

Suomenkielinen laitos

## Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	<i>I Tiedonantoja</i>	
	<b>Komissio</b>	
97/C 205/01	Ecu .....	1
97/C 205/02	Ilmoitus Brasiliasta, Yhdysvalloista ja Vietnamista peräisin olevan mononatriumglutamaatin tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn aloittamisesta . . . .	2
97/C 205/03	Ennakkoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia N:o IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik) (1) .....	3
97/C 205/04	Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää (Tapaus N:o IV/M.835 — Recticel/Greiner) (1) .....	4
97/C 205/05	Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtion tuelle (1) .....	5
97/C 205/06	Department of Trade and Industry (Kauppa- ja teollisuusministeriö) — The Petroleum (Production) (Seaward Areas) — Regulations 1988 (1) .....	16
	<b>Euroopan rahapoliittinen instituutti</b>	
97/C 205/07	Euroopan rahapoliittisen instituutin lausunto .....	18
	<i>II Valmistavat säädökset</i>	
	.....	

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö (jatkuu)	Sivu
	<i>III Tiedotteita</i>	
	<b>Komissio</b>	
97/C 205/08	Yhteiseen kalastuspolitiikkaan liittyviä tietojenkeruu- ja tutkimushankkeita koskeva ehdotuspyyntö 1997 .....	21
97/C 205/09	Ilmoitus osittaisesta tarjouskilpailusta N:o 28/97 asetuksessa (ETY) N:o 3777/91 tarkoitetun viininvalmistuksesta peräisin olevan alkoholin myymiseksi .....	25
	<b>Tuomioistuin</b>	
97/C 205/10	Avointa kilpailua koskeva ilmoitus .....	28
<hr/>		
	<b>Oikaisuja</b>	
97/C 205/11	Oikaistaan tarjouskilpailujen tulokset (yhteisön elintarvikeapu) (EYVL N:o C 201, 1.7.1997, s. 16) .....	28

## I

(Tiedonantoja)

## KOMISSIO

Ecu (\*)

4. heinäkuuta 1997

(97/C 205/01)

Kansallisen valuutan määrä yhtä yksikköä kohti:

Belgian frangi ja Luxemburgin frangi	40,7571	Suomen markka	5,87623
Tanskan kruunu	7,52173	Ruotsin kruunu	8,67736
Saksan markka	1,97528	Sterling-punta	0,669105
Kreikan drakhma	310,904	Yhdysvaltojen dollari	1,12744
Espanjan peseta	166,704	Kanadan dollari	1,54944
Ranskan frangi	6,65687	Japanin jeni	127,908
Irlannin punta	0,743205	Sveitsin frangi	1,65306
Italian liira	1924,49	Norjan kruunu	8,22413
Alankomaiden guldeni	2,22343	Islannin kruunu	79,3832
Itävallan šillinki	13,8991	Australian dollari	1,50506
Portugalin escudo	199,163	Uuden-Seelannin dollari	1,66388
		Etelä-Afrikan randi	5,10393

Komissio on ottanut käyttöön automaattisella vastauslaitteella varustetun teleksin, joka ilmoittaa muuntokurssit tärkeimpinä valuuttoina kysyjän otettua siihen yhteyden omalla teleksillään. Tämä palvelu toimii päivittäin kello 15.30:stä seuraavaan päivään kello 13:een.

Palvelun käyttäjän on:

- valittava teleksinumero 23789, Bryssel,
- annettava oma teleksitunnuksensa,
- kirjoitettava koodi "cccc", joka käynnistää automaattisen vastausjärjestelmän ecun muuntokurssien lähettämiseksi käyttäjän teleksiin,
- ylläpidettävä keskeytymätöntä teleksiyhteyttä, kunnes sanoma ilmoitetaan päättyneeksi koodilla "ffff".

*Huom.* Komissiolla on käytössä myös automaattisella vastauslaitteella varustettu telekopioilaite (n:o 296 10 97 ja n:o 296 60 11), joka lähettää päivittäisiä tietoja yhteisessä maatalouspolitiikassa sovellettavien muuntokurssien laskemisesta.

(\*) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3180/78, annettu 18 päivänä joulukuuta 1978 (EYVL N:o L 379, 30.12.1978, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1971/89 (EYVL N:o L 189, 4.7.1989, s. 1).  
 Neuvoston päätös 80/1184/ETY, tehty 18 päivänä joulukuuta 1980 (Lomé sopimus) (EYVL N:o L 349, 23.12.1980, s. 34).  
 Komission päätös N:o 3334/80/EHTY, tehty 19 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL N:o L 349, 23.12.1980, s. 27).  
 Euroopan yhteisöjen yleiseen talousarvioon sovellettava varainhoitoasetus, annettu 16 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL N:o L 345, 20.12.1980, s. 23).  
 Neuvoston asetus (ETY) N:o 3308/80, annettu 16 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL N:o L 345, 20.12.1980, s. 1).  
 Euroopan investointipankin valtuuston päätös, tehty 13 päivänä toukokuuta 1981 (EYVL N:o L 311, 30.10.1981, s. 1).

**Ilmoitus Brasiliasta, Yhdysvalloista ja Vietnamista peräisin olevan mononatriumglutamaatin tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn aloittamisesta**

(97/C 205/02)

Komissio on saanut neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96 5 artiklan<sup>(1)</sup> mukaisen valituksen, jossa väitetään, että Brasiliasta, Yhdysvalloista ja Vietnamista peräisin olevan mononatriumglutamaatin tuonti tapahtuu polkumyynnillä ja aiheuttaa näin ollen merkittävää vahinkoa yhteisön tuotannonalalle.

### 1. Valitus

Valituksen jätti Orsan SA, yhteisön ainoa mononatriumglutamaatin tuottaja, 23 päivänä toukokuuta 1997.

### 2. Tuote

Tuote, jota väitetään tuotavan polkumyynnillä, on mononatriumglutamaattia ja luokitellaan tällä hetkellä CN-koodiin 2922 42 10. Tämä CN-koodi annetaan ainoastaan ohjeellisena, ja sillä ei ole sitovaa vaikutusta tuotteen luokitukseen.

### 3. Polkumyyntiä koskeva väite

#### a) Brasilia ja Yhdysvallat

Polkumyyntiä koskeva väite perustuu vertailuun Brasilian ja Yhdysvaltojen kotimarkkinoiden myyntihintojen perusteella määritetyn normaaliarvon ja kyseisen tuotteen yhteisöön suuntautuvan viennin hintojen välillä. Tällä perusteella lasketut polkumyymtimarginaalit ovat kahden mainitun viejään osalta huomattavat.

#### b) Vietnam

Koska Vietnam ei ole markkinatalousmaa, valituksen tekijä on ehdottanut normaaliarvon määrittämisestä Thaimaan kotimarkkinoiden hinnan perusteella.

Polkumyyntiä koskeva väite perustuu vertailuun edellä esitettyllä tavalla määräytyvän normaaliarvon ja kyseisestä tuotteesta sitä yhteisöön suuntautuvaa vientiä varten myytäessä perittyihin vientihintoihin. Tällä perusteella lasketut polkumyymtimarginaalit ovat huomattavat.

### 4. Vahinkoa koskeva väite

Valituksen tekijä väittää ja on esittänyt todisteita siitä, että Brasiliasta, Yhdysvalloista ja Vietnamista tapahtuva

tuonti on kasvanut merkittävästi sekä absoluuttisesti että markkinaosuuden mukaan mitattuna.

Väitetään myös, ottaen lisäksi huomioon muiden maiden aikaisemmin harjoittaman polkumyynnin jo yhteisön tuotannonalalle aiheuttama vahinko, että tuotujen tuotteiden määrällä ja hinnoilla on ollut haitalliset seuraukset yhteisön tuottajan myymiin määriin, markkinaosuuteen ja veloittamiin hintoihin, millä yhdessä muiden seurausten kanssa on ollut huomattava epäsuotuisa vaikutus yhteisön tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen.

### 5. Menettely polkumyynnin ja vahingon määrittämiseksi

Komissio päätti neuvoa-antavaa komiteaa kuultuaan, että valitus on yhteisön tuotannonalan tekemä ja että menettelyn aloittamiseksi on olemassa riittävät todisteet, ja se on aloittanut tutkimuksen asetuksen (EY) N:o 384/96 5 artiklan perusteella.

#### a) Kyselylomakkeet

Tutkimuksen kannalta tarpeellisina pitämiensä tietojen saamiseksi komissio lähettää kyselylomakkeet valituksen tekijöille sekä valituksessa nimetyille viejille ja tuojille. Samanaikaisesti lähetetään jäljennös kyselylomakkeesta kaikille tunnetuille viejiä tai tuojia edustaville yhteisöille.

Viejä, tuojia ja muita asianomaisia osapuolia pyydetään ottamaan välittömästi yhteys komissioon sen selvittämiseksi, onko ne mainittu valituksessa. Viejämaiten viranomaisille annetaan tieto siitä, mitkä viejät on nimetty valituksessa. Tuntemattomien viejien ja tuojien, joita ei tästä syystä mainita valituksessa, tulee pyytää jäljennös kyselylomakkeesta viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua tämän ilmoituksen julkaisemisesta, sillä jäljempänä 7 kohdassa vahvistettu määräaika koskee myös niitä. Kyselylomakkeiden saamista koskevat pyynnöt on osoitettava kirjallisesti jäljempänä mainittuun osoitteeseen ja niissä on mainittava asianomaisen osapuolen nimi, osoite, puhelinnumero, telekopio- ja/tai teleksinumero.

#### b) Tietojen kerääminen ja osapuolten kuuleminen

Kaikkia asianomaisia osapuolia, jotka pystyvät osoittamaan, että tutkimuksen tulokset todennäköisesti vaikuttavat heihin, kehoitetaan esittämään nökökantansa kirjallisesti ja toimittamaan sitä tukevat todisteet.

<sup>(1)</sup> EYVL N:o L 56, 6.3.1996, s. 1.

Komissio voi lisäksi kuulla edellä a alakohdassa mainittuja ja muita asianomaisia osapuolia, mikäli ne pyytävät sitä kirjallisesti ja osoittavat, että niiden kuulemista varten on olemassa erityisiä syitä.

c) *Kolmannen maan, joka on markkinatalousmaa, valinta*

Valituksen tekijän toimittamien tietojen perusteella Thaimaata esitetään soveltuvaksi markkinatalousmaaksi normaaliarvon määrittämiseksi Vietnamin osalta neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96 2 artiklan 7 kohdan mukaisesti. Tutkimuksen piiriin kuuluvia osapuolia pyydetään esittämään huomautuksensa tämän valinnan asianmukaisuudesta jäljempänä 7 kohdassa vahvistetun erityisen määräajan kuluessa.

## 6. Yhteisön etu

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96 21 artiklan mukaisesti ja tietoihin perustuvan päätöksen tekemiseksi siitä, olisiko polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden käyttöönotto yhteisön edun mukaista tapauksessa, jossa polkumyyntiä koskevat väitteet ovat perusteltuja, valituksen tekijä, tuojat ja niitä edustavat järjestöt, edustavat käyttäjät ja edustavat kuluttajajärjestöt voivat tässä ilmoituksessa annetussa määräajassa ilmoittautua ja toimittaa komissiolle tietoja. On huomattava, että mainitun artiklan mukaisesti toimitettavat tiedot otetaan huomioon vain, jos niiden kanssa samanaikaisesti esitetään niitä tukevat tosiasioihin perustuvat todisteet.

## 7. Määräajat

a) *Yleinen määräaika*

Jotta asianomaisten osapuolten esittämät huomautukset otettaisiin huomioon tutkimuksessa, osapuolten on ilmoitauduttava, esitettävä näkökantansa kirjallisina ja

toimitettava tiedot 40 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta. Asianomaiset osapuolet voivat saman määräajan kuluessa myös pyytää komissiolta saada tulla kuulluiksi asiasta. Kyseistä määräaikaa sovelletaan myös asianomaisiin osapuoliin, jotka eivät ole komission tiedossa, ja tästä syystä on näiden osapuolten edun mukaista ottaa viipymättä yhteyttä komissioon jäljempänä olevalla osoitteella.

b) *Kolmannen maan, joka on markkinatalousmaa, valintaan sovellettava erityinen määräaika*

Tutkimuksen osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksensa normaaliarvon määrittämiseen soveltuvaksi markkinatalousmaaksi esitetyn kolmannen maan, Thaimaan, soveltuvuudesta, on toimitettava huomautuksensa 10 päivän kuluessa tämän menettelyn aloittamista koskevan ilmoituksen julkaisemisesta.

c) *Komission postiosoite*

Euroopan komissio  
Pääosasto I, Ulkosuhteet  
Osastot C ja E  
(Cort 100 4/30)  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.  
Telekopio: (32 2) 295 6505  
Teleksi: COMEU B 21877

## 8. Yhteistyön puuttuminen

Jos asianomainen osapuoli kieltäytyy antamasta käytettäväksi tai ei muulla tavalla toimita tarvittavia tietoja määräajassa taikka jos se huomattavasti vaikeuttaa tutkimuksia, alustavat tai lopulliset päätelmät, riippumatta siitä, ovatko ne myönteisiä vai kielteisiä, voidaan tehdä käytettävissä olevien tietojen perusteella neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96 18 artiklan mukaisesti.

### Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä

(Asia N:o IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik)

(97/C 205/03)

### (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. Komissio vastaanotti 27 päivänä kesäkuuta 1997 neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (\*) 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yritykset Daimler Benz AG ja Deutsche Telekom AG hankkivat mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua merkityksessä yhteisen määräysvallan vasta perustetusta yhteisyrityksestä Telematik GmbH.

(\*) EYVL N:o L 395, 30.12.1989. Oikaisu: EYVL N:o L 257, 21.9.1990, s. 13.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

- Daimler Benz: ajoneuvot, lentokoneet, avaruuslaitteet, palvelut
- Deutsche Telekom: telekommunikaatio
- Telematik: liikennetelemaattikka.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamisalaan. Asiaa koskevan lopullisen päätöksen tekoa on kuitenkin lykätty.

4. Komissio kehottaa asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään sille mahdolliset ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää telekopiona (+352 2 296 4301/296 7244) tai postitse viitteellä IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio  
Kilpailuasiain pääosasto (PO IV)  
Osasto B — Yrityskeskittymien valvontaryhmä  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

---

**Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää  
(Tapaus N:o IV/M.835 — Recticel/Greiner)**

(97/C 205/04)

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

Komissio päätti 19 päivänä maaliskuuta 1997 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja julistaa, että se soveltuu yhteismarkkinoille. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (EY) N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavissa vain englannin kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen, kun siitä on poistettu kaikki sen mahdollisesti sisältämät liikesalaisuudet. Se on saatavissa:

- paperipainoksena Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimiston myyntitoimistoista (ks. luettelo viimeisellä sivulla),
- elektronisessa muodossa Celex-tietokannan CEN-versiona asiakirjanumerolla 397M0835. Celex on Euroopan yhteisön oikeuden asiakirjojen automaattinen käsittelyjärjestelmä; lisätietoja tilauksista osoitteella:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Puhelin: +352 2929 42 455, telekopio: +352 2929 42 763.

---

## Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtion tuelle

(97/C 205/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

### 1. JOHDANTO

#### 1.1. Merenkulkualan kehitys: avoimien markkinoiden periaate

Useissa neuvostolle annetuissa tiedonannoissa käsiteltyyn yhteisön merenkulupolitiikkaan kuuluu EY:n merenkulualan edistäminen, ulkosuhteet ja merenkulun turvallisuus sekä laivanrakennus ja merenkuluteknologia. Tavoitteena on ollut taata turvallisille ja ympäristöystävällisille aluksille, jotka on mielellään rekisteröity EY:n jäsenvaltioissa ja joilla työskentelee yhteisön kansalaisia, vapaa pääsy meriliikenteen markkinoille kaikkialla maailmassa. Tällä tavoin on onnistuttu avaamaan markkinoita erityisesti Euroopassa ja tarjoamaan kuluttajille runsaasti valinnanvaraa meriliikenteen palveluissa. Sekä jäsenvaltioiden rekistereihin merkittyjen alusten että EY:n merimiesten osuus koko maailman meriliikenteessä on kuitenkin pienentynyt huomattavasti varsinkin viimeisen vuosikymmenen aikana.

Filosofian taustalla on kansainvälinen, yhteisön tason ja kansallisen tason lainsäädäntö. Erityisesti turvallisuustason ja työolojen suhteen noudatetaan kansainvälisiä sopimuksia ja päätöslauselmia. Yhteisö edistää aktiivisesti maailmanlaajuisten normien kohentamista sopivilla foorumeilla, kuten Kansainvälisessä merenkulujärjestössä. Neuvosto hyväksyi yhteisön tasolla vuonna 1986 meriliikennettä koskevan lainsäädäntöpakettin, joka perustuu ei-protektionistiseen avoimien markkinoiden filosofiaan<sup>(1)</sup>. Yhteisö päätti, että yhteisöön sijoittautuminen on yleensä riittävä edellytys oikeuden saamiseksi meriliikenteen palvelujen tarjoamiseen EY:n ja kolmansien maiden välillä

<sup>(1)</sup> Vuoden 1986 paketti (EYVL N:o L 378, 31.12.1986, s. 1, 4, 14 ja 21) koostuu neljästä asetuksesta:

- palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen annettu asetus (ETY) N:o 4055/86, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (ETY) N:o 3573/90 (EYVL N:o L 353, 17.12.1990, s. 16)
- perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamisesta meriliikenteeseen annettu asetus (ETY) N:o 4056/86, sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla
- kohtuuttomasta hinnoittelusta meriliikenteessä annettu asetus (ETY) N:o 4057/86
- yhteensovitetusta toiminnasta vapaan valtameriliikenteeseen pääsyn turvaamiseksi annettu asetus (ETY) N:o 4058/86.

tai jäsenvaltioiden välillä. Asetuksessa (ETY) N:o 4055/86 esimerkiksi annetaan kaikille EY:n alueelle sijoittautuneille liikenteenharjoittajille oikeus tarjota palveluita riippumatta siitä, liikennöivätkö niiden alukset EY:n vai kolmannen maan lipun alla.

Toiminnan rajoittaminen edellen ainoastaan jäsenvaltioissa rekisteröityihin ja jäsenvaltioiden lipun alla liikennöiviin aluksiin avoimen kaupankäynnin filosofiasta poiketen on suhteellisen vähäistä (tietty kabotaasiliikenne). Aluksen rekisteröimisestä jäsenvaltiossa on näin ollen vain vähän taloudellista hyötyä. Haittana voi olla miehistöä koskevat tiukat ehdot, joita on noudatettava, ja yrityksiä ja työntekijöitä koskevat jäsenvaltioiden verotus- ja sosiaaliturvajärjestelmät, mikä merkitsee sitä, että useimmissa tapauksissa on melko kallista liikennöidä EY:n alueella rekisteröidyllä aluksella, jonka työntekijät ovat EY:n kansalaisia. Avoimille markkinoille tuleville kolmansien maiden liikenteenharjoittajille aiheutuvat kustannukset ovat myös vähäisiä. EY:n liikenteenharjoittajien ja EY:n ulkopuolisten liikenteenharjoittajien kustannusten vertailukelpoisuuden takaamiseksi meriliikennepalveluihin ei myöskään sovelleta välittömiä tai välillisiä verjoja tai maksuja, jotka koskevat useimpia tuontitarvotteita ja -palveluita. Näin ollen yhteisössä rekisteröidyt alukset ja kolmansien maiden alukset eivät kilpaile keskenään ainoastaan kansainvälisessä kaupassa vaan myös lähes kaikessa yhteisön sisäisessä kaupassa.

Meriliikenteen harjoittaminen on lisäksi erittäin helppo siirtää muualle ja hankalat säännökset voidaan helposti välttää rekisteröimällä aluksia muissa maissa (jolloin miehistön suhteen ei ole mitään velvoitteita) ja siirtämällä tarvittaessa hallinto tai johto nimellisesti jäsenvaltioiden ulkopuolelle (verotuksen välttämiseksi). Viime vuosina EY:n ulkopuolisista matalan palkkatason maista on lisäksi ollut saatavilla runsaasti merimiehiä, mikä on antanut verustamoille mahdollisuuden palkata miehistö edullisesti. Tällä hetkellä alalla on myös suhdanteista johtuvaa ja rakenteellista ylikapasiteettia, mikä merkitsee ostajan markkinoita ja sitä, että rahdinantajat voivat alentaa rahtimaksuja. Tämä ja varustamojen suuret kiinteät kustannukset merkitsevät, että kustannuksia halutaan leikata ja tehdä ehkä muita säästöjä eikä korkeaan laatuun pyrkiminen ole kaupallisessa mielessä tavoittelemisen arvoista. Tästä voi olla vahinkoa turvallista, tehokasta ja ympäristöystävällistä liikennettä koskeville yhteisön pitkän aikavälin tavoitteille.

## 1.2. Merenkulkualan kehittyminen: EY-lippujen aleneva kilpailukyky

Kansainvälinen kilpailu merenkulkualalla on kovaa, ja yhteisössä rekisteröidyn laivaston osuus koko maailman meriliikenteestä on tasaisesti pienentynyt viimeisten kolmen vuosikymmenen aikana. Vuonna 1970 oli 32 prosenttia maailman tonnistosta EY:n jäsenvaltioiden lippujen alla. Vuoteen 1995 mennessä osuus oli pienentynyt 14 prosenttiin. Tärkeimpien avoimen rekisterin maiden osuus nousi samaan aikaan 19 prosentista 38 prosenttiin. Aluksilla työskentelevien EY:n merimiesten määrä on myös jatkuvasti laskenut.

Komissio on tunnustanut EY-lippujen kilpailukyvyn puutteen ja ehdottanut joitakin toimenpiteitä, kuten yhteisön alusrekisteriä (EUROS)<sup>(2)</sup> vuonna 1989. Rekisterin oli tarkoitus toimia jäsenvaltioiden varsinaisten kansallisten rekisterien yhteydessä ja taata varustamoille valtion tukea vastapalveluksena siitä, että ne sitoutuvat palkkaamaan miehistöön yhteisön kansalaisia. Neuvosto ei kuitenkaan lopulta hyväksynyt EUROSia.

Yhteisön tason yhdenmukaistamisen puuttuessa jäsenvaltiot ovat toteuttaneet toimenpiteitä itsenäisesti laivaliikenteensä etujen valvomiseksi. Kansallisen tason politiisiin päätöksiin vaikuttavia tekijöitä ovat olleet tärkeät talousnäkökohdat, työpaikkojen ja osaamisen säilyttäminen sekä laivaston strateginen arvo. On myös tunnustettu, että varustamot eivät saa heikentää laatua leikkamalla kustannuksia selviytyäkseen varsinkin mukavuuslippualusten alhaisiin kustannuksiin perustuvassa kilpailussa. Sekä teknisissä standardeissa että alusten toiminnassa on säilytettävä laatu ja parannettava sitä, mikä merkitsee jatkuvaa koulutustarvetta ja tarvittavat taidot omaavien työntekijöiden palkkaamista.

Näin ollen on vähitellen otettu käyttöön toimenpiteitä ulosliputtamisen vähentämiseksi, kuten kansallisiin varsinaisiin rekistereihin sovellettavien ehtojen höllentäminen, rinnakkaisten tai kanasainvälisten rekistereiden kehittäminen tai valtion tuen hyödyntäminen. Näitä toimenpiteitä on toteutettu myös yhdistettynä, mutta mikään keino ei ole onnistunut täydellisesti.

Engelmana ei kuitenkaan ole ainoastaan alusten ulosliputus. Yhteisön ulkopuoliset lippuvaltioiden tarjoavat houkuttelevan kansainvälisen palveluinfrastruktuurin, ja

ulosliputuksesta on viime vuosina usein seurannut muidenkin toimintojen (kuten varustamojen johdon) siirtäminen yhteisön ulkopuolelle, mikä on johtanut vielä suurempaan työpaikkojen menetykseen sekä aluksilla että maissa. Lisäksi seurauksena on ollut merenkulun osaamisen katoaminen. Kun merenkulussa on vain vähän työpaikkoja tarjolla, työympäristö on vaikea ja urakehitysmahdollisuudet ovat vähäiset, on merenkulkuoppilaitosten opiskelijamäärä ja nuorien merimiesten palkkaaminen vähentynyt, mikä on lisännyt kielteisiä vaikutuksia sekä maalla että merellä.

## 1.3. Valtion tuen suuntaviivat vuodelta 1989

Valtion tuen lisääntyessä komissio loi vuonna 1989 suuntaviivat, joissa määriteltiin, millä ehdoilla valtion tukea meriliikenteelle voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana<sup>(3)</sup>. Yhteisön yhteisen edun mukaisiksi päätavoitteiksi asetettiin alusten säilyminen yhteisön lippujen alla ja yhteisön merimiesten mahdollisimman hyvä työllisyys. Komissio pyrki näihin tavoitteisiin yhteisön tason keinoin puuttamalla jäsenvaltioissa rekisteröityjen alusten ja mukavuuslipun alla liikennöivien alusten kustannusten välillä vallitsevaan eroon. Se oli ensimmäinen yritys lähentää jäsenvaltioiden toimia.

### Enimmäismäärä

Komissio tunnusti, että jäsenvaltioiden laivastot olivat vaikeassa kilpailutilanteessa, koska kolmansien maiden lippujen ja mukavuuslippujen alla liikennöiville oli tarjolla tiettyjä etuja, jotka johtivat eroihin käyttökustannuksissa. Vuoden 1989 suuntaviivoissa hahmoteltiinkin menetelmää, jolla oli tarkoitus taata, että valtion tukien kokonaisvaikutus ei ylitä enimmäismäärää, joka määriteltiin maailmanmarkkinoilla matalan palkkatason jäsenmaiden lipun alla liikennöiville aluksille aiheutuvien kustannushaittojen perusteella. Laskelma perustui halvinta EY:n varsinaista rekisteriä edustavan Portugalin ja mukavuuslippuvaltiota edustavan Kyproksen lippujen alla liikennöivien alusten oletettuihin käyttökustannuksiin. Tulos painotettiin kansallisen aluskannan alustyyppien perusteella, jolloin saatiin vuotuisen toimintatuen kansallinen enimmäismäärä, jota sovellettiin kaikkiin alustyyppiin.

<sup>(2)</sup> Yhteisön merenkulkualan tulevaisuus — toimenpiteitä yhteisön merenkulun toimintaedellytysten parantamiseksi, KOM(89) 266 lopull., 3.8.1989.

<sup>(3)</sup> Yhteisössä rekisteröidyillä aluksilla harjoitettavaa laivaliikennettä koskevat rahoitus- ja verotoimenpiteet, SEC.(89) 921 lopull., 2.8.1989.



#### 1.4. Suuntaviivojen tarkistus

Koska yhteisön laivastot koko ajan pienenevät ja jäsenvaltioiden poliittiset toimet EY:n merenkulkualan vaikeuksien voittamiseksi poikkeavat toisistaan yhä enemmän, komissio päätteli, että yhteisön merenkulustrategiaa olisi tarkasteltava uudelleen. Ensimmäiset tulokset tästä esitettiin tiedonannossa (\*) maaliskuussa 1996.

Komissio päätteli, että turvallisuuden parantaminen edelleen, pääsy kansainvälisille markkinoille ja kilpailussääntöjen soveltaminen sekä pyrkimykset koulutuksen parantamiseksi ja työpaikkojen ja T&K:n lisäämiseksi parantaisivat EY:n merenkulkualan kilpailukykyä. Komission kanta oli kuitenkin, että tukitoimenpiteitä tarvitaan vielä yhteisön merenkulkualan ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Tiedonannossa pohdittiin myös mahdollisuutta lähestyä valtion tukia uudella tavalla.

Yleinen yksimielisyys vallitsi siitä, että merenkulkualan valtion tukea koskevat suuntaviivat vaativat tarkistusta, jossa otetaan huomioon kansainvälisen kilpailun kehittyminen ja yleinen suuntaus kohti tavaroiden ja palveluiden kaupan vapauttamista, merenkulkualan kehitys, vuoden 1989 suuntaviivoja sovellettaessa saatu kokemus, reaktiot merenkulun strategiaa koskevaan tiedonantoon sekä luettelo merenkulkualalle annetusta valtion tuesta. Tarkistuksessa on noudatettava yhteisen liikennepoliittikan kehitystä koskevassa valkoisessa kirjassa (†) tehtyjä sitoumuksia.

Yleisenä periaatteena on, että tavoite edistää yhteisön alusten turvallisuutta ja kilpailukykyä sekä yhteisön merimiesten mahdollisimman korkeaa työllisyyttä pidetään edelleen voimassa. Tavoitteen saavuttamiseksi tuen on kuitenkin oltava läheisemmin yhteydessä määrättyyn toimintaan sen sijaan, että pohditaan oletettuja käyttökustannusten eroja.

Enimmäismäärän osalta menetelmää sovellettaessa on ollut vaikea ottaa riittävästi huomioon alusten kokoerot sekä erot tuottavuudessa, henkilöstöjärjestelyissä ja liikenteenharjoittajien tuloksessa (ts. tuottaako se voittoa vai tappiota). Näin ollen on päätelty, että

(\*) Uusi merenkulun strategia, KOM(96) 81 lopull., 13.3.1996.

(†) Yhteisen liikennepoliittikan tuleva kehitys, KOM(92) 494 lopull., 59 kohta.

tarvitaan vaihtoehtoista lähestymistapaa, jossa tukiohjelmien intensiteettiä rajoitetaan ja pyritään välttämään tukeen perustuva kilpajuoksu (ks. 10 luku).

Yhteisössä rekisteröityjen ja sen ulkopuolella, erityisesti mukavuuslippuvaltioissa, rekisteröityjen alusten kilpailukyvyyn ero johtuu pääasiassa verotuksesta, koska pääomakustannukset ovat lähes samat kaikkialla maailmassa eikä saatavilla olevassa teknologiassa ole eroja. Veroluonteiset kulut (yritysverotus ja välilliset työvoimakustannukset) sen sijaan ovat tutkimuksissa osoittautuneet kriittiseksi ja kilpailua vääristäväksi tekijäksi.

Toimintatuen olisi periaatteessa oltava poikkeuksellista, väliaikaista ja vähentyvää. Meriliikenteessä EY:n alusten kilpailukykyongelmat maailmanmarkkinoilla ovat kuitenkin rakenteellisia ja johtuvat suurelta osin ulkoisista tekijöistä. Koska välittömät mahdollisuudet ratkaista kustannuseroja koskeva ongelma eivät näytä lupaavilta, tukitoimenpiteitä tarvitaan vastakin, jotta varustamot voivat liikennöidä yhteisössä rekisteröityjä aluksia kilpailukykyisesti maailmanmarkkinoilla.

Kansainvälisellä tasolla yhteisö on ajanut voimakkaasti maailman meriliikennepalvelujen vapauttamista WTO:ssa käydyissä keskusteluissa, mutta tärkeimmät kauppakumppanit ovat olleet haluttomia hyväksymään tehtyjä ehdotuksia. Jatkokeskustelut on lykätty seuraavalle palveluja koskevalle laajalle neuvottelukierrokselle, joka on määrä käydä viimeistään vuonna 2000. Ei ole myöskään todennäköistä, että lähitulevaisuudessa tehtäisiin kansainvälinen sopimus meriliikennettä koskevien kilpailusääntöjen soveltamisesta ja kansallisten tukiohjelmien rajoittamisesta.

Tulevaisuudessa tuen määrää on asteittain vähennettävä, jos maailman taloudellinen ja poliittinen tilanne antaa myöten. Jos GATSin (palvelujen kauppaa koskeva yleis-sopimus) yhteydessä neuvoteltavat, palveluiden kauppaan liittyvien tukien mahdollisia kilpailua vääristäviä vaikutuksia koskevat uudet säännöt tulevat voimaan, näihin suuntaviivoihin tehdään vastaavat muutokset. Tilannetta on nyt seurattava tarkastelemalla tukea säännöllisesti ottaen huomioon yhteisön alusten kilpailukyky maailmanmarkkinoilla.

## 2. TARKISTETTUVEN VALTION TUEN SUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISALA JA YLEISET TAVOITTEET

Yhteisön on valtion tukea käsitellessään otettava huomioon erot jäsenvaltioiden tärkeinä pitämässä asioissa ja lähtökohdissa ja huolehdittava siitä, että kilpailu vääristyy mahdollisimman vähän.

Komission tehtävänä on asettaa edellytykset tuen hyväksymiselle. Tukiohjelmiä ei saa toteuttaa muiden jäsenvaltioiden kansantalouden kustannuksella, ja on osoitettava, että ne eivät uhkaa vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Valtion tuki on aina rajoitettava tavoitteen saavuttamisen kannalta välttämättömään, ja se on myönnettävä avoimella tavalla. Kaikkien valtion viranomaisten (kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla) myöntämien tukien yhteisvaikutus on aina otettava huomioon.

## 2.1. Tarkistettujen valtion tuen suuntaviivojen soveltamisala

Nämä suuntaviivat koskevat kaikkea EY:n jäsenvaltion myöntämää tai EY:n jäsenvaltion varoista myönnettävää tukea meriliikenteelle. Tuella tarkoitetaan mitä tahansa julkisten viranomaisten (joko kansallisen, alueellisen tai paikallisen tason) rahoittamaa taloudellista etua missä tahansa muodossa. "Julkisilla viranomaisilla" voidaan tarkoittaa myös julkisia yrityksiä ja valtion määräysvallassa olevia pankkeja. Tuen määritelmään voivat sopia myös järjestelyt, joissa valtio takaa lainoja tai muuta liikepankeista saatavaa rahoitusta. Suuntaviivoissa ei tehdä eroa edunsaajien välillä niiden oikeudellisen muodon (esim. osakeyhtiö, kommandiittiyhtiö, yksityishenkilö) perusteella, ovatko ne julkisessa vai yksityisessä omistuksessa. Viittaukset yrityksiin koskevat myös kaikkia muita luonnollisia ja oikeushenkilöitä.

Nämä suuntaviivat eivät koske laivanrakennusteollisuudelle myönnettävää tukea (tuki, jota tarkoitetaan seitsemännessä direktiivissä<sup>(6)</sup>), jonka voimassaoloa on pidennetty neuvoston asetuksella (EY) N:o 1904/96<sup>(7)</sup> tai missä tahansa myöhemmässä säädöksessä, jonka tarkoituksena on panna täytäntöön tavanomaisten kilpailuedellytysten noudattamisesta kaupallisen laivanrakennuksen ja -korjauksen alalla tehdyn OECD:n sopimuksen valtion tukea koskevat määräykset sopimuksen tullessa voimaan, mukaan lukien neuvoston asetusta (EY) N:o 3094/95<sup>(8)</sup> eikä kalastusaluksille myönnettävää tukea. Infrastruktuuri-investointeihin ei yleensä katsota sisältyvän perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, jos valtio antaa yhtäläisesti kaikkien liikenteenharjoittajien käyttää infrastruktuuria vapaasti. Komissio voi kuitenkin arvioida tällaisia investointeja, jos niistä voi suoraan tai välillisesti olla hyötyä vain tietyille varustamoille. Komission periaatteena on, että julkisten viranomaisten rahoitusta yritykselle ei pidetä valtion

tukena, jos rahoitus annetaan ehdoin, jotka yksityinen sijoittaja voisi tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa hyväksyä<sup>(9)</sup>.

Näitä suuntaviivoja sovelletaan siitä päivästä, jona ne julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Niillä ei kuitenkaan rajoiteta ennen julkaisemista hyväksytyjen tukiohjelmien toteuttamista. Tällaisia ohjelmia kuitenkin seurataan perustamissopimuksen 93 artiklan 1 kohdan nojalla ja niitä on tarvittaessa muutettava 18 kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona näitä suuntaviivoja aletaan soveltaa.

## 2.2. Tarkistettujen valtion tuen suuntaviivojen yleiset tavoitteet

Komissio on korostanut<sup>(10)</sup>, että valtion tuen avoimutta on lisättävä, jotta sekä kansalliset viranomaiset laajassa merkityksessä että myös yritykset ja yksityishenkilöt olisivat selvillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Näillä suuntaviivoilla on tarkoitus edistää tätä tavoitetta ja selvittää, millaisia tukiohjelmiä voidaan ottaa käyttöön yhteisön merenkulun tukemiseksi. Koska valtion tuen katsotaan parantavan yhteisön alusten kilpailukykyä, valtion tukea voidaan yleensä myöntää ainoastaan jäsenvaltioiden rekistereihin merkityille aluksille<sup>(11)</sup>. Tällä poliitikalla pyritään

- turvaamaan työpaikat EY:ssä (sekä maissa että merillä)
- säilyttämään merenkulun osaaminen yhteisössä ja kehittämään merenkulkutaitoja ja
- parantamaan turvallisuutta.

Valtion tukea voidaan kuitenkin tietyissä poikkeustapauksissa myöntää aluksille, jotka on rekisteröity liitteessä olevassa 3 kohdassa tarkoitettuun rekisteriin, edellyttäen, että kyseinen jäsenvaltio vahvistaa, että rekisteri edistää suoranaisesti edellä mainittuja tavoitteita.

Lisäksi voidaan hyväksyä lippuvaltiosta riippumattomia tukitoimenpiteitä tietyissä poikkeustapauksissa, joissa siitä on selvästi etua yhteisölle (ks. 3.1. kohta ja 7 luku).

<sup>(6)</sup> Neuvoston direktiivi 90/684/ETY laivanrakennusteollisuudelle myönnettävästä tuesta (EYVL N:o L 380, 31.12.1990, s. 27), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/73/EY (EYVL N:o L 351, 31.12.1994, s. 10).

<sup>(7)</sup> EYVL N:o L 251, 3.10.1996, s. 5.

<sup>(8)</sup> EYVL N:o L 332, 30.12.1995, s. 1.

<sup>(9)</sup> EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltaminen julkisten viranomaisten omistuksiin, Tiedote EY 9-1984.

<sup>(10)</sup> XXII kilpailupoliittikkaa koskeva kertomus 1992 ja Uusi merenkulun strategia KOM(96) 81 lopull., 13.3.1996.

<sup>(11)</sup> Ks. liite.

Myös muut yhteisen liikennepolitiikan<sup>(12)</sup> tavoitteet voidaan ottaa huomioon. Tällaisia ovat esimerkiksi yhteisön sääntelyn luominen kestäväälle liikkuvuudelle ja siihen liittyen lyhyen matkan merikuljetusten edistäminen ja niiden kaikkien mahdollisuuksien hyödyntäminen.

### 3. VEROTUKSELLISET JA SOSIAALISET TOIMENPITEET KILPAILUKYVYN PARANTAMISEKSI

#### 3.1. Varustamoiden verotuskohtelu

Jäsenvaltiot ovat vastanneet tilanteestaan riippuen eri tavoin kansainväliseen kilpailuun vaikuttavien tekijöiden aiheuttamiin merenkulkualan vaikeuksiin. Toiset ovat voineet tukeutua yleisiin toimenpiteisiin, toiset taas ovat turvautuneet valtion tukeen. Keskustelut EUROS-ehdotuksesta ovat osoittaneet, että yhdenmukaistamismahdollisuudet ovat tällä hetkellä rajalliset.

Monet kolmannet maat ovat kehittäneet merkittäviä alusrekistereitä, joiden tukena on usein toimiva kansainvälisten palveluiden infrastruktuuri, joka houkuttelee varustamoja huomattavasti EY:n jäsenvaltioita kevyemmällä verotuksella. Alhaiset verot ovat saaneet yritykset alustensa ulosliputtamisen lisäksi harkitsemaan myös koko yrityksen siirtämistä. On huomattava, että tällä hetkellä ei ole tehokkaita kansainvälisiä sääntöjä, joilla tällainen verokilpailu estettäisiin, ja vain vähän hallinnollisia, lainsäädännöllisiä tai teknisiä esteitä aluksen siirtämiselle jäsenvaltion rekisteristä johonkin muuhun rekisteriin. Jäsenvaltioilla on siis yhteinen ongelma. Sellaisen olosuhteiden luominen, joissa oikeudenmukainen kilpailu mukavuuslippualusten kanssa on mahdollista, näyttää parhaalta ratkaisulta.

Jäsenvaltioiden väliseen, verotukseen perustuvaan kilpailuun on puututtava. Tässä vaiheessa ei ole todisteita tuki-ohjelmista, jotka vääristäisivät yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla kilpailua jäsenvaltioiden välisessä kaupassa. Jäsenvaltioiden suhtautumisessa laivaliikenteen tukeen näyttää itse asiassa tapahtuvan lähenemistä. Alusten siirtäminen toisen jäsenvaltion lipun alle on harvinaista. Verotukseen perustuvaa kilpailua on pääasiassa EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä, sillä kolmansien maiden rekistereissä varustamot saavat yhteisössä tarjolla oleviin vaihtoehtoihin verrattuna huomattavia

kustannussäästöjä. Lisäksi laivaliikenteen verotettavat voitot ovat viime vuosina pienentyneet, joten jäsenvaltioissa noudatettavien verokantojen eroilla ei ole ollut suurta merkitystä varustamoille. Tästä on merkinä myös se, että jäsenvaltioissa rekisteröityjen alusten määrä on jatkuvasti vähentynyt, vaikka EY:n varustamojen hallinnassa oleva osuus maailman laivaliikenteestä on pysynyt suhteellisen vakaana.

Vastustaakseen tätä suuntausta monet jäsenvaltiot ovat toteuttaneet erityistoimenpiteitä varustamoiden verotuskohtelun parantamiseksi. Esimerkiksi poistoja aluksiin tehdyistä investoinneista on nopeutettu tai annettu oikeus siirtää alusten myynnistä saadut voitot verovapaasti varukseen useiksi vuosiksi sillä ehdolla, että voitot investoidaan myöhemmin aluksiin.

Näitä erityisesti laivaliikenteeseen sovellettavia verohelpotuksia pidetään valtion tukena. Valtion tukea on myös tietyissä jäsenvaltioissa ja kolmansissa maissa noudatettu järjestelmä, jossa tavanomainen yritysverojärjestelmä on korvattu tonnistoverolla. Tonnistoverolla tarkoitetaan sitä, että varustamo maksaa veroa käytössään olevan tonniston perusteella. Yrityksen todelliset tulot, voitot tai tappiot eivät vaikuta tonnistoveroon.

Tällaisten toimenpiteiden on todettu turvaavan merenkulun korkean tason työpaikkoja (merenkulun johtotehtävät ja siihen liittyvä toiminta, kuten vakuutukset, välitystoiminta ja rahoitus) maissa. Koska nämä toiminnot ovat tärkeitä yhteisön talouden kannalta, tällaiset verotukseen liittyvät kannustimet voidaan yleisesti hyväksyä aikaisemmin esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Korkean tason työpaikkojen turvaaminen ja merenkulkualan kilpailukyvyn kohentaminen jäsenvaltioissa verotuksellisten kannusteiden ja muiden koulutukseen ja turvallisuuden lisäämiseen liittyvien hankkeiden avulla helpottaa EY:n laivaliikenteen kehittämistä maailmanmarkkinoilla.

Komissio on tietoinen siitä, että varustamoiden tulot ovat nykyisin usein peräisin eri lippujen alla liikennöivien alusten toiminnasta. Voidaan esimerkiksi käyttää muiden maiden lippujen alla liikennöiviä vuokra-aluksia tai käyttää yhteenliittymissä osakkuusaluksia. On myös todettu, että johdon ja oheistoimintojen siirtäminen maasta jatkuu, jos varustamo saa huomattavaa taloudellista etua siitä, että se pitää henkilöstöä eri paikoissa ja pitää erillistä kirjanpitoa EY:n lipun alla saaduista tuloista ja muista tuloista. Näin on esimerkiksi siinä tapauksessa, että muualla kuin EY:n lipun alla saaduista tuloista kerä-

<sup>(12)</sup> Yhteisen liikennepolitiikan tuleva kehitys, KOM(92) 494 lopull.

tään täysimääräinen yritysvero jäsenvaltiossa, kun taas verokanta on alhainen muussa maassa, jos voidaan osoittaa johdon toimivan siellä.

Yhteisessä merenkulkupolitiikassa valtion tuen tavoitteena on edistää EY:n alusten kilpailukykyä maailman laivaliikenteen markkinoilla. Näin ollen verohelpotusjärjestelyissä on yleensä edellytettävä yhteyttä yhteisön lippuun. Tukia voidaan kuitenkin poikkeuksellisesti hyväksyä myös, jos ne koskevat jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen varustamon koko yritysverotuksen alaista laivastoa ja jos voidaan osoittaa, että kaikkien kyseisten alusten strateginen ja kaupallinen johtaminen tapahtuu jäsenvaltion alueella ja että kyseinen toiminta vaikuttaa merkittävästi yhteisön talouteen ja työllisyyteen. Tämän taloudellisen yhteyden osoittamiseksi kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava tiedot yhteisön rekistereihin merkityistä omistuksissa olevista ja liikenteessä olevista aluksista, aluksilla ja maalla suoritettavissa tehtävissä työskentelevistä EY:n kansalaisista ja investoinneista käyttöomaisuuteen. On korostettava, että tuen on oltava välttämätöntä kyseisten alusten strategisen ja kaupallisen johdon EU-kotimaahan palauttamisen kannalta ja että järjestelyjen edunsaajien on maksettava yritysveroa EU:ssa. Komissio pyytää myös todistamaan, että kaikki näistä toimenpiteistä etua saavien yritysten liikennöimät alukset ovat kansainvälisten ja yhteisön tason turvallisuusstandardien mukaisia, myös alusten työolojen osalta.

Jos verotusjärjestelyjä on edellä mainitun kaltaisessa poikkeustapauksessa hyväksytty, komissio edellyttää saavansa säännöllisesti tietoja toimenpiteen vaikutuksista (yhdessä mahdollisten muiden kyseisessä jäsenvaltiossa käytössä olevien valtion tukijärjestelyjen kanssa) jäsenvaltiosta liikennöitäviin yhteisössä rekisteröityihin aluksiin ja EY:n merimiesten työllisyyteen. Komissio seuraa tiiviisti tilannetta, jotta kilpailu ei vääristyisi jäsenvaltioiden välisessä kaupassa.

Kaikkissa tapauksissa tukijärjestelyistä saatavalla edulla on helpotettava merenkulkualan kehitystä ja työllisyyttä yhteisön etujen mukaisesti. Edellä mainitut veroedut on siis rajoitettava koskemaan ainoastaan merenkulkua. Näin ollen, jos laivanvarustamo harjoittaa myös muuta kaupallista toimintaa, edellytetään selkeää kirjanpitoa, jotta esitetään tuen "valuminen" toimintaan, joka ei liity merenkulkuun. Tämä lähestymistapa, jossa merenkulkualan verorasitus vastaisi muualla maailmassa sovellettavaa, lisäksi EY:n merenkulkualan kilpailukykyä, mutta säilyttäisi jä-

senvaltion tavanomaisen verotason muussa toiminnassa ja osakkeenomistajien ja johtajien henkilökohtaisen palkitsemisen.

### 3.2. Välilliset työvoimakustannukset

Komissio antoi tammikuussa 1997 tiedonannon valtion tukien valvonnasta ja työvoimakustannusten alentamisesta<sup>(1)</sup>. Tiedonanto koskee kaikkia talouselämän aloja ja siinä keskitytään erityisesti vähemmän koulutettuihin työntekijöihin. Siinä varoitetaan alentamasta työvoimakustannuksia tietyillä aloilla, koska se voi haitata sisämarkkinoiden asianmukaista toimintaa ja olla näin vahingoksi yhteisön teollisuuden kilpailukyvyille ja pitkäaikaisen työpaikkojen synnylle. Komissio käsittelee erityisesti tämän lähestymistavan mahdollisia kielteisiä vaikutuksia ylikapasiteetti- tai kriisialoilla (jotka on määritelty aloiksi, joilla yhteisön tuotteiden kysyntä polkee paikallaan tai laskee), herkillä aloilla (joilla yhteisön sisäinen kauppa ja kilpailu on merkittävää) ja kansainvälisen kilpailun aloilla.

Meriliikenne on kuitenkin erikoistapaus, minkä komissio on myöntänyt hyväksyessään valtion tuen suuntaviivat vuonna 1989 ja tiedonannon työvoimakustannuksista. Niiden mukaan voidaan yhteismarkkinoille soveltuvana pitää sosiaaliturvaa ja merimiesten tuloverotusta koskevaa tukea, jolla pyritään merimiesten sosiaaliturvaa alentamatta alentamaan kustannuksia, joita laivayhtiöille aiheutuu siitä, että niiden alukset on rekisteröity yhteisössä. Komissio on edelleen tällä kannalla.

Meriliikenne on ala, jolla on ylikapasiteettia maailmanlaajuisesti ja jolla kansainvälinen kilpailu on kovaa. Ylikapasiteetti- ja kriisialoilla todettu ongelma on kuitenkin se, että tuen myötä vaikeudet — ja työttömyysongelmat — voivat siirtyä kilpaileviin EY-maihin, jotka eivät nauti samanlaisista eduista. Laadun kysyntä kasvaa meriliikenteessä ja markkinoilla arvioidaan olevan kasvumahdollisuuksia. Koulutetuista ja pätevistä merimiehistä on myös pulaa kaikkialla maailmassa. Näin ollen voidaan päätellä, että erityisesti ammatitaitoisten yhteisön merimiesten työllisyyttä edistävää tukea ei pitäisi rajoittaa. Varustamoiden yhteistyö linjaliikenteessä neuvottelujen ja yhteistyön kautta sekä kolmansien maiden välillä suoritettavien massatavaran kuljetusten osuus kertoo

<sup>(1)</sup> EYVL N:o C 1, 3.1.1997, s. 10.

siitä, että kilpailun painopiste on EY:n ja EY:n ulkopuolisten varustamoiden välillä. Tiedonannon mukaan matalapalkkamaiden ja jäsenvaltioiden välinen ero on erittäin suuri ja uuden tuotantotekniikan, innovaatioiden, laadun ja koulutuksen yhdistämisellä voidaan parantaa kilpailukykyä ja työllisyyttä. Tämä pitää paikkansa useimmilla teollisuuden aloilla, mutta laivaliikennettä se ei koske 1 luvussa esitetyistä syistä.

Merenkulkualan tukitoimenpiteillä olisi näin ollen pyrittävä ensisijaisesti pienentämään EY:n varustamoiden ja EY:n merimiesten (jäsenvaltiossa veroja ja/tai sosiaaliturvamaksuja maksavien) verotuksellisia ja muita kustannuksia ja rasituksia muualla maailmassa vallitsevalle tasolle. Toimenpiteillä olisi suoraan elvytettävä alan kehitystä ja työllisyyttä eikä annettava yleistä taloudellista tukea.

Tämän tavoitteen mukaisesti EY:n laivaliikenteelle olisi sallittava seuraavat työvoimakustannuksia koskevat toimet:

- jäsenvaltiossa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien EY:n merimiesten sosiaaliturvamaksujen alentaminen
- jäsenvaltiossa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien EY:n merimiesten tuloveron alentaminen.

Näiden velvoitteiden poistaminen kokonaan voidaan sallia, jotta jäsenvaltiot voivat saattaa välilliset työvoimakustannuksensa muualla maailmassa vallitsevalle tasolle, mikä usein merkitsee merimiesten vapautusta veroista ja sosiaaliturvamuksista. Rahallista tukea EY:n merimiesten nettopalkkoihin ei voida myöntää, koska se saattaisi vääristää jäsenvaltioiden välisiä kilpailuedellytyksiä. Verorasituksen keventäminen ei poistaisi varustamon halua neuvotella sopivasta palkkapaketista mahdollisten miehistön jäsenten ja näitä edustavien työmarkkinajärjestöjen kanssa. Matalan palkkatason jäsenvaltioiden merimiehillä olisi yhä kilpailuetu muiden korkeampien palkkaodotusten jäsenvaltioiden merimiehiin nähden. EY:n merimiehet ovat joka tapauksessa edelleen kalliimpia kuin halvimmat saatavilla olevat. Näin ollen tässä toimenpiteessä ei ole ylikompensoinnin vaaraa.

Jotkut jäsenvaltiot eivät sisäisistä veropoliittisista syistä halua soveltaa edellä mainittuja alempia veroja ja maksuja, mutta ne voivat sen sijaan palauttaa varustamoille joko kokonaan tai osittain näistä aiheutuvat kustannukset. Järjestelyn voidaan yleisesti ottaen katsoa vastaavan

edellä kuvattua alennusjärjestelyä, jos kyseisiin veroihin ja maksuihin on olemassa selvä yhteys, ylikompensointia ei tapahdu ja järjestelmä on avoin eikä sitä voida käyttää väärin.

#### 4. MIEHISTÖN VAIHTO

Komission suuntaviivoissa vuodelta 1989 mainitaan miehistön vaihtoon tarkoitettu tuki erillisenä yhteisön yhteisen edun mukaisena toimenpiteenä. Sillä pyritään alentamaan EY:n merimiesten palkkaamisesta aiheutuvia kustannuksia, erityisesti kaukaisilla vesillä liikennöivillä aluksilla. Vaikka komissio rajoitti vuonna 1989 tällaisen tuen 50 prosenttiin näistä syistä kertyvistä kokonaiskustannuksista, uusi suhtautumistapa enimmäismäärään merkitsee sitä, että ei ole tarpeen rajoittaa tämän toimenpiteen käyttöä. Tukea, joka ei saa ylittää enimmäismäärää, voidaan näin ollen myöntää jäsenvaltioiden rekistereihin merkityillä aluksilla työskentelevien EY:n merimiesten kotimaahan palaamisesta aiheutuvien kustannusten maksamista tai palauttamista varten.

#### 5. INVESTOINTITUKI

Tällä hetkellä jotkut jäsenvaltiot myöntävät tukea ainoastaan uusille aluksille, jotkut myös tietyn tyyppisten käytettyjen alusten hankkimiseen tai olemassa olevien alusten muuntamiseen tai uudistamiseen. Tällaiset järjestelyt ovat olleet omiaan luomaan tai ylläpitämään ylikapasiteettia, mikä on johtanut rahtimaksujen alenemiseen. Tämä taas on saanut EY:n liikenteenharjoittajat leikkaamaan kustannuksia monissa tapauksissa ulosliputtamalla. Järjestelmä on myös saanut varustamot joissakin tapauksissa tekemään alusten osto- ja myyntipäätöksiä ennemminkin verotuksellisista kuin taloudellisista syistä.

Tuet kaluston uusimiseen eivät ole tavallisia muiden liikennemuotojen yhteydessä (maantiekuljetukset, lentoliikenne). Koska tuet voivat vääristää kilpailua, komissio on ollut haluton hyväksymään tällaisia järjestelyjä ja hyväksynyt niitä ainoastaan, jos ne ovat osa laivaston kokonaiskapasiteetin vähentämiseen johtavaa rakenneuudistusta.

Komission annettua laivanrakennusta koskevan tiedonantonsa<sup>(14)</sup> neuvosto päätti 24 päivänä huhtikuuta 1997 jatkaa seitsemännen laivanrakennusteollisuutta koskevan direktiivin voimassaoloa 31 päivään joulukuuta 1998. Näin ollen investoinneissa uusiin aluksiin on noudatettava näitä sääntöjä tai ne mahdollisesti korvaavaa muuta yhteisön lainsäädäntöä.

<sup>(14)</sup> Valmisteluasiakirja ”Laivanrakennuspolitiikka — alustavia pohdintoja tulevaisuuden vaihtoehdoista”, SEC(97) 567.

Näitä suuntaviivoja noudattaen voidaan merten turvallisuutta koskevan yhteisön politiikan<sup>(15)</sup> mukaisesti kuitenkin myöntää muuta investointitukea määrättyissä olosuhteissa laitteiden parantamiseksi jäsenvaltioiden rekistereihin merkityillä aluksilla tai turvallisten ja vähemmän saastuttavien alusten käytön edistämiseksi esimerkiksi kannustamalla yhteisössä rekisteröityjen alusten kohentamista siten, että ne ylittävät kansainvälisten sopimusten mukaiset pakolliset turvallisuusstandardit ja ympäristönormit. Tällä tavoin valmistauduttaisiin korkeampiin standardeihin, joista on sovittu, ja parannettaisiin turvallisuuden ja ympäristönäkökohtien huomioonottamista. Kuten 2.1 kohdan toisessa alakohdassa mainitaan, tällaisen tuen on oltava laivanrakennussäännösten mukaista, jos niitä sovelletaan.

Koska laivanvarustus on luonteeltaan hyvin liikkuvaa, tietyille alueille investoiville epäedullisten alueiden varustamoille usein investointitukena myönnettävä alueellinen tuki voidaan sallia ainoastaan, jos on varmaa, että kyseiselle alueille koituu hyötyä kohtuullisen ajan. Näin olisi esimerkiksi, jos investointi liittyy tiettyyn tarkoitukseen käytettävien varastojen rakentamiseen tai kiinteiden uudelleenlaivauslaitteiden ostoon. Epäedullisten alueiden varustamoille voidaan siis myöntää investointitukea ainoastaan, jos se on aluetukea koskevien sääntöjen mukaista (ks. 6 luku).

#### 6. ALUETUKI 92 ARTIKLAN 3 KOHDAN A JA C ALAKOHDAN PERUSTEELLA

Komissio soveltaa alueellisten tukijärjestelyiden yhteydessä niitä yleissääntöjä, jotka on esitetty sen tiedonannossa kansallisesta aluetuesta<sup>(16)</sup> tai siihen myöhemmin tehtävissä muutoksissa.

#### 7. KOULUTUS

Valtion tukemia merimiesten koulutusohjelmia ei ole useinkaan pidetty valtion tukena, koska ne ovat olleet yleisluonteisia (ammattikoulutusta tai yliopistotason koulutusta). Näin ollen niitä ei tarvitse ilmoittaa komissiolle tutkittavaksi.

Jos ohjelmaan kuitenkin voidaan katsoa sisältyvän valtion tukea, on siitä ilmoitettava. Näin voi olla esimerkiksi, jos tietty tukijärjestely liittyy nimenomaan aluksella tapahtuvaan koulutukseen ja koulutuslaitos, opiskelija, merimies tai varustamo saa valtiolta taloudellista tukea. Koulutukseen tarkoitettu valtion tuki hyväksytään, jos tuki on komission yleisten arviointiperusteiden mukainen (esim. suhteellisuus, syrjimättömyys ja avoimuus ja mahdollisesti koulutuksen toteuttaminen yhteisössä rekisteröidyillä aluksilla). Muilla aluksilla tapahtuvaa koulutusta voidaan tukea poikkeuksellisesti, jos se voidaan objektiivisesti perustella esimerkiksi sillä, että koulutus ei ole mahdollista jäsenvaltioon rekisteröidyillä aluksilla.

Jos aluksella tapahtuvaan koulutukseen annetaan taloudellista tukea, koulutettava ei periaatteessa saa olla miehistön vakituinen, vaan ylimääräinen jäsen. Tällä säännöksellä halutaan varmistaa, että tavanomaisissa miehistön tehtävissä toimiville merimiehille ei voida maksaa nettopalkkatukea.

Merenkulun asiantuntemuksen ja EY:n merenkulkualan kilpailuedun turvaamiseksi ja kehittämiseksi tarvitaan lisää laaja-alaista tutkimus- ja kehitystyötä, jossa keskitytään laatuun, tuottavuuteen, turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun. Tällaisiin hankkeisiin voidaan myöntää valtion tukea perustamissopimuksessa asetetuissa rajoissa<sup>(17)</sup>.

#### 8. TUKI RAKENNEUUDISTUKSEEN (SEKÄ YKSITYISTÄMISEEN)

Vaikka rakenneuudistusta ja vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista koskevia suuntaviivoja<sup>(18)</sup> sovelletaan liikenteeseen ainoastaan siten, että alan erityisluonne otetaan huomioon, komissio soveltaa kyseisiä suuntaviivoja käsitellessään varustamoille myönnettävää rakenneuudistustukea.

#### 9. JULKISEN PALVELUN VELVOITTEET JA SOPIMUKSET

Suoraa tukea, joka on tarkoitettu liiketappioiden kattamiseen, ei yleensä pidetä yhteismarkkinoille soveltu-

<sup>(15)</sup> Yhteinen meriturvallisuuspolitiikka, KOM(93) 66 lopull.

<sup>(16)</sup> Tiedonanto 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan soveltamisesta alueelliseen tukeen (EYVL N:o C 212, 12.8.1988, s. 2).

<sup>(17)</sup> Yhteisön puitteet tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävälle valtion tuelle (EYVL N:o C 45, 17.2.1996, s. 5) ja puitteet ympäristötuelle (EYVL N:o C 72, 10.3.1994, s. 3).

<sup>(18)</sup> Suuntaviivat rakenneuudistuksiin ja vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen (EYVL N:o C 368, 23.12.1994, s. 12).

vana. Julkisen palvelun velvoitteisiin myönnettävä tuki voidaan kuitenkin periaatteessa hyväksyä. Julkisen palvelun velvoite määritellään seuraavasti: liikenteenharjoittajan velvoite huolehtia palvelun tarjoamisesta siten, että se täyttää jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja hinnoittelua koskevat sovitut standardit, joita liikenteenharjoittaja ei noudattaisi, jos se ottaisi huomioon yksinomaan taloudellisen etunsa.

Jos markkinavoimat eivät takaa riittävää palvelutasoa, julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa yhteisön syrjäisten alueiden satamien vuoroliikenteelle tai harvakseltaan liikennöidyille reiteille, joita pidetään elintärkeinä kyseisen alueen talouskehitykselle.

Komission arvioidessa julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä sopimuksia sen käytäntönä on yleensä, että tiettyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä suoranaisesti johtuvien liiketappioiden korvaamista ei pidetä perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtion tukena. Näin ollen siitä ei tarvitse 93 artiklan 3 kohdan nojalla ilmoittaa, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- jotta julkisen palvelun sopimukset olisivat yhteismarkkinoille soveltuvia eikä niissä olisi kyse valtion tuesta, komissio edellyttää julkisten tarjouskilpailujen järjestämistä, koska järjestelyjen valmistelun ja täytäntöönpanon on oltava avointa ja kilpailun mahdollistavaa;
- tarjouskilpailuilmoitukselle on annettava riittävästi julkisuutta, ja kaikki palvelun vuoroväliä, kapasiteettia, hintoja, vaadittavia standardeja jne. koskevat edellytykset on ilmoitettava selkeästi ja avoimesti, jotta kaikilla yhteisön liikenteenharjoittajilla, joilla (EY:n lainsäädännön mukaan) on oikeus päästä reitille, olisi yhtäläiset mahdollisuudet tarjouksen tekemiseen;
- jäsenvaltio voi tämän jälkeen tehdä sopimuksen valitsemansa tarjoajan (yleensä halvin tarjous, perusteluissa poikkeustapauksissa joku muu) kanssa ja korvata liikenteenharjoittajalle palvelun tarjoamisesta aiheutuvat ylimääräiset kustannukset. Korvauksen olisi oltava suoraan verrannollinen laskettuun tappioon, jota liikenteenharjoittajalle aiheutuu palvelun tarjoamisesta. Kustakin tällaisesta palvelusta on pidettävä erikseen kirjaa, jotta voidaan osoittaa, että ylikompensointia tai tukien siirtymistä toiseen tarkoitukseen ei tapahdu ja että järjestelmää ei voida käyttää tehot-

tomien johtamis- ja toimintatapojen tukemiseen. Kun jäsenvaltio myöntää tukea tältä pohjalta ja tuki on rajattu ylimääräisten kustannusten korvaamiseen (ja kohtuulliseen korvaukseen pääoman sitomisesta), järjestelyn ei katsota olevan valtion tukea.

Julkinen palvelun sopimusten kesto olisi rajoitettava kohtuulliseen, ei liian pitkään, aikaan (tavallisesti noin 5 vuotta), koska huomattavasti pitempiaikaisissa sopimuksissa on vaarana (yksityisen) monopolin syntyminen. Sopimuksen päätyttyä on järjestettävä uusi tarjouskilpailu edellä kuvattua menettelyä noudattaen.

Reitillä liikennöinti voidaan rajoittaa yhteen liikenteenharjoittajaan ainoastaan, jos julkisen palvelun sopimus on tehty edellä kuvattua menettelyä noudattaen eikä ole kilpailijaa, joka tarjoaisi tai olisi ilmaissut aikomuksensa tarjota vuoroliikenteen palveluja reitillä. Rajoitusten tai yksinoikeuden ehtojen on joka tapauksessa oltava sopu-soinnussa EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan määräysten kanssa.

Jos on todisteita siitä, että jäsenvaltio ei ole valinnut halvinna tarjousta, tai on esitetty valituksia epäoikeudenmukaisuudesta tarjousmenettelyssä, komissio pyytää tietoa selvittääkseen, onko kyse valtion tuesta. Jos tukea on myönnetty perustamissopimuksessa määrättyä menettelyä rikkoen, komissio voi määrätä tuen maksamisen lykkäämisestä toistaiseksi ja käynnistää tarvittaessa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn.

Vaikka jäsenvaltioiden on syytä noudattaa edellä esitettyjä menettelyjä mahdollisimman suuressa määrin, poikkeukset voivat olla paikallaan esimerkiksi saarten välisessä säännöllisessä lauttaliikenteessä. Tällöin toimenpiteistä on ilmoitettava ja ne arvioidaan yleisten valtion tukea koskevien sääntöjen perusteella. Arvioidessaan tukea perustamissopimuksen kannalta komissio selvittää, aiheuttaako tuki huomattavaa liikenteen siirtymistä toisaalle tai onko siinä kyse ylikompensoinnista, jolloin kyseinen liikenteenharjoittaja voisi siirtää tukea toimintaan, jossa se kilpailee muiden yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa.

## 10. TUEN ENIMMÄISMÄÄRÄ

Kuten edellä on todettu, jotkut jäsenvaltiot tukevat merenkulku-alaa verohelpotuksin, kun taas toiset jäsenvaltiot maksavat mieluummin suoraa tukea esimerkiksi palauttamalla merimiesten tuloveron. Koska jäsenvaltioiden verojärjestelmiä ei ole yhdenmukaistettu, nämä kaksi mahdollisuutta on säilytettävä. Näitä keinoja voidaan tietenkin joissakin tapauksissa käyttää myös yhdessä. Tällöin

vaarana on kuitenkin tuen kasautuminen niin suureksi, että se ei ole enää suhteessa yhteisön yhteisen edun mukaisiin tavoitteisiin ja seurauksena voi olla tukiin perustuva kilpailu jäsenvaltioiden välillä.

Merimiesten verotuksen ja sosiaalimaksujen sekä laivaliikenteen yritysveron poistaminen kokonaan on suurin mahdollinen sallittavan tuen taso. Kilpailun vääristymisen välttämiseksi muista tukijärjestelmistä ei saa olla tätä suurempaa hyötyä. Vaikka kaikki jäsenvaltion ilmoittamat tukijärjestelyt tutkitaan erikseen, 3, 4, 5 ja 6 kohtien mukaisesti, suorien avustusten muodossa myönnettävän tuen kokonaismäärä ei saa ylittää laivaliikenteestä ja merimiehiltä kerättävien verojen ja sosiaalimaksujen kokonaismäärää. Jos kokonaismäärä ylittyisi, sen katsotaan vaikuttavan kaupankäynnin edellytyksiin perustamissopimuksen määräysten vastaisella tavalla, koska tuki olisi tavoitteeseensa nähden suhteeton. Tämä tuen rajoittamistapa korvaa aikaisemman järjestelmän, jossa vuotuinen enimmäismäärä laskettiin halvimpien yhteisön lipun alla liikennöivien alusten ja mukavuuslippualusten oletettujen kustannusten välisen eron perusteella (ks. 1.3. kohta).

#### 11. LOPUKSI

Näiden suuntaviivojen täytäntöönpano edellyttää sekä jäsenvaltioiden viranomaisilta että komissiolta kuria ja järjestystä erityisesti virallisen ilmoitusvelvollisuuden ja aikarajojen noudattamisen suhteen. Tukitoimenpiteiden tutkimisen jouduttamiseksi jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ehdotuksista tukitoimenpiteiksi jo niiden suunnitteluvaiheessa ja annettava kaikki niiden arvioinnissa tarvittava tieto EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Komissio katsoo jäsenvaltion laiminlyöneen ilmoitusvelvollisuutensa, jos tukitoimenpide on toteutettu joko kansallisen lain nojalla tai antamalla taloudellinen sitoumus mahdollisille edunsaajille.

Komissio käyttää kaikkia käytössään olevia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot täyttävät niille 93

artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvat velvollisuudet. Jos tukea myönnetään tai toimenpiteitä hyväksytään ilmoitusvelvollisuutta noudattamatta, komissio voi asiassa Boussac annetun ennakkoratkaisun (asia C-301/87, Ranska v. komissio, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.2.1990<sup>(19)</sup>) mukaisesti tehdä väliaikaisen päätöksen perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan nojalla hallussaan olevien tietojen perusteella. Edunsaajaa voidaan vaatia palauttamaan kaikki laittomasti (eli ilman komission lopullista myönteistä päätöstä) myönnetty tuki yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Tubemeuse (asia C-142/87, Belgia v. komissio, tuomio 21.3.1990<sup>(20)</sup>) esittämien periaatteiden mukaisesti. Tuki palautetaan kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja maksetusta tuesta peritään korkoa komission aluetukien yhteydessä käyttämää viitekorkoa noudattaen<sup>(21)</sup>.

Komissio pyrkii huolehtimaan siitä, että jäsenvaltioiden kansalaisilla ja yrityksillä on syrjimätön pääsy laitoksiin, tuoteisiin ja palveluihin toisessa jäsenvaltiossa. Tätä periaatetta on sovellettu siitä lähtien, kun yhteisöjen tuomioistuin antoi asiassa Factortame vuonna 1991 tuomion (asia C-221/89, the Queen v. Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd. ym., tuomio 25.7.1991<sup>(22)</sup>), joka koski sijoittautumista merkinnällä alusrekisteriin. Valtion tuki ei saa myöskään ilmentää syrjintää kansallisuuden perusteella jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten välillä.

Komissio seuraa tiiviisti tukijärjestelyiden vaikutuksia kvarmistaakseen, että kilpailu ei vääristy jäsenvaltioiden välisessä kaupankäynnissä ja että yhteisön tavoitteet toteutuvat.

<sup>(19)</sup> Kok. 1990, s. I-307.

<sup>(20)</sup> Kok. 1990, s. I-959.

<sup>(21)</sup> Komission tiedonanto jäsenvaltioille, kirje SG(95) D/1971, 22.2.1995.

<sup>(22)</sup> Kok. 1991, s. I-3905.



## LIITE

## JÄSENVALTIOIDEN REKISTEREIDEN MÄÄRITELMÄ

”Jäsenvaltioiden rekistereillä” tarkoitetaan jäsenvaltion lainsäädännön alaisia rekistereitä, joita sovelletaan niiden Euroopan yhteistöön kuuluvilla alueilla.

1. Kaikki jäsenvaltioiden varsinaiset rekisterit ovat jäsenvaltioiden rekisterejä.
2. Lisäksi seuraavat jäsenvaltioissa pidettävät ja niiden lainsäädännön alaiset rekisterit ovat jäsenvaltioiden rekisterejä:
  - Tanskan kansainvälinen alusrekisteri (DIS)
  - Saksan kansainvälinen alusrekisteri (ISR)
  - Madeiran kansainvälinen alusrekisteri (MAR)
  - Kanariansaarten rekisteri.
3. Muita rekisterejä ei pidetä jäsenvaltioiden rekistereinä, vaikka ne käytännössä olisivat kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevien varustamoiden ensisijainen vaihtoehto. Näin on, koska rekisterejä pidetään sellaisilla alueilla ja ne ovat sellaisten alueiden lainsäädännön alaisia, joilla perustamissopimusta tai merkittäviä osia siitä ei sovelleta. Näin ollen seuraavat rekisterit eivät ole jäsenvaltioiden rekisterejä:
  - Kerguelenin rekisteri (perustamissopimusta ei sovelleta tähän alueeseen)
  - Alankomaiden Antillien rekisteri (alue on assosioitunut yhteisöön; ainoastaan perustamissopimuksen IV osaa sovelletaan siihen. Alueella on oma verojärjestelmä)
  - Hongkongin rekisteri (perustamissopimusta ei sovelleta tähän alueeseen)
  - Mansaaren rekisteri (ainoastaan tiettyjä perustamissopimuksen osia sovelletaan alueeseen — ks. perustamissopimuksen 227 artiklan 5 kohdan c alakohta. Mansaaren parlamentilla on yksinomainen oikeus säätää lakeja veroasioissa)
  - Bermudan ja Caymanin rekisteri (saaret ovat osa yhteisöön assosioituneita alueita; ainoastaan perustamissopimuksen IV osaa sovelletaan niihin. Ne ovat verotuksellisesti itsenäisiä)
4. Gibraltarin osalta perustamissopimusta sovelletaan täysimääräisesti ja, vaikka aluetta ei pidetä Yhdistyneen kuningaskunnan osana, Gibraltarin rekisteriä pidetään näissä suuntaviivoissa jäsenvaltioiden rekisterinä.

## DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY

(Kauppa- ja teollisuusministeriö)

## THE PETROLEUM (PRODUCTION) (SEAWARD AREAS)

## REGULATIONS 1988

(97/C 205/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. Kauppa- ja teollisuusministeriön valtiosihteeri kehottaa asiasta kiinnostuneita osapuolia The Petroleum (Production) (Seaward Areas) Regulations 1988 -säännösten (SI 1988 N:o 1213) ja niihin tehtyjen muutosten ("1988 Regulations") mukaisesti ja The Hydrocarbons Licensing Directive Regulations -säännösten 1995 (SI 1995 N:o 1434) mukaisesti hakemaan karttaan merkittyjen lohkoalueiden 204/14 ja 204/15 öljyntuotantolisenssejä. Kartta on jätetty kauppa- ja teollisuusministeriön kirjastoon (osoite: Department of Trade and Industry, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET). Tätä karttaa on mahdollisuus tarkastella ennalta sovittuna aikana (puhelin: (44) 171-215 50 06 tai (44) 171-215 50 07, telekopio (44) 171-215 56 65) maanantaista perjantaihin klo 9.15–16.45 aina 2. päivään lokakuuta 1997 saakka.
  - e) Sellaisten hakijoiden, jotka asetetaan myös ehdoteuiksi tuottajiksi, on luovutettava lausunto yleisestä ympäristöstä koskevasta toimintaohjelmastaan lissenssin alaisena suoritettavia toimia varten merialueilla.
  - f) Kauppa- ja teollisuusministeriöstä saa hakijoille tarkoitettua esitettä, jossa on erityistä lisäopastusta hakemuksia varten (Notes for Applicants).
  - g) Mikäli hakijoille tarkoitettussa esitteessä ei toisin määrätä, hakemusmateriaaleja käsitellään luottamuksellisina. Niitä ei luovuteta kolmannelle osapuolelle ilman hakijan antamaa lupaa, ellei kyseinen informaatio ole osa yleistä tietoa tai ellei laki vaadi kyseisen informaation luovuttamista.

## LISENSSIHAKEMUKSET

2. Kun on kysymys lohkoalueista 204/14 ja 204/15:
  - a) Hakemukset on tehtävä käyttämällä vakiohakemuslomaketta, jota saa kauppa- ja teollisuusministeriöstä. Kopioita hakemuslomakkeesta ja muista tässä tekstissä mainituista asiakirjoista saa kauppa- ja teollisuusministeriöstä osoitteesta Licensing Branch, Oil and Gas Directorate, Department of Trade and Industry, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET (puhelin: (44) 171-215 51 11 tai (44) 171 215 50 32, telekopio: (44) 171 215 51 42).
  - b) Hakemukset, joihin sisältyy hakemusmaksu (2 820 Englannin puntaa), on jätettävä osoitteeseen Department of Trade and Industry, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET, klo. 9.30–12.00 3. lokakuuta 1997. Hakemusaika päättyy 3. lokakuuta 1997 klo 12.
  - c) Hakijoiden tulee ilmoittaa, onko toinen lohkoalueista ensi sijalla vai hyväksyvätkö he kumman tahansa lohkoista.
  - d) Hakijoiden on annettava yksityiskohtaiset tiedot työohjelmasta alustavaa sopimusaikaa varten, mikäli heille myönnetään lisenssi (katso kappaletta 8).
    3. Hakemukset arvioidaan sen pohjalta, kuinka joutuisiksi, perusteellisiksi, tehokkaiksi ja turvallisiksi öljy- ja kaasututkimukset nähdään Yhdistyneen kuningaskunnan maa-alueella (United Kingdom Continental Shelf) ja missä määrin niissä on otettu huomioon ympäristökäijät. Hakemukset tullaan arvioimaan seuraavien kriteerien pohjalta:
      - a) Hakijan taloudellinen kyky lissenssin alaisten toimien suorittamiseksi alustavana lissenssien tai myönnettyjen lissenssien kattamana aikana mukaan lukien alueen täyttää potentiaalisuutta koskeva työskentelyohjelma kyseisellä/kyseisillä hakemuksen kattamalla/kattamalla lohkoalueella/lohkoalueilla.
      - b) Hakijan tekninen kyky lissenssin alaisten toimien suorittamiseksi alustavalla ajalla mukaan lukien hiilivedyn esiintymisen tunnistaminen kyseisellä/kyseisillä hakemuksen kattamalla/kattamalla lohkoalueella/lohkoalueilla; tekninen kyky arvioidaan osana hakemuksen kattamaa/kattamia lohkoaluetta/lohkoalueita koskevan geologisen analyysin laadun tasoa (ottaen huomioon, onko suoritettu työ innovatiivinen).
      - c) Tapa, jolla hakijan on tarkoitus suorittaa toimet alustavana aikana mukaan lukien luovutettu hakemusalueen täyttää potentiaalisuutta koskevan työskentelyohjelman laadun taso.

- d) Kun kysymyksessä on hakija, jolla on aikaisemmin ollut Petroleum (Production) Act 1934-lain mukainen lisenssi, tämän hakijan tämän lisenssin voimassa olevana aikana osoittamassa toiminnassa havaittu mahdollinen tehottomuus tai vastuuntunnon puute.
4. Hyväksytyjen hakijoiden on noudatettava lisäehtoja, joita on asetettu vuoden 1988 säännösten (1988 Regulations) edellyttämien mallina olevien ehtojen lisäksi; yksityiskohtaiset tiedot näistä lisäehtoista annetaan lisenssin myöntävän kirjeen mukana. Yksityiskohtaisempia tietoja sen tyyppisistä ehdoista, jotka koskevat tämän ilmoituksen mukaisten alueiden lohkoalueita, saa kauppa- ja teollisuusministeriöstä. Kauppa- ja teollisuusministeriö ei katso luottamuksellisiksi tietoiksi sellaisten ehtojen sisältöä, joissa on suunniteltu tiettyjen ympäristöön liittyvien tärkeiksi katsottujen tekijöiden huomioimisen mukaan ottaminen, ja voi antaa tietoja tällaisista ehdoista kolmannelle osapuolelle ilmoittamatta siitä kyseisen lohkoalueen lisensinsajalle.
5. Sen jälkeen kun on tarkastettu kaikki kappaleessa 1 mainittuja lohkoalueita koskevat hakemukset, valtiosihteeri valitsee hakijat, joille lisenssit myönnetään. Valtiosihteerin hyväksymille lisenssiä hakenneille osapuolille ilmoitetaan tästä 6 kuukauden sisällä 3. päivästä lokakuuta 1997 lähtien.
6. Hakijoille, joiden hakemukset hylätään, tullaan ilmoittamaan siitä kirjallisesti. Hakijalle ilmoitetaan syyt valtiosihteerin päätökseen, mikäli niitä pyydetään kirjallisesti.
7. Valtiosihteeri myöntää lisenssin sillä ehdolla, että hakija 21 päivän sisällä valtiosihteerin tarjouspäivästä laskettuna
- a) vahvistaa kirjallisesti valtiosihteerin ehdottaman työohjelman hyväksymisen hakijan kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen

- b) luovuttaa valtiosihteerille lisenssiä koskevan asianmukaisen maksun, joka mainitaan alla esitettyssä kappaleessa 9 (a) ja
- c) vahvistaa kirjallisesti kaikki erityisehdot, joita on pyydetty noudattamaan.

#### LISENSSIKAUSI JA MAKSUEHDOT

8. Kappaleessa 1 mainittujen lohkoalueiden lisenssi myönnetään alustavasti kuudeksi vuodeksi ja toinen aikajakso 12 vuodeksi. Lisenssiä voidaan jatkaa toisen jakson päättymisen jälkeen jolloin ylitetään 12 vuotta, kattamaan 18 vuoden lisäjakso. Kaikkiin muihin seikkoihin nähden lisenssiin sisällytetään vuoden 1988 säännösten liitteen 4 (Schedule 4 to the 1988 Regulations) mallina olevat ehdot.
9. Tuotantolisenssien myöntämisen ehtoja tämän tarjouksen pohjalta ovat:
- a) Alustava lisenssin hyväksymisen yhteydessä suoritettava maksu, joka on 410 Englannin puntaa kutakin lisenssialueen alaista neliökilometriä kohti.
- b) Lisenssin voimassoloajan alkupäivämäärän kuudentena vuosipäivänä (valittaessa lisenssin hallussapito toiseksi aikajaksoksi) suoritettavaksi eräänä maksu, 470 Englannin puntaa kutakin kyseistä lisenssiä koskevaa neliökilometriä kohti; seitsemäntenä vuosipäivänä maksu on 940 Englannin puntaa neliökilometriä kohti jne. vuosittaisen lisämaksun ollessa 470 Englannin puntaa aina siihen saakka, kunnes maksettava summa kutakin neliökilometriä kohti lisenssialueella on 7 050 Englannin puntaa, riippuen kahden vuoden väliajoin suoritetuista tarkistuksista, jalostamoiden raakaöljyn indeksin liikkeiden mukaisesti (julkaisijana The Digest of UK Energy Statistics), mikäli valtiosihteeri näin määrää. Maksuja koskevia yksityiskohtaisia tietoja saa kauppa- ja teollisuusministeriöstä.

# EUROOPAN RAHAPOLIITTINEN INSTITUUTTI

## EUROOPAN RAHAPOLIITTISEN INSTITUUTIN LAUSUNTO

(97/C 205/07)

Vastaus Euroopan unionin neuvoston Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 109f (6) ja 109f (8) artiklojen mukaiseen kuulemispyyntöön lainsäädäntöluonnoksesta euron käyttöönottamiseksi sekä eräistä euron käyttöönottoon liittyvistä ehdoista.

lillä laadittujen luonnosten autenttisissa versioissa käytettyjen lainopillisten termien yhtäpitävyyden.

Tämän kannanoton sisältämät huomautukset on rajoitettu niihin näkökohtiin, joiden EMI katsoo kaipaavan vielä selvennystä.

CON/96/13

1. EMI sai 11 päivänä marraskuuta 1996 Euroopan unionin neuvostolta kuulemispyynnön, joka koski kahta Euroopan yhteisöjen komission Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 235 artiklaan ja 109l (4) artiklaan perustuvaa ehdotusta neuvoston asetukseksi euron käyttöönotosta (viite: KOM(96) 499, päivätty 16.10.1996; viittausten helpottamiseksi näihin kahteen luonnokseen viitataan ilmauksilla "235 luonnos" ja "109l (4) luonnos"). Luonnosten mukana on selittävä muistio. EMI:n kuuleminen on pakollista molempien luonnosten tapauksessa, koska molempien aihepiiri kuuluu sen toimivaltaan, vaikka yhdessä niistä onkin oikeudellisenä perustana perustamissopimuksen 235 artikla. Luonnos 109l (4) voitaisiin kuitenkin hyväksyä Euroopan keskuspankin perustamisen jälkeen, minkä vuoksi tämä lausunto ei sulje pois Euroopan keskuspankin lausuntoa tästä perustamissopimuksen 109l (4) artiklan mukaisesta luonnoksesta ennen sen hyväksymistä.
2. Euroopan yhteisöjen komission ehdotukset ansaitsevat yleisesti ottaen myönteisen arvion. Komission työ on perustunut EMI:n aikaisempaan työhön ja ehdotuksiin, joita on saatu laajassa kuulemismenettelyssä rahoituslaitoksilta ja rahapoliittiselta komitealta, joissa molemmissa EMI on ollut mukana. EMI on ollut tarkkailijana komission luonnosten antamisen jälkeen perustetun neuvoston työryhmän kokouksissa, ja se on huomioinut kansallisten valtuuskuntien ehdottamat useat muutokset. Tässä lausunnossa otetaan huomioon korjatut luonnokset sellaisina, kuin edellä mainittu työryhmä on esittänyt ne. Lausunto perustuu luonnosten englanninkielisiin versioihin. Näiden olennaisten asetusten yhtenäisen tulkinnan ja soveltamisen varmistamiseksi jäsenvaltioissa EMI painottaa erityistä tarvetta siihen, että neuvosto varmistaa Euroopan yhteisön kaikilla virallisilla kie-

3. EMI panee merkille, että komissio on tehnyt kaksi asetusaluetta, mutta painottaa sen tärkeyttä, että Eurooppa-neuvosto komission pyynnön mukaisesti hyväksyy poliittisesti molemmat tekstit samanaikaisesti mahdollisesti neuvoston kokouksessa Dublinissa joulukuussa.

### 235 luonnos

4. EMI on seurannut neuvoston työryhmässä käytyä keskustelua 235 luonnoksen 3 artiklasta, joka koskee oikeudellisten asiakirjojen jatkuvuutta, ja se on selvillä kansallisten valtuuskuntien esittämistä vastaväitteistä. Tämä on rahoitusmarkkinoiden huolenaihe. EMI on saanut rahoitusmarkkinoiden järjestöiltä tärkeitä ja vakuuttavia esityksiä, joissa on keskitytty juuri tähän aiheeseen. EMI tukee Eurooppa-neuvoston Madridin kokouksen johtopäätöksiä jatkuvuuden varmistavan oikeudellisen säännöksen tarpeellisuudesta, mutta se on sitä mieltä, että tekstin olisi oltava riittävän perusteellista, jotta kaikki nämä huolenaiheet voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon. Jatkuvuuden varmistaminen edistää rahoitusmarkkinoiden vakautta ja helpottaa siirtymistä yhteiseen rahaan.

Tässä yhteydessä EMI suhtautuu myönteisesti johdanto-osan 7 kappaleen parannettuun sanamuotoon. Lisäksi useat EMI:n neuvoston jäsenet kannattavat selvän toteamuksen lisäämistä sen varmistamiseksi, että 3 artiklassa käytetty käsite "euron käyttöönotto" nähdään laaja-alaisesti ja erityisesti sen varmistamiseksi, että käsitteeseen sisältyy peruuttamattomien vaihtokurssien asettaminen, kansallisista raha-

yksiköistä luopuminen ja viitekorkojen poistaminen tai korvaaminen. Tämä voitaisiin tehdä joko määrittelyosassa (1 artikla) tai itse 3 artiklassa tai ainakin 235 luonnoksen johdanto-osassa.

Vastaavasti useat EMI:n neuvoston jäsenet kannattaisivat lauseen "viitaten euron käyttöönottoon" lisäämistä 3 artiklan loppuun, jotta voidaan välttää "ylivoimaista estettä" tai "olosuhteiden muuttamista" koskeviin lausekkeisiin tai vaikutukseltaan vastaaviin lausekkeisiin perustuvien oikeudenkäyntien vaara ja suojella rahoituspalvelujen kuluttajia. Adverbin "nimenomaan" lisääminen ei olisi täysin tyydyttävää, koska tällaisista lausekkeista olisi sovitava nimenomaisesti, eikä niissä kuitenkaan otettaisi huomioon EMU:a.

Useimmat EMI:n neuvoston jäsenet suhtautuvat myönteisesti sopimusten määrittelyn siirtämiseen johdanto-osan 9 kappaleesta 1 artiklaan, jotta sen oikeudellinen arvo kasvaisi.

5. EMI tunnustaa, että pyörityssäännöt ovat sen aikaisempien ehdotusten mukaisia, vaikka ne eivät olekaan täysin samanlaisia.

#### 1091 (4) luonnos

6. Ensimmäinen harkittava asia on siirtymäkauden päättymistä koskevat säännökset. Oikeudellisesta näkökulmasta siirtymäkauden päättymisen merkitsee kansallisten rahayksikköjen katoamista sekä kaikkien olemassa olevien asiakirjojen rahayksikön pakollista ja automaattista muuttamista erityisesti kaikissa kansallisissa laeissa ja sopimuksissa. Asiakkaiden pankkitilit muuttuvat euromääräisiksi, laskutus on hoidettava euroina, viralliset kertomukset on tehtävä euroina, hinnat on ilmoitettava euroina jne.

EMI tukee periaatetta, jonka mukaan oikeudellinen siirtymä tapahtuu samaan aikaan kaikissa osallistuvissa jäsenvaltioissa. Oikeudellisen siirtymän ajankohdan olisi oltava suunnilleen sama kuin euroseteleiden ja -kolikoiden liikkeelle laskemisen ajankohta. Käteisen rahan vaihtamiseen liittyvät järjestelyt voivat vaatia tässä suhteessa tiettyä joustavuutta. Tässä vaiheessa ei ole vielä asianmukaista määrätä päivää, jolloin eurosetelit lasketaan liikkeelle. EMI kannattaa tämän vuoksi sitä, että 1 artiklassa ilmoitettava siirtymäkauden päättymisen päivämäärä ja 10 ja 11 artiklojen vastaavat tekstit tarkennetaan vasta sitten,

kun neuvosto hyväksyy luonnoksen asetukseksi, ja että siihen asti käytetään sulkuja.

7. Eurooppa-neuvosto hyväksyi Madridissa, että euron käytön oikeudellisen viitekehysten muodostavalla asetuksella "on se vaikutus, että kansalliset rahayksiköt ja euro ovat taloudellisesti saman rahayksikön eri ilmauksia" ja että tätä varten se "saa aikaan oikeudellisesti täytöntöönpannavan samanarvoisuuden euralle ja kansallisille rahayksiköille". Se myös päätti, että asetuksen olisi "varmistettava, että yksityiset taloudelliset toimijat voivat käyttää euroa vapaasti; samalla heidän ei olisi pakko käyttää sitä". EMI katsoo, että nämä tavoitteet saavutetaan asianmukaisella tavalla 1091 (4) luonnoksessa.

EMI on samaa mieltä komission kanssa erityisesti siitä, että osallistuvien jäsenvaltioiden rahayksikköiden korvaaminen eurolla 2 artiklan mukaisesti on asianmukainen tapa varmistaa nämä johtopäätökset. Se suhtautuu myönteisesti luonnoksen ehtoihin, joilla parannetaan Eurooppa-neuvoston Madridissa vaatimaa oikeudellisesti täytöntöönpantavaa samanarvoisuutta euron ja kansallisten rahayksikköiden välillä ja joilla "varmistetaan maksujärjestelmien sujuva toiminta" välttämällä tarve perustaa kaksinkertainen järjestelmä. EMI suhtautuu myönteisesti luonnoksen 8 artiklan (3) ja (6) kappaleisiin, joiden asiasisällön se katsoo tyydyttäväksi. Kuitenkin 8 artiklan (3) kappaleen sanamuotoa voitaisiin tutkia uudelleen, jotta se saataisiin selkeämmäksi.

Ensimmäinen lause kappaleessa (3) takaa maksun suorittajalle oikeuden valita euron ja kansallisen rahayksikön välillä, mikä on tilimaksujen vaihdettavuuden olennainen tekijä; lause on selkeä eikä sitä tarvitse muuttaa (vaikka voisi olla suositeltavaa korvata englanninkielisessä versiossa sana "can" sanalla "may" sen painottamiseksi, että kyseessä on vaihtoehto eikä mahdollisuus). Toisessa lauseessa oikeutetaan rahoituksenvälittäjä "tekemään tarpeellinen muunnos tilin hyvittämiseksi pyytämättä edunsaajalta lupaa", mikäli tilin rahayksikkö ei ole sama kuin maksun suorittajan valitsema rahayksikkö. Toisessa lauseessa voitaisiin ilmoittaa selvemmin sekä välittäjän että edunsaajan oikeudet ja velvollisuudet. Tässä yhteydessä voitaisiin mainita monenkeskiset maksujärjestelmät tai useiden maksunvälittäjien osallistuminen maksusuoritukseen.

Epäilyksen välttämiseksi 8 artiklan (3) kappaleen sanamuodossa olisi varmistettava selkeästi, että apuver-

bin "voida" käyttö ei salli muita kursseja kuin muuntokursseja.

Voitaisiin myös selventää, viittaako lause ainoastaan maksumääräyksiin vai myös muihin maksutapoihin (erityisesti sekkeihin), jotka lopulta johtavat tilin hyvittämiseen käteismaksuista poiketen.

Sanojen "ja maksettava kyseisessä jäsenvaltiossa" tarkoituksena on selittävien huomautusten mukaan rajoittaa ehdon laajuus kotimaisiin maksuihin. EMI ei näe mitään syytä siihen, että maksun alkuperäpaikka olisi otettava huomioon, ja kannattaakin ehdon laajentamista rajat ylittäviin maksuihin, jotka suoritetaan euroissa tai maksun saajan tilin valuutassa.

8. Pakottamattomuusperiaate tuodaan riittävästi esiin 8 (1) artiklassa, samoin kuin sen kanssa tasapainossa olevat poikkeukset tätä seuraavissa kappaleissa. EMI kuitenkin katsoo, että 8 (4) artiklan ensimmäisen kappaleen, joka sallii siirrettävän velan rahayksikön yksipuolisen muuntamisen, oikeudellista selkeyttä on lisättävä "critère de rattachement"-ehdolla, jolla määritellään toimivalainen jäsenvaltio. Tämä jäsenvaltio voi olla se jäsenvaltio, jossa velan liikkeeseenlaskijalla on kotipaikka, jonka rahayksiköstä on kyse, tai jäsenvaltio, jonka lakeja sovelletaan asiaan, ottaen huomioon tämän asetuksen oikeudellinen perusta ja jäsenvaltioiden toimivaltaisuus yksityisoikeudessa ja pääomamarkkinoilla.

9. Jäsenvaltiot ovat ottaneet eri tavoin esiin setelien kaupallisen käytön, ja tämä liittyy euromääräisiin seteleihin, koska niiden käyttö voi laajentua huomattavasti näiden setelien liikkeellelaskun aikana. EMI katsoo, että setelien kaupallisen käytön erilaiset kansalliset järjestelmät voivat aiheuttaa hankaluuksia Euroopan keskuspankin aiotulle toiminnalle eurosetelien valmistuksessa. Euroopan keskuspankkijärjestelmän perussääntö ei anna keskuspankille keinoja, joilla tämä aisa hoidettaisiin. Uusia rahoja koskeva rahalaki voisi olla oikea tapa käsitellä tätä asiaa. Tämän vuoksi EMI suosittaa, että luonnoksen 12 artiklaan lisätään uusi kappale, jolla on seuraava sanamuoto: "Euroopan keskuspankki määrää järjestelmästä, jota sovelletaan euromääräisten setelien aiheiden käyttöön".

EMI analysoi tällä hetkellä erilaisia nökökulmia, jotka liittyvät sähköiseen rahaan, euromääräisten liipukkeiden ja rahakkeiden liikkeeseenlaskuun ja euroseteleihin (erityisemmin tekijänoikeuteen, väärentämiseen, väärentämisen estäviin laitteisiin tai uusia kopiokoneita koskeviin sääntöihin ja vahingoittuneiden setelien lunastukseen). Tämän analyysin perusteella tiettyjen säännösten lisääminen 109l (4) asetuksen voisi olla kannattavaa. Euroopan keskuspankki voi päättää tätä aihetta koskevan kannanoton antamisesta.

10. EMI:llä ei ole mitään sitä vastaan, että kuulemispyynnön esittänyt viranomainen julkaisee tämän kannanoton oman harkintansa mukaan.

## III

(Tiedotteita)

## KOMISSIO

## Yhteiseen kalastuspolitiikkaan liittyviä tietojenkeruu- ja tutkimushankkeita koskeva ehdotuspyyntö 1997

(97/C 205/08)

Yhteisön kalastus- ja vesiviljelyjärjestelmän perustamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3760/92<sup>(1)</sup> mukaan yhteisen kalastuspolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavien toimenpiteiden on perustuttava saatavilla oleviin biologisiin, sosiaalis-taloudellisiin ja teknisiin analyysiin.

Välttämättömiin tieteellisiin tutkimuksiin tukeutuminen voidaan toteuttaa FAIR-ohjelman yhteydessä. Tämä pyyntö koskee sekä kalaustusalaa tutkimuksen perustason toimia kuten perustietojen keruuta, joka on välttämätön edellytys tutkimuksen suorittamiselle, että sitä seuraavia jatkotoimenpiteitä (tutkimuksen soveltaminen, tulosten välittäminen käyttäjille, yhteisen kalastuspolitiikan valvonta). Hankkeen enimmäiskesto on kolme vuotta.

*Hankkeiden valinta*

Hankkeiden valintaan sovelletaan teknisiä perusteita ja lisäksi tarkastellaan, miten ne liittyvät yhteiseen kalastuspolitiikkaan. Myös hankkeiden toteuttajien kokemus ja pätevyys arvioidaan. Yhteistyön edistämiseksi komissio asettaa etusijalle sellaiset hankkeet, joiden toteuttajina ovat useammasta kuin yhdestä jäsenvaltiosta peräisin olevat kumppanit. Eri kumppaneiden osallistuminen hankkeeseen on siis ratkaiseva tekijä.

Komission yksiköt valitsevat hankkeet sen mukaan, miten läheisesti ne liittyvät tässä pyynnössä määriteltyihin tavoitteisiin ja tärkeysjärjestykseen. Valinnassa otetaan huomioon myös ehdotusten teknisen ja tieteellisen laadun arviointi, jonka toteuttavat toimielimistä riippumattomat ja niiden ulkopuolelta valitut asiantuntijat, joilla ei ole välitöntä tai välillistä yhteyttä arvioitaviin.

*Yhteisön rahoitustuki*

Tähän toimintaan kokonaisuudessaan on varattu varainhoitovuotta 1997 koskevasta komission talousarviosta 13,5 miljoonan ecun määrärahat. Komissio varaa itselleen oikeuden olla käyttämättä määrärahoja kokonaisuudessaan.

Komission rahoitustuki annetaan valittujen hankkeiden yhteisrahoituksena. Yhteisrahoituksen osuus voi yleensä kattaa 50 prosenttia kunkin valitun hankkeen kokonaiskustannuksista. Korkeakouluilla on mahdollisuus esittää ehdotuksia, jotka voivat kattaa jopa 100 prosenttia hankkeesta aiheutuvista muista kuluista. Yhteisrahoituksen osuus ylittää ainoastaan poikkeuksellisesti 50 prosenttia tosiasiallisista menoista ja koskee hankkeita, joiden osalta on esitetty täsmällinen perustelu. Esimerkkinä mainittakoon, että tutkimusten ja hankkeiden tulosten avoimuuden ja levittämisen lisäämiseksi poikkeuksellista yhteisrahoitusosuutta, joka voi ylittää 50 prosenttia kokonaiskustannuksista, koskevat hakemukset voidaan hyväksyä sellaisten hankkeiden osalta, jotka koskevat tietojen levittämistä ja jakamista (Aihe A ala IV). Tällainen poikkeuksellinen yhteisrahoitusosuus ei kuitenkaan saa ylittää 100:aa prosenttia, ja edunsaajan on osoitettava ehdotuksessaan osallistuvansa hankkeen kustannuksiin.

Yhteisön yhteisrahoituksen edunsaajia pyydetään allekirjoittamaan "edunsaajan ilmoitus", jonka malli on hankkeen hakukaavakkeen liitteessä.

*Tärkeysjärjestys tämän ehdotuspyynnön osalta ja viiteasiakirjat*

Viiteasiakirjat koskevat olennaisilta osiltaan — tässä yhteydessä ei jäljempänä esitettävää luetteloa voida pitää tyhjentyvänä — edellä mainittuja vuoden 1992 puiteasetusta sekä muutettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3094/86<sup>(1)</sup>, uutta komission asetusehdotusta tietyistä ka-

<sup>(1)</sup> EYVL N:o L 389 vom 31.12.1992, s. 1.

<sup>(2)</sup> Sellaisena kuin se on kodifioituna neuvoston asetuksella (EY) N:o 894/97 (EYVL N:o L 132, 23.5.1997, s. 1).

lavarojen teknisistä säilyttämistoimenpiteistä<sup>(1)</sup>, jota parhaillaan käsitellään neuvostossa ja parlamentissa, sekä tietyistä Välimeren kalavarojen teknisistä säilyttämistoimenpiteistä 27 päivänä kesäkuuta 1994 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 1626/94.<sup>(2)</sup> Mainittakoon vielä eräiden kalakantojen ja kalakantaryhmien osalta vuodeksi 1997 vahvistettavista suurimmista sallituista saaliista ja niiden pyyntiä koskevista tietyistä edellytyksistä 20 päivänä joulukuuta 1996 annettu neuvoston asetusta (EY) N:o 390/97<sup>(3)</sup> sekä TACien ja kiintiöiden vuosittaiseen hallinnoimiseen liittyvien lisäedellytysten käyttöönottamisesta 6 päivänä toukokuuta 1996 annettu neuvoston asetusta (EY) N:o 847/96<sup>(4)</sup>. Lopuksi on vielä mainittava monivuotisten ohjausohjelmien (MOO IV) yhteydessä tehdyt komission ehdotukset (joita ei vielä ole julkaistu EYVL:ssä).

Valvontaan liittyvissä seikoissa viitekehyksen muodostaa yhteiseen kalastuspolitiikkaan<sup>(5)</sup> sovellettavasta valvontajärjestelmästä 12 päivänä lokakuuta 1993 annettu neuvoston asetusta (ETY) N:o 2847/93.

Komissio on asettanut tämän ehdotuspyynnön yhteydessä etusijalle jäljempänä esitettävät aiheet ja alat:

## AIHE A

### SÄILYTTÄMINEN JA YMPÄRISTÖ

#### Ala I

#### Kalavarojen tilannearviointiin tarvittavien perustietojen keräys

1. Biologinen näytteidenotto kaupallisista saaliista ja kalavarojen runsauden ja jakautumisen välitöntä arviointia koskeva kampanja.

- Tärkeänä pidetään Euroopan pyyntialueiden täydellistä kattamista ja laajemman sosiaalis-taloudellisen edun mukaisten varojen arviointiin tarvittavien historiallisten sarjojen vahvistamista.

<sup>(1)</sup> KOM(96) 296 lopullinen (EYVL N:o C 292, 4.10.1996, s. 1).

<sup>(2)</sup> EYVL N:o L 171, 6.7.1994, s. 1.

<sup>(3)</sup> EYVL N:o L 66, 6.3.1997, s. 1.

<sup>(4)</sup> EYVL N:o L 115, 9.5.1996, s. 3.

<sup>(5)</sup> EYVL N:o 261, 20.10.1993, s. 1 ja sitä seuraavat asetukset.

2. Poisheittämissä syiden arviointi ja analyysi

- Ensi sijalla ovat merkittävät poisheitetyt määrät, joita ei viime aikoina ole analysoitu.

3. Sellaisten kalakantojen tilan arviointi, joita ei viime aikoina ole analysoitu

- Ensisijaisuus määritetään kyseisen kalastuksen välittömän sosiaalis-taloudellisen painon ja monilajikalastuksen yhteydessä pyydyille kalakannoille aiheutuvien välillisten seurausten perusteella.

4. Edellä esitetyissä otsikoissa tarkoitettussa toiminnassa käytetyn tekniikan parantaminen

- Ensi sijalla on 1 ja 2 kohdan osalta parhaiden mahdollisten menetelmien käyttö näytteidenotossa ja kustannus-täsmällisyysuhteen määrittely sekä 3 kohdan osalta menetelmät, joilla kalavarojen tila voidaan arvioida rajoitettujen tietojen perusteella.

5. Tietokannat

- Ensi sijalla ovat ehdotukset, joissa määritetään uudet tietokannat, nykyisten tietokantojen väliset yhteydet ja yhteyksien laajentaminen nykyisiin tietokantoihin.

#### Ala II

#### Yhteydet tuotantopanosten (inputs) ja saaliiden (outputs) hallinnoinnin välillä

1. Kalastustehon arviointi ja kehitys

- Ensi sijalla ovat:

- 1) kalastuksessa hinattavin pyydyksin kalastus-alusten vetoisuuden vaikutus ja moottorin teho

- 2) kalastuksessa seisovin pyydyksin pyydysten ominaisuuksien vaikutus (verkkojen koko, koukkujen määrä jne.)



- 3) teknisen innovaation vaikutus ja erityisesti uuden tekniikan käyttöönotto kalastuksessa.

## 2. Pyyntiponnistuksen ja kuolleisuuden välinen suhde

- Ensi sijalla ovat ilmeisestä kehityksestä pitkän aikavälin saalistettavuudessa tehdyt analyysit.

## 3. Saaliiden ja pyyntiponnistusten yhdistetty hallinnointi

- Ensi sijalla on monilajikalastus, jossa ongelmia aiheuttaa eri lajien kiintiöiden välinen kilpailu.

### Ala III

#### Kalastuksen vaikutus ympäristöön: tämän vaikutuksen kehittyminen ja/tai väheneminen

Arvioinnissa ensi sijalla on kalastus, jota tähän mennessä ei ole tutkittu, ja vaikutuksen vähenemisen osalta ehdotukset, joihin sisältyy tietyn ajanjakson kuluessa tehty analyysi taloudellisista ja valvontaongelmista.

## 1. Muiden kuin kaupallisten lajien sivusaaliit

- Ensi sijalla ovat biologisesti haavoittuvimmat lajit (vrt. koko/elinikä), joilla on edellä esitetystä johtuva mahdollisesti merkittäväkin kuolleisuus.

## 2. Sivusaaliina saadut myyntikelpoisten lajien nuoret kalat

- Ensi sijalla ovat nuorten kalojen lisääntyvää suoje-  
lua (suljetut alueet/valikoivuus jne. (koskevat eh-  
dotukset, joiden mukana on analyysi taloudelli-  
sista merkityksestä ja valvontaongelmista.

## 3. Hinattavien pyydysten vaikutus pehmeisiin vesiin ja bentaalisiin ekosysteemeihin

- Ensi sijalla ovat ehdotukset, jotka koskevat vaikutuksen määrällisen arvioinnin metodologiaa sellaisten menetelmien kehittämistä, joilla tätä vaikutusta voidaan vähentää.

### Ala IV

#### Tieteen edustajien ja alan ammattilaisten välisen yhteydenpidon parantaminen

1. Sellaisten tiivistelmien laatiminen ja julkaisu, joissa kuvataan yhden tai useamman kalastustyyppin osalta alukset, kalavarat ja kalastustoiminta.

- Ensi sijalla on taloudellisesti merkittävin kalastus, johon yhteistä kalastuspolitiikkaa koskevat päätökset vaikuttavat eniten.

2. Tieteen edustajien ja alan ammattilaisten välisten väärinkäsitysten vähentäminen

- Ensi sijalla on pedagogisen tuen valmisteleminen siten, että siinä selvitetään:

- 1) tieteen edustajien kalavarojen arvioinnissa käyttämät menetelmät, jotka alan ammattilaiset ovat kiistäneet ja/tai ymmärtäneet väärin

- 2) tieteen edustajien varauksellisuus meren kalavarojen tai ekosysteemin sellaisten säilyttämismenetelmien todellisen tehokkuuden suhteen, joita alan ammattilaiset ovat kiitelleet.

3. Kalavarojen säilyttämisen ja alan taloudellisen kannattavuuden välinen yhteys

- Ensi sijalla on säilyttämistoimenpiteiden lopullisten myönteisten taloudellisten seurausten osoittaminen.

### AIHE B

#### VALVONTA

1. Uudenaikaisen tekniikan toteuttaminen

- Ensi sijalla on valvontaan liittyvien tehtävien siirtäminen tietojenkäsittelyjärjestelmään (tietojen keruu ja välittäminen), uusien satelliittiperusteisten järjestelmien kehittäminen ja menetelmät, joilla tuotteen alkuperä voidaan jäljittää.

## 2. Pyyntiponnistuksen ja saalistuskapasiteetin valvonta

- Ensi sijalla on moottorin tehon yksinkertaisten ja oikeudellisesti hyväksyttävien valvontamenetelmien ajan tasalle saattaminen.

## 3. Kansallinen lainsäädäntö

- Ensi sijalla on: 1) nykyisten päätelmien täydentäminen liittämällä niihin Välimeri, Ruotsi ja Suomi, 2) alueellisella tasolla mahdollisesti annettujen määräysten kuvaus ja 3) yhteydet henkilökohtaista tietosuojaa koskeviin sääntöihin.

## 4. Valvonnan kustannukset ja hyöty

- Ensi sijalla on:

## 1) vertailevat analyysit:

- yhteisen kalastuspolitiikan eri välineiden valvonnan kustannus-hyötysuhteesta (saaliit, tekniset toimenpiteet, kapasiteetti, pyyntiponnistus jne.)

- toimintasuunnitelmista, jotka koskevat merellä ja maalla tapahtuvan valvonnan eri yhdistelmiä, mukaan lukien purkausten jälkeinen valvonta

## 2) moneen toimintaan sitoutuneiden yksiköiden toteuttamaan valvontaan välittömästi liittyvien kustannusten tunnistaminen.

## 5. Valvontaan liittyvien tietojen käsittely/hyödyntäminen

- Ensi sijalla on:

- 1) eri tietolähteiden hyödyntämisen mahdollistavan tekniikan ajan tasalle saattaminen
- 2) näytteenottotekniikan määrittäminen sellaisissa tapauksissa, joissa lainsäädännössä ei vaadita tyhjentyviä tietoja
- 3) sellaisten yhteenvedojen määrittely, jotka voidaan toimittaa alan ammattilaisille vastineeksi näiden antamista tiedoista (kalastuspäiväkirjat jne.).

## YLEISIÄ TIETOJA

***Ehdotusten on oltava komissiossa viimeistään 26.8.1997 klo 17.00.***

Yksityiskohtaisia sääntöjä koskevat tarkemmat tiedot esitetään pakollisen kaavakkeen täydennyksenä. Kaavaketta voi tilata seuraavasta osoitteesta:

Euroopan komissio,  
Kalastuksen pääosasto XVI — Kalavaroja säilyttävän politiikan ja ympäristökysymysten yksikkö (PO XIV-C-1)  
rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.  
Telekopio: (02) 296 6046.

Asiasta kiinnostuneet, joilla on mahdollisuus päästä Internetiin, voivat pyytää asiakirjat ja täydentäviä tietoja seuraavasta osoitteesta:

<http://europa.eu.int/en/comm/dg14/news>

**Ilmoitus osittaisesta tarjouskilpailusta N:o 28/97 asetuksessa (ETY) N:o 3777/91 tarkoitetun viininvalmistuksesta peräisin olevan alkoholin myymiseksi**

(97/C 205/09)

Komissio on 18 päivänä joulukuuta 1991 annetulla asetuksella (ETY) N:o 3777/91 <sup>(1)</sup> aloittanut neuvoston asetuksen (ETY) N:o 822/87 <sup>(2)</sup> 35, 36 ja 39 artiklassa tarkoitetuista tislauksista saadun ja interventioelinten hallussaan pitämisen viininvalmistuksesta peräisin olevan alkoholin myynnin pysyvällä tarjouskilpailulla.

Asetuksen (ETY) N:o 377/93 <sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 3152/94 <sup>(4)</sup>, 4 artiklan säännösten mukaisesti avataan osittainen tarjouskilpailu N:o 27/97, joka koskee 150 000:ta hehtolittraa 100 tilavuusprosentin alkoholia.

Jäljempänä X osastossa annetaan sammioiden numerot, varastointipaikat ja niissä olevan 100 tilavuusprosentin alkoholin määrä.

Ecuina hehtolitralla viininvalmistuksesta peräisin olevaa alkoholia koskevissa tarjouskilpailuissa ilmoitetuissa hinnoissa on otettava huomioon yhteisessä maatalouspolitiikassa sovellettavista laskentayksiköistä ja muuntokursseista 28 päivänä joulukuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3813/92 <sup>(5)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 150/95 <sup>(6)</sup>, käyttöön otetussa maatalouden rahapoliittisessa järjestelmässä tapahtuvat muutokset.

Tarjoustentekijöiden on noudatettava asetuksen (ETY) N:o 822/87 35, 36 ja 39 artiklassa tarkoitetuista tislauksista saatujen ja interventioelinten hallussaan pitämien alkoholin myymistä koskevista yleisistä säännöistä 12 päivänä joulukuuta 1988 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3877/88 <sup>(7)</sup> ja yksityiskohtaisista säännöistä annetun komission asetuksen (ETY) N:o 377/93 säännöksiä ja erityisesti jäljempänä uudelleen esitettyjä säännöksiä.

### I. Tarjoukset

1. Tarjouksissa on ilmoitettava X osastossa lueteltujen sammioiden sisältämä alkoholimäärä, joka on varastoitu samaan jäsenvaltioon. Tarjouksessa tämä määrä

<sup>(1)</sup> EYVL N:o L 356, 24.12.1991, s. 45.  
<sup>(2)</sup> EYVL N:o L 84, 27.3.1987, s. 1.  
<sup>(3)</sup> EYVL N:o L 43, 20.2.1993, s. 6.  
<sup>(4)</sup> EYVL N:o L 332, 22.12.1994, s. 34.  
<sup>(5)</sup> EYVL N:o L 387, 31.12.1995, s. 1.  
<sup>(6)</sup> EYVL N:o L 22, 31.1.1995, s. 1.  
<sup>(7)</sup> EYVL N:o L 346, 15.12.1988, s. 7.

eritellään sammionumeroitain. Kuhunkin tarjoukseen sisältyvä määrä ei saa olla alle 100 hehtolittraa eikä yli 5 000 hehtolittraa 100 tilavuusprosentin alkoholia, kun lopullinen teollinen käyttötarkoitus voidaan rinnastaa käyttöön moottoripolttoaineella.

Tarjoukseen voidaan merkitä, että se tehdään vain, jos tarjouskilpailun ratkaisu koskee tarjoajan ennakkoon määrittämän, tarjoukseen merkityn määrän osaa tai kokonaisuutta.

Tarjoustentekijä saa esittää ainoastaan yhden tarjouksen alkoholityyppiä, lopullista käyttöä ja osittaista tarjouskilpailua kohti.

2. Tarjoukset on jätettävä kyseisen alkoholin hallussaan pitävälle interventioelimelle:

SAV, zone industrielle, avenue de la Ballastière, boîte postale 231, F-33505 Libourne Cedex (puh. (+33 5) 5755 2000; teleksi: 57 20 25; telekopio: (+33 5) 5755 2059), tai lähetettävä kyseisen elimen osoitteen kirjattuna kirjeenä.

3. Tarjoukset on toimitettava sinetöidyssä kirjekuoressa, jossa on merkintä ”Tarjous — osittainen tarjouskilpailu N:o 28/97 EY-alkoholi” ja joka puolestaan suljetaan toiseen kirjekuoreen, joka on osoitettu kyseiselle interventioelimelle.

4. *Tarjousten on saavuttava kyseiselle interventioelimelle viimeistään 21.7.1997 kello 12.00 (Brysselin aikaa).*

5. Kussakin tarjouksessa on ilmoitettava tarjoustentekijän nimi ja osoite ja mainittava

- a) tarjoukseen kuuluvan/kuuluvien sammion/sammioiden numero;
- b) tarjoukseen kuuluva alkoholimäärä sammioittain eriteltynä;
- c) erästä tarjottu hinta ilmoitettuna ecuin hehtolitralla 100 tilavuusprosentin alkoholia;

d) alkoholin täsmällinen käyttötarkoitus.

6. Kaikkiin tarjouksiin on liitettävä todiste siitä, että kyseisen alkoholin hallussaan pitävälle interventioelimelle,

SAV, zone industrielle, avenue de la Ballastière, boîte postale 231, F-33505 Libourne Cedex (puh. +33 5 5755 2000; teleksi: 57 20 25, telekopio: +33 5 5755 2059),

on maksettu osallistumisvakuus, jonka suuruus on 3,622 ecua hehtolitralla 100 tilavuusprosentin alkoholia taikka tätä summaa vastaava määrä Ranskan frangeina.

7. Kaikkiin tarjouksiin on liitettävä tarjouksentekijän ilmoitus siitä, että tämä luopuu alkoholin laatuun tai ominaispiirteisiin liittyvistä vaatimuksista.
8. Kaikkiin tarjouksiin on liitettävä tarjouksentekijän ilmoitus siitä, että tämä sitoutuu noudattamaan asetuksen (ETY) N:o 377/93 säännöksiä.
9. Asetuksen (ETY) N:o 377/93 35 artiklassa tarkoitettujen toimien (maksut ja vakuudet) kansalliseksi valuutaksi muuntamisessa sovellettavat maatalouden muuntokursien määräytymisperusteet määritetään asetuksen (ETY) N:o 2192/93<sup>(1)</sup> 2 artiklassa.

## II. Näytteet ja alkoholin tarkastus

1. Kuka tahansa asianomainen voi saada SAV:ltä SAV:n edustajan ottamia näytteitä myyntiin saatettavasta alkoholista maksamalla niistä 2,415 ecua litralta tai vastaavan summan Ranskan frangeina käyttäen asetuksessa (ETY) N:o 2192/93 tarkoitettua muuntokurssia.

Määrä ei kuitenkaan saa ylittää viittä litraa kutakin asianomaista ja sammiota kohti.

2. SAV toimittaa kaikki tarpeelliset myyntiin saatetun alkoholin ominaispiirteitä koskevat tiedot.

## III. Alkoholin käyttötarkoitus

Myyntiin saatettu alkoholi on käytettävä yhteisössä sellaisten pienimuotoisten hankkeiden toteuttamiseksi, jotka tähtäävät muun muassa asetuksen (ETY) N:o 377/93 2 artiklassa tarkoitettujen uusien teollisten käyttötarkoitusten varmistamiseen.

Sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 377/93 37 artiklassa säädettyjä määräpaikan ja käyttötarkoituksen valvontamenettelyjä.

## IV. Tarjouskilpailu

Komissio laatii luettelon hyväksytyistä tarjouksista luettelen tarjoukset alenevassa järjestyksessä kunnes hyväksytyt tarjoukset kattavat osittaisen tarjouskilpailun ilmoituksessa määritetyn alkoholimäärän kokonaan.

Kun useimmat hyväksyttävät tarjoukset koskevat kokonaan tai osittain samoja sammioita tai tarjouksen taso on sama, kyseinen alkoholi luovutetaan asetuksen (ETY) N:o 377/93 7 artiklan säännöksiä noudattaen.

Kyseinen interventioelin ilmoittaa tarjoajille viipymättä kirjallisesti, saantitodistusta vastaan, näiden tarjouksesta tehdyn päätöksen.

## V. Ratkaisuilmoitus

Tiedoksianto seuraavien kahden viikon kuluessa tai sovellettaessa asetuksen (ETY) N:o 377/93 7 artiklan 4 kohdassa säädettyä menettelyä, ratkaisuilmoituksen laatimista seuraavien kahden viikon kuluessa, kukin tarjouskilpailun voittaja saa interventioelimeltä tarjoustaan koskevan ratkaisuilmoituksen ja esittää samaan aikaan todisteet siitä, että suoritusvakuus, joka on 36,23 ecua hehtolitralla 100 tilavuusprosentin alkoholia tai vastaava määrä Ranskan frangeina, on annettu kyseiselle interventioelimelle. Sovelletaan I osaston 9 kohdassa mainittua muuntokurssia.

## VI. Haltuunotto — tavaran siirtäminen

Koko alkoholimäärän fyysisen siirtämisen on päätyttävä kolmen kuukauden kuluessa tiedonannon vastaanotto-päivästä.

Alkoholin siirtämisestä on esitettävä siirtomääräys, jonka interventioelin antaa, kun tätä siirrettävää määrää vastaava summa on maksettu.

## VII. Maksu

Tarjouskilpailun voittajan on maksettava kyseiselle interventioelimelle alkoholin hinta viimeistään siirtomääräyksen esittämistä edeltävänä päivänä.

## VIII. Vakuudet

Vakuuksien antamiseen ja niiden vapauttamiseen sovelletaan näitä seikkoja säänteleviä yhteisön säännöksiä ja erityisesti asetuksen (ETY) N:o 377/93 34 artiklassa tarkoitettuja yksityiskohtaisia sääntöjä.

## IX. Alkoholin lopullinen käyttöpäivä

Alkoholi on käytettävä kahden vuoden kuluessa ensimmäisestä siirrosta.

<sup>(1)</sup> EYVL N:o L 196, 5.8.1993, s. 19.

**X. OSITTAISESSA TARJOUSKILPAILUSSA N:o 28/97 MYYNTIIN SAATETTAVIEN ALKOHOLI-  
VARASTOJEN SIJAINTI**

Jäsenvaltiot	Sijainti	Sammioiden numero	Määrä hehtolitroina 100 til.-%:ista alkoholia	Asetus (ETY) N:o 822/87	Alkoholityyppi	Alkoholipitoisuus (til.-%)	
RANSKA	Deulep Boulevard Chanzy F-30800 Saint-Gilles- du-Gard	603	9 120	35 + 36	raaka	+ 92	
		507	8 430	35 + 36	raaka	+ 92	
		73	19 560	35 + 36	raaka	+ 92	
		605	9 275	35 + 36	raaka	+ 92	
	Port-la-Nouvelle Avenue Adolphe-Turrel Boîte postale 62 F-11210 Port-la- Nouvelle	15	265	35 + 36	raaka	+ 92	
		15	12 360	35 + 36	raaka	+ 92	
		23	12 945	35 + 36	raaka	+ 92	
		5	22 210	35 + 36	raaka	+ 92	
		29	17 700	35 + 36	raaka	+ 92	
		13	12 845	35 + 36	raaka	+ 92	
		16	12 530	35 + 36	raaka	+ 92	
		17	12 760	35 + 36	raaka	+ 92	
		Yhteensä		150 000			

# TUOMIOISTUIN

## AVOINTA KILPAILUA KOSKEVA ILMOITUS

(97/C 205/10)

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin ja Euroopan parlamentin pääsihteeristö julkaisevat 5 päivänä heinäkuuta 1997 ilmestyvässä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* N:o C 205 A seuraavan avointa kilpailua koskevan ilmoituksen:

### Saksankielinen laitos

EUR/A/129 (Itävaltalaisen oikeustieteellisen tutkinnon suorittaneet lakimiehet — hallintovirkamiehet)

Tämän virallisen lehden voi tilata Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen henkilöstöosastolta, L-2925 Luxemburg.

**Hakemusasiakirjojen viimeinen jättöpäivä on 15.9.1997.**

---

### OIKAISUJA

#### Oikaistaan tarjouskilpailujen tulokset (yhteisön elintarvikeapu)

(*Euroopan yhteisöjen virallinen lehti* N:o C 201, 1. heinäkuuta 1997, sivu 16)

(97/C 205/11)

1. Alaviitteessä (1):

*korvataan ilmaisu:* "878 000"

*ilmaisulla:* "875 000".

2. Lisätään alaviitettä seuraavaan tuoteluetteloon:

"PISUM: Rikotut herneet".

---