

Suomenkielinen laitos

## Lainsäädäntö

Sisältö

### I Säädökset, jotka on julkaistava

- Komission asetus (EY) N:o 1248/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 1
- Komission asetus (EY) N:o 1249/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, melassin edustavien hintojen ja sen tuonnissa sovellettavien lisätullien vahvistamisesta sokerialalla ..... 3
- Komission asetus (EY) N:o 1250/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin vientitukien muuttamisesta ..... 5
- Komission asetus (EY) N:o 1251/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, valkoisen sokerin vientituen enimmäismäärän vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 1408/97 tarkoitetun pysyvän tarjouskilpailun osana järjestettävää 43. osittaista tarjouskilpailua varten ..... 7
- \* Komission asetus (EY) N:o 1252/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, Kanariansaarten arvioidun hankintataseen vahvistamisesta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1601/92 2–5 artiklassa säädettyyn erityiseen järjestelmään kuuluvien viljatuotteiden osalta ..... 8
- \* Komission asetus (EY) N:o 1253/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, Azorien ja Madeiran arvioidun hankintataseen vahvistamisesta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1600/92 2–10 artiklassa säädettyyn erityiseen järjestelmään kuuluvien viljatuotteiden osalta ..... 10
- Komission asetus (EY) N:o 1254/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, edustavien hintojen ja tuonnin lisätullien vahvistamisesta siipikarjanliha-, muna- ja munaalbumiinalalla sekä asetuksen (EY) N:o 1484/95 muuttamisesta ..... 12
- \* Komission asetus (EY) N:o 1255/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, maito- ja maitotuotealan lisämaksun soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 536/93 oikaisemisesta ..... 14

* <b>Komission asetus (EY) N:o 1256/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, puuvillan, josta siemeniä ei ole poistettu, tosiasiallisen tuotannon kohdehin- nasta vähennettävän määrän ja tuen korotuksen vahvistamisesta markki- nointivuodeksi 1997/1998</b> .....	15
Komission asetus (EY) N:o 1257/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, riisin toimittamisesta elintarvikeapuna koskevan tarjouskilpailun päättämisestä .....	17
Komission asetus (EY) N:o 1258/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, oliiviöljyn vientitukien vahvistamisesta .....	18
Komission asetus (EY) N:o 1259/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, oliiviöljyn enimmäisvientitukien vahvistamisesta asetuksella (EY) N:o 1978/97 avatun pysyvän tarjouskilpailun osana toteutettua 14. osittaista tarjouskilpailua varten .....	20
* <b>Komission asetus (EY) N:o 1260/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, asetuksessa (EY) N:o 1161/98 tarkoitetulla tarjouskilpailulla myyntiin saatetun naudanlihan vähimmäismyyntihintojen vahvistamisesta</b> .....	22
Komission asetus (EY) N:o 1261/98, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen muuttamisesta .....	24

---

## II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

### Neuvosto ja komissio

98/386/EY, EHTY:

* <b>Neuvoston ja komission päätös, tehty 29 päivänä toukokuuta 1998, sopi- muksen tekemisestä Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen halli- tuksen välillä näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden soveltami- sesta niiden kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa</b> .....	26
Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen sopimus näkökantojen huomioonotta- misen periaatteen soveltamisesta niiden kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa	28

### Komissio

98/387/EY:

* <b>Komission päätös, tehty 14 päivänä tammikuuta 1998, neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Frankfurtin lentoasemaan (Flughafen Frankfurt/Main AG) <sup>(1)</sup> (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 67)</b> .....	32
--	----

98/388/EY:

* <b>Komission päätös, tehty 14 päivänä tammikuuta 1998, neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Düsseldorfin lentoasemaan (Flughafen Düsseldorf GmbH) <sup>(1)</sup> (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 71)</b> .....	45
---	----

---

### Oikaisuja

* <b>Oikaistaan neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien sisäinen sopimus neljännen AKT—EY-yleissopimuksen toisen rahoituspöytäkirjan mukaisesta yhteisön tukien rahoituksesta ja hoidosta (EYVL L 156, 29.5.1998)</b> .....	54
---	----

## I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1248/98,  
annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,  
tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka  
ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon hedelmien ja vihannesten tuontijärjestelmän soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 21 päivänä joulukuuta 1994 annettun komission asetuksen (EY) N:o 3223/94 <sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2375/96 <sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon yhteisessä maatalouspolitiikassa sovellettavista laskentayksiköstä ja muuntokursseista 28 päivänä joulukuuta 1992 annettun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3813/92 <sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 150/95 <sup>(4)</sup>, ja erityisesti sen 3 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

asetuksessa (EY) N:o 3223/94 säädetään Uruguayn kierroksen monenvälisten kauppaneuvottelujen tulosten mukaisesti komission vahvistamista kolmansien maiden

tuonnin kiinteiden arvojen perusteista liitteissä määriteltävien tuotteiden ja ajanjaksojen osalta, ja

edellä mainittujen perusteiden mukaisesti tuonnin kiinteät arvot on vahvistettava tämän asetuksen liitteessä esitellylle tasolle,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (EY) N:o 3223/94 4 artiklassa tarkoitetut tuonnin kiinteät arvot vahvistetaan liitteessä olevassa taulukossa merkityllä tavalla.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 337, 24.12.1994, s. 66

<sup>(2)</sup> EYVL L 325, 14.12.1996, s. 5

<sup>(3)</sup> EYVL L 387, 31.12.1992, s. 1

<sup>(4)</sup> EYVL L 22, 31.1.1995, s. 1

## LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi  
17 päivänä kesäkuuta 1998 annettuun komission asetukseen

(ecua/100 kg)

CN-koodi	Kolmannen maan koodi <sup>(1)</sup>	Tuonnin kiinteä arvo	
0707 00 05	052	86,9	
	999	86,9	
0709 90 70	052	51,0	
	999	51,0	
0805 30 10	378	60,7	
	382	60,9	
	388	60,9	
	528	57,3	
	999	60,0	
	0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	71,6
0809 10 00	400	91,3	
	404	91,1	
	508	79,1	
	512	75,3	
	524	95,1	
	528	68,0	
	800	188,8	
	804	117,5	
	999	97,5	
	0809 20 95	052	169,7
		999	169,7
	0809 40 05	052	285,0
		064	173,0
068		210,8	
400		267,5	
616		204,4	
999		228,1	
0809 40 05	624	221,1	
	999	221,1	

<sup>(1)</sup> Komission asetuksessa (EY) N:o 2317/97 (EYVL L 321, 22.11.1997, s. 19) vahvistettu maanimikkeistö. Koodi "999" tarkoittaa "muuta alkuperää".

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1249/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**melassin edustavien hintojen ja sen tuonnissa sovellettavien lisätullien vahvistamisesta sokerialalla**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sokerialan yhteisestä markkinajärjestelystä 30 päivänä kesäkuuta 1981 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1785/81<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1599/96<sup>(2)</sup>,

ottaa huomioon melassin tuontia koskevista yksityiskohtaisista säännöistä sokerialalle ja asetuksen (ETY) N:o 785/68 muuttamisesta 23 päivänä kesäkuuta 1995 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1422/95<sup>(3)</sup> ja erityisesti sen 1 artiklan 2 kohdan ja 3 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo, että

asetuksessa (EY) N:o 1422/95 säädetään, että melassin cif-tuontihinta, jäljempänä ”edustava hinta”, vahvistetaan komission asetuksen (ETY) N:o 785/68<sup>(4)</sup> mukaisesti; kyseinen hinta on vahvistettu edellä mainitun asetuksen 1 artiklassa määritellylle vakiolaadulle,

melassin edustava hinta lasketaan yhteisön rajanylityspaikalla, joka on tässä tapauksessa Amsterdam; tämän hinnan laskennan on perustuttava maailmanmarkkinoiden edullisimpiin ostomahdollisuuksiin, jotka määritellään vakiolaadun poikkeamiin mukautettujen pörssikurskien tai markkinahintojen perusteella; melassin vakiolaatu määritetään asetuksessa (ETY) N:o 785/68,

maailmanmarkkinoiden edullisimpia ostomahdollisuuksia määritettäessä on otettava huomioon kaikki tiedot, jotka koskevat maailmanmarkkinoilla tehtyjä tarjouksia, tärkeiden kolmansien maiden markkinoiden hintoja ja kansainvälisessä kaupassa tehtyjä myyntitoimia, joista komissio on saanut tiedon joko jäsenvaltion tai omien kanaviensa kautta; asetuksen (ETY) N:o 785/68 7 artiklan mukaisesti tämä määrittäminen voi perustua usean keskiarvoon siinä tapauksessa, että tämän keskiarvon katsotaan edustavan markkinoiden todellista suuntausta,

tietoja ei oteta huomioon silloin, kun tavara ei ole virheetöntä, kunnollista ja myyntikelpoista tai silloin, kun tarjouksessa ilmoitettu hinta koskee ainoastaan pientä määrää,

joka ei anna edustavaa käsitystä markkinoista; tarjoushinnat, joiden ei voida katsoa edustavan markkinoiden todellista suuntausta, on myös hylättävä,

jotta melassin vakiolaatua koskevat tiedot olisivat verrattavissa, tarjotun melassin laadun huomioon ottaen hintoja on laskettava tai nostettava asetuksen (ETY) N:o 785/68 6 artiklan soveltamisesta saatujen tulosten mukaisesti,

edustava hinta voidaan jättää rajoitetuksi ajaksi poikkeuksellisesti muuttamatta, jos edellisessä edustavan hinnan laskennassa perustana käytetty tarjoushinta ei ole tullut komission tietoon ja jos saatavissa olevat tarjoushinnat, joiden ei voida katsoa edustavan markkinoiden todellista suuntausta, aiheuttaisivat edustaviin hintoihin äkillisiä ja huomattavia muutoksia,

jos kyseessä olevan tuotteen käynnistyshinta ja edustava hinta eroavat toisistaan, tuonnille olisi vahvistettava lisätulli asetuksen (EY) N:o 1422/95 3 artiklassa tarkoitettuun edellytykseen; jos tuontitullien kantaminen keskeytetään asetuksen (EY) N:o 1422/95 5 artiklan mukaisesti, näille tulleille olisi vahvistettava tietyt määrät,

näiden säännösten soveltamisesta seuraa, että kyseisten tuotteiden edustavat hinnat ja niiden tuonnissa sovellettavat lisätullit olisi vahvistettava tämän asetuksen liitteen mukaisesti, ja

tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat sokerin hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1422/95 1 artiklassa tarkoitettujen tuotteiden edustavat hinnat ja niiden tuonnissa sovellettavat lisätullit liitteen mukaisesti.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

<sup>(1)</sup> EYVL L 177, 1.7.1981, s. 4

<sup>(2)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 43

<sup>(3)</sup> EYVL L 141, 24.6.1995, s. 12

<sup>(4)</sup> EYVL L 145, 27.6.1968, s. 12

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

LIITE

**melassin edustavien hintojen ja sen tuonnissa sovellettavien lisätullien vahvistamisesta sokerialalla annettuun komission asetukseen**

CN-koodi	Edustava hinta 100 nettokilogrammalta kyseistä tuotetta	Lisätulli 100 nettokilogrammalta kyseistä tuotetta	Tuontitulli 100 nettokilogrammalta kyseistä tuotetta sillä perusteella että tullien kantaminen keskeytetään asetuksen (EY) N:o 1422/95 5 artiklan mukaisesti (²)
1703 10 00 (¹)	7,02	0,03	—
1703 90 00 (¹)	8,35	—	0,00

(¹) Vahvistetaan asetuksen (ETY) N:o 785/68, sellaisena kuin se on muutettuna, 1 artiklassa määritellylle vakiolaadulle.

(²) Tämä määrä korvaa, asetuksen (EY) N:o 1422/95 5 artiklan mukaisesti, näille tuotteille vahvistetun yhteisen tullitariffin tullin.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1250/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin vientitukien muuttami-**  
**sesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka  
ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopi-  
muksen,

ottaa huomioon sokerialan yhteisestä markkinajärjeste-  
lystä 30 päivänä kesäkuuta 1981 annetun neuvoston  
asetuksen (ETY) N:o 1785/81 <sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on  
viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1599/96 <sup>(2)</sup>, ja  
erityisesti sen 19 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan,  
sekä katsoo, että

valkoisen sokerin ja raakasokerin vientiin sovellettavat  
tuet vahvistetaan komission asetuksessa (EY) N:o 1201/  
98 <sup>(3)</sup>, ja

asetuksessa (EY) N:o 1201/98 mainittujen yksityiskoh-  
taisten sääntöjen soveltamisesta komission käytettävissä  
oleviin tietoihin seuraa, että nykyisin voimassa olevat

vientituet olisi muutettava tämän asetuksen liitteen  
mukaisesti,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetuksen (ETY) N:o 1785/81 1 artiklan 1  
kohdan a alakohdassa tarkoitettujen sellaisenaan vietävien  
ja denaturoimattomien, asetuksen (EY) N:o 1201/98 liit-  
teessä vahvistettujen tuotteiden vientituet liitteessä esitet-  
tyjen määrien mukaisesti.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa  
jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 177, 1.7.1981, s. 4

<sup>(2)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 43

<sup>(3)</sup> EYVL L 166, 11.6.1998, s. 8

## LIITE

sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin vientitukien muuttamisesta 17 päivänä kesäkuuta 1998 annettuun komission asetukseen

Tuotekoodi	Tuen määrä
	— ecua/100 kg —
1701 11 90 9100	40,92 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	40,70 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9950	<sup>(2)</sup>
1701 12 90 9100	40,92 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	40,70 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9950	<sup>(2)</sup>
	— ecua/1 % sakkaroosia × 100 kg —
1701 91 00 9000	0,4448
	— ecua/100 kg —
1701 99 10 9100	44,48
1701 99 10 9910	44,24
1701 99 10 9950	44,24
	— ecua/1 % sakkaroosia × 100 kg —
1701 99 90 9100	0,4448

<sup>(1)</sup> Tätä määrää sovelletaan raakasokeriin, jonka tuotto on 92 %. Jos viety raakasokerin tuotto poikkeaa 92 %:sta, sovellettavan tuen määrä lasketaan asetuksen (ETY) N:o 1785/81 17 a artiklan 4 kohdan säännösten mukaisesti.

<sup>(2)</sup> Vahvistaminen keskeytetty komission asetuksella (ETY) N:o 2689/85 (EYVL L 255, 26.9.1985, s. 12), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (ETY) 3251/85 (EYVL N:o L 309, 21.11.1985, s. 14).



**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1251/98,****annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,****valkoisen sokerin vientituen enimmäismäärän vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 1408/97 tarkoitetun pysyvän tarjouskilpailun osana järjestettävää 43. osittaista tarjouskilpailua varten**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sokerialan yhteisestä markkinajärjestelystä 30 päivänä kesäkuuta 1981 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1785/81<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1599/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 17 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan b alakohdan,

sekä katsoo, että

valkoisen sokerin vientimaksujen ja/tai vientitukien määrittämiseksi järjestettävästä pysyvästä tarjouskilpailusta 22 päivänä heinäkuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1408/97<sup>(3)</sup> nojalla tämän sokerin vientiä varten järjestetään osittaisia tarjouskilpailuja,

asetuksen (EY) N:o 1408/97 9 artiklan 1 kohdan säännösten mukaan kyseistä tarjouskilpailua varten vahvistetaan tarvittaessa vientituen enimmäismäärä, ottaen

erityisesti huomioon yhteisön ja maailmanmarkkinoiden sokerin markkinatilanne ja sen odotettavissa oleva kehitys,

tarjousten tarkastelun jälkeen olisi 43. tarjouskilpailusta annettava 1 artiklassa tarkoitetut säännökset, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat sokerin hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Vahvistetaan vientituen enimmäismääräksi asetuksen (EY) N:o 1408/97 nojalla järjestetyssä valkoisen sokerin 43. tarjouskilpailussa 42,272 ecua sadalta kilogrammalta.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 177, 1.7.1981, s. 4

<sup>(2)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 43

<sup>(3)</sup> EYVL L 194, 23.7.1997, s. 16

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1252/98,****annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,****Kanariansaarten arvioidun hankintataseen vahvistamisesta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1601/92 2–5 artiklassa säädettyyn erityiseen järjestelmään kuuluvien viljatuotteiden osalta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityistoimenpiteistä Kanariansaarten hyväksi 15 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1601/92<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2348/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo, että

asetuksella (ETY) N:o 1601/92 käyttöön otetut toimenpiteet, joiden tarkoituksena on lievittää Kanariansaarten maantieteellisestä asemasta johtuvia vaikutuksia tiettyjen viljatuotteiden hankinnan osalta, muodostuvat tuontituloista vapauttamisena ja tukien myöntämisenä tarjotuista eduista yhteisöstä lähtöisin olevien viljatuotteiden toimistusten mahdollistamiseksi,

asetuksen (ETY) N:o 1601/92 2 artiklan mukaisesti kyseisillä toimenpiteillä katetaan edellä mainitun asetuksen liitteessä lueteltujen ihmisravinnoksi tai saaristossa jalostettaviksi tarkoitettujen tuotteiden tarve; tämä tarve arvioidaan vuosittain arvioidun taseen yhteydessä, jota on mahdollista tarkistaa tasekauden aikana saarten tarpeiden perusteella; jalostus- ja pakkausteollisuuden tarpeiden arvioinnin perusteella paikallisille markkinoille tarjotuille

tuille tai perinteisesti muualle yhteisöön lähetettävillä tuotteilla voidaan laatia erillinen tase,

tämän taseen hallinnan helpottamiseksi olisi vahvistettujen määrien jakaumaa sallittava muuttaa tietyssä määrin,

olisi vahvistettava kyseisiä tuotteita koskeva arvioitu tase, joka kattaa 1 päivän heinäkuuta 1998 ja 30 päivän kesäkuuta 1999 välisen vuoden pituisen ajanjakson kokonaisuudessaan, ja

tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (ETY) N:o 1601/92 2 ja 3 artiklan soveltamiseksi vahvistetaan liitteissä ne arvioituun hankintataseeseen sisältyvät määrät, jotka on tapauksen mukaan joko vapautettava tuontituloista, kun kyse on kolmansista maista tulevista tuotteista, tai jotka saavat yhteisön tukea yhteisön markkinoilta tuleville tuotteille.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 173, 27.6.1992, s. 13

<sup>(2)</sup> EYVL L 320, 11.12.1996, s. 1

## LIITE

KANARIANSAARTEN VILJATUOTTEIDEN JA GLUKOOSIN ARVIOITU HANKINTATASE  
MARKKINOINTIVUODEKSI 1998/1999

<i>(tonneina)</i>		
CN-koodi	Tuote	Määrä
1001 90 <sup>(1)</sup>	Vehnä	155 000
1001 10 <sup>(1)</sup>	Durumvehnä	0
1003 <sup>(1)</sup>	Ohra	30 000
1004 <sup>(1)</sup>	Kaura	3 000
1005 <sup>(1)</sup>	Maissi	180 000
1103 11 50	Karkeat durumvehnäjauhot	4 900
1103 13	Karkeat maissijauhot	3 000
1103 19	Muut karkeat viljajauhot	0
1103 21 – 1103 29	Pelletit	0
1107	Maltaat	15 000
ex 1702 <sup>(2)</sup>	Glukoosi	1 800

<sup>(1)</sup> Vahvistetut määrät voidaan ylittää 25 prosentin rajoissa, jos näille tuotteille yhteensä vahvistettua kokonaismäärää noudatetaan.

<sup>(2)</sup> Muut kuin CN-koodeihin 1702 30 10, 1702 40 10, 1702 60 10 ja 1702 90 30 kuuluvat tuotteet.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1253/98,****annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,****Azorien ja Madeiran arvioidun hankintataseen vahvistamisesta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1600/92 2–10 artiklassa säädettyyn erityiseen järjestelmään kuuluvien viljatuotteiden osalta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Azorien ja Madeiran tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityistoimenpiteistä 15 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1600/92<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 562/98<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 10 artiklan,

sekä katsoo, että

hankintaa koskevasta erityisjärjestelystä hyötyvien tuotteiden määrät määritetään ennakoarvioiden mukaan, jotka laaditaan säännöllisesti ja joita voidaan tarkistaa markkinoiden välttämättömien tarpeiden mukaan paikallinen tuotanto ja perinteinen kaupankäynti huomioon ottaen,

asetuksen (ETY) N:o 1600/92 2 artiklan mukaisesti kyseisillä toimenpiteillä katetaan edellä mainitun asetuksen liitteessä lueteltujen ihmisravinnoksi tai näissä saaristoissa jalostettaviksi tarkoitettujen tuotteiden tarve; tämä tarve arvioidaan vuosittain arvioidun taseen yhteydessä, jota on mahdollista tarkistaa tasekauden aikana saarten tarpeiden perusteella; jalostus- ja pakkausteollisuuden tarpeiden

arvioinnin perusteella paikallisille markkinoille tarkoitetuille tai perinteisesti muualle yhteisöön lähetettäville tuotteille voidaan laatia erillinen tase,

olisi vahvistettava kyseisiä tuotteita koskeva arvioitu tase, joka kattaa 1 päivän heinäkuuta 1998 ja 30 päivän kesäkuuta 1999 välisen vuoden pituisen ajanjakson kokonaisuudessaan, ja

tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (ETY) N:o 1600/92 2 artiklan soveltamiseksi vahvistetaan liitteissä ne arvioituun hankintataseeseen sisältyvät määrät, jotka on tapauksen mukaan joko vapautettava tuontitulleista, kun kyse on kolmansista maista tulevista tuotteista, tai jotka saavat yhteisön tukea yhteisön markkinoilta tuleville tuotteille.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 173, 27.6.1992, s. 1

<sup>(2)</sup> EYVL L 76, 13.3.1998, s. 6

## LIITE

## Azorien ja Madeiran viljatuotteiden arvioitu hankintatase markkinointivuodeksi 1998/1999

Alue	Leipävehnä	Rehuksi tarkoitettu vehnä	Durumvehnä	Ohra	Maissi	Maltaat	Yhteensä
Azorit	34 000	—	500	20 500	90 000	1 000	146 000
Madeira	25 000	—	5 000	2 500	35 000	2 200	69 700
Yhteensä	59 000	—	5 500	23 000	125 000	3 200	215 700

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1254/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**edustavien hintojen ja tuonnin lisätullien vahvistamisesta siipikarjanliha-, muna- ja muna-albumiinialalla sekä asetuksen (EY) N:o 1484/95 muuttamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka  
ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon muna-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä lokakuuta 1975 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2771/75<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1516/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 5 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon siipikarjanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä lokakuuta 1975 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2777/75<sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2916/95<sup>(4)</sup>, ja erityisesti sen 5 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon muna-albumiinin ja maitoalbumiinin yhteisestä kauppajärjestelmästä 29 päivänä lokakuuta 1975 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2783/75<sup>(5)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2916/95, ja erityisesti sen 3 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksessa (EY) N:o 1484/95<sup>(6)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1014/98<sup>(7)</sup>, vahvistetaan lisätullien järjestelmän soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt sekä siipikarjan-

liha-, muna- ja muna-albumiinialan tuonnissa sovellettavat lisätullit,

siipikarjanliha-, muna- ja muna-albumiinialan tuotteiden tuontihintojen tarkistaminen perustuu tietojen säännölliselle tarkastamiselle, jonka vuoksi on välttämätöntä muuttaa tiettyjen tuotteiden edustavia hintoja ja lisätulleja ottaen huomioon hintojen vaihtelu alkuperän mukaan; tämän vuoksi olisi julkaistava vastaavat edustavat hinnat ja lisätullit,

markkinoiden tilanteen huomioon ottaen tätä muutosta on tarpeen soveltaa mahdollisimman nopeasti, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat munien ja siipikarjanlihan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Korvataan asetuksen (EY) N:o 1484/95, liite I tämän asetuksen liitteellä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 282, 1.11.1975, s. 49

<sup>(2)</sup> EYVL L 189, 30.7.1996, s. 99

<sup>(3)</sup> EYVL L 282, 1.11.1975, s. 77

<sup>(4)</sup> EYVL L 305, 19.12.1995, s. 49

<sup>(5)</sup> EYVL L 282, 1.11.1975, s. 104

<sup>(6)</sup> EYVL L 145, 29.6.1995, s. 47

<sup>(7)</sup> EYVL L 145, 15.5.1998, s. 20

## LIITE

## "LIITE I

CN-koodi	Tavaran kuvaus	Edustava hinta ecus/100 kg	Lisätulli ecus/100 kg	Alkuperä ( <sup>1</sup> )
0207 14 10	Luuttomat palat, kukkoa tai kanaa, jäädytetyt	216,6	25	01
		249,9	15	02
		247,3	16	03
		265,7	10	04
		265,7	10	05
1602 32 11	Kypsentämättömät valmisteet, kukkoa tai kanaa	221,6	20	01
		250,2	11	02
		237,2	16	03
1602 39 21	Kypsentämättömät, muut kuin kalkkuna-, kukko- tai kanavalmisteet	221,6	20	01

(<sup>1</sup>) Tuonnin alkuperä:

- 01 Kiina
- 02 Brasilia
- 03 Thaimaa
- 04 Chile
- 05 Argentiina"

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1255/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**maito- ja maitotuotealan lisämaksun soveltamista koskevista yksityiskohtaisista**  
**säännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 536/93 oikaisemisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka  
ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopi-  
muksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan lisämaksusta 28  
päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen  
(ETY) N:o 3950/92<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi  
muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 903/98<sup>(2)</sup>, ja  
erityisesti sen 11 artiklan,

sekä katsoo, että

komission asetuksen (ETY) N:o 536/93<sup>(3)</sup>, sellaisena kuin  
se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1001/  
98<sup>(4)</sup>, 3 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa  
säädetään, että ostajan on ilmoitettava jäsenvaltion toimi-  
valtaiselle viranomaiselle kerättyä maitoa koskevat tiedot  
ennen 15 päivää toukokuuta, ja 4 artiklan 2 kohdan  
ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että suoramyyntiä  
harjoittavan tuottajan on myös toimitettava ilmoituksensa  
ennen 15 päivää toukokuuta; asetuksen italiankielisessä  
toisinnossa on virhe, jonka mukaan ilmoitukset on määrää

jättää toukokuun 15 päivän kuluessa; italiankielinen teksti  
on sen vuoksi tarpeen oikaista, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat maidon ja  
maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetuksen (ETY) N:o 536/93 3 artiklan 2  
kohdan ensimmäinen alakohta ja 4 artiklan 2 kohdan  
ensimmäinen alakohta seuraavasti: (koskee vain italiankie-  
listä toisintoa).

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan seitsemäntenä päivänä sen  
jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen viralli-*  
*sessä lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa  
jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 405, 31.12.1992, s. 1

<sup>(2)</sup> EYVL L 127, 29.4.1998, s. 8

<sup>(3)</sup> EYVL L 57, 10.3.1993, s. 12

<sup>(4)</sup> EYVL L 142, 14.5.1998, s. 22



**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1256/98,**

annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,

**puuvillan, josta siemeniä ei ole poistettu, tosiasiallisen tuotannon kohdehinnasta vähennettävän määrän ja tuen korotuksen vahvistamisesta markkinointivuodeksi 1997/1998**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Kreikan liittymisasiakirjan ja erityisesti sen puuvillaa koskevan pöytäkirjan N:o 4, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 1553/95<sup>(1)</sup>,

ottaa huomioon Kreikan liittymisasiakirjaan liitetyllä pöytäkirjalla N:o 4 käyttöön otetun puuvillan tukijärjestelmän mukauttamisesta 2 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1964/87<sup>(2)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1553/95, ja erityisesti sen 2 artiklan 3 ja 4 kohdan,

ottaa huomioon puuvillan tukijärjestelmää koskevista yleisistä säännöistä ja asetuksen (ETY) N:o 2169/81 kumoamisesta 29 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1554/95<sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 1584/96<sup>(4)</sup>, ja erityisesti sen 9 artiklan,

sekä katsoo, että

asetuksen (EY) N:o 1554/95 9 artiklassa säädetään, että kunkin markkinointivuoden tosiasiallinen tuotanto määritetään vuosittain ottaen erityisesti huomioon määrät, joista tukea on haettu; tämän perusteiden soveltaminen johtaa markkinointivuoden 1997/1998 tosiasiallisen tuotannon vahvistamiseen jäljempänä ilmoitetulle tasolle,

komission asetuksen (EY) N:o 1964/87 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, että tosiasiallisen tuotannon ylittäessä Kreikalle ja Espanjalle vahvistetun taatun enimmäismäärän kohdehintaa vähennetään kaikissa niissä jäsenvaltioissa, joissa tuotanto ylittää taatun kansallisen määrän; mainitun alennuksen laskutapa vaihtelee sen mukaan, todetaanko taatun kansallisen määrän ylittyminen sekä Espanjassa että Kreikassa vai ainoastaan toisessa näistä jäsenvaltioista; tarkasteltavana olevassa tapauksessa ylitys tapahtuu sekä Kreikassa että Espanjassa; tästä seuraa asetuksen (EY) N:o 1554/95 6 artiklan a alakohdassa säädettyjen sääntöjen mukaan, että taatun kansallisen määrän ylittävä tosiasiallinen tuotanto lasketaan jokaisessa jäsenvaltiossa prosentuaalisena osuutena kyseisen jäsenvaltion taatusta kansallisesta määrästä, ja kohdehintaa alennetaan puolella ylityksen prosentuaalisesta osuudesta,

asetuksen (ETY) N:o 1964/87 2 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jos tietyt edellytykset täyttyvät, tuen määrää korotetaan kaikissa niissä jäsenvaltioissa, joissa tosiasiallinen tuotanto ylittää taatun kansallisen määrän; puuvillan tukijärjestelmän soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 3 päivänä toukokuuta 1989 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 1201/89<sup>(5)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1740/97<sup>(6)</sup>, 6 artiklassa säädetään tämän korotuksen laskemista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä,

edellä tarkoitetut edellytykset täyttyvät markkinointivuoden 1997/1998 osalta; sen vuoksi on syytä vahvistaa kuhunkin jäsenvaltioon sovellettavan tuen korotuksen määrä; asetuksen (ETY) N:o 1201/89 6 artiklan säännösten soveltaminen johtaa tämän määrän vahvistamiseen jäljempänä ilmoitetulle tasolle, ja

tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat pellavan ja hampun hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

1. a) Vahvistetaan puuvillan, josta siemeniä ei ole poistettu, markkinointivuoden 1997/1998 tosiasialliseksi tuotannoksi 1 464 840 tonnia, josta Kreikan tuotanto on 1 085 482 tonnia ja Espanjan tuotanto 379 358 tonnia.
- b) Vahvistetaan puuvillan, josta siemeniä ei ole poistettu, markkinointivuoden 1997/1998 tosiasialliseksi tuotannoksi Portugalissa 102 tonnia.
2. Vahvistetaan markkinointivuoden 1997/1998 kohdehinnasta vähennettäväksi määräksi:
  - Kreikan osalta 20,622 ecua 100 kilogrammalta
  - Espanjan osalta 27,851 ecua 100 kilogrammalta.
3. Vahvistetaan markkinointivuoden 1997/1998 tuen määrän korotukseksi:
  - Kreikan osalta 4,663 ecua 100 kilogrammalta
  - Espanjan osalta 4,663 ecua 100 kilogrammalta.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

<sup>(1)</sup> EYVL L 148, 30.6.1995, s. 45

<sup>(2)</sup> EYVL L 184, 3.7.1987, s. 14

<sup>(3)</sup> EYVL L 148, 30.6.1995, s. 48

<sup>(4)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 16

<sup>(5)</sup> EYVL L 123, 4.5.1989, s. 23

<sup>(6)</sup> EYVL L 244, 6.9.1997, s. 1

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

---

**KOMISSIION ASETUS (EY) N:o 1257/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**riisin toimittamisesta elintarvikeapuna koskevan tarjouskilpailun päättämisestä**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon elintarvikeapupolitiikasta ja elintarvikeavun hallinnosta sekä elintarviketurvaan liittyvistä erityisistä tukitoimista 27 päivänä kesäkuuta 1996 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1292/96 <sup>(1)</sup>, ja erityisesti sen 24 artiklan 1 kohdan b alakohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksella (EY) N:o 1085/98 <sup>(2)</sup> avataan tarjouskilpailu riisin toimittamiseksi elintarvikeapuna; erien B, C ja D toimitusehtoja olisi tarkistettava ja siten päätettävä niiden tarjouskilpailu,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (EY) N:o 1085/98 liitteessä tarkoitettuja eriä B, C ja D koskeva tarjouskilpailu on päätetty.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 166, 5.7.1996, s. 1

<sup>(2)</sup> EYVL L 155, 29.5.1998, s. 14

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1258/98,  
annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,  
oliiviöljyn vientitukien vahvistamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon rasva-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä syyskuuta 1966 annetun neuvoston asetuksen N:o 136/66/ETY<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1581/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 3 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

asetuksen N:o 136/66/ETY 3 artiklan mukaan silloin, kun yhteisön hinta on maailmanmarkkinanoteerauksia korkeampi, kyseisten hintojen välinen erotus voidaan korvata oliiviöljyn kolmansiin maihin suuntautuvaa vientiä koskevalla vientituella,

oliiviöljyn vientituen vahvistamista ja myöntämistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan komission asetuksessa (ETY) N:o 616/72<sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 2962/77<sup>(4)</sup>,

asetuksen N:o 136/66/ETY 3 artiklan 3 kohdan mukaan tuen on oltava sama kaikkialla yhteisössä,

asetuksen N:o 136/66/ETY 3 artiklan 4 kohdan mukaan oliiviöljyn tuki on vahvistettava ottaen huomioon tilanne ja kehitysnäkymät, jotka koskevat oliiviöljyn hintoja ja saatavuutta yhteisön markkinoilla ja oliiviöljyn hintoja maailmanmarkkinoilla; jos oliiviöljyn suotuisimpia noteerauksia ei voida kuitenkaan määrittää maailmanmarkkinatilanteen vuoksi, voidaan ottaa huomioon tärkeimpien kilpailevien kasviöljyjen hinta näillä markkinoilla ja edustavan jakson aikana todettu erotus tämän hinnan ja oliiviöljyn hinnan välillä; tuen määrä ei saa olla suurempi kuin oliiviöljyn yhteisön hinnan ja maailmanmarkkinahinnan välinen erotus, joka on tarkistettu tarvittaessa tuotteiden viennistä maailmanmarkkinoille aiheutuvien kustannusten huomioon ottamiseksi,

asetuksen N:o 136/66/ETY 3 artiklan 3 kohdan kolmannen alakohdan b kohdan mukaan voidaan päättää tuen vahvistamisesta tarjouskilpailulla; tarjouskilpailu koskee tuen määrää ja se voidaan rajoittaa tiettyihin

määrämaihin sekä tiettyihin määriin, laatuihin ja tarjontamuotoihin,

asetuksen N:o 136/66/ETY 3 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaan oliiviöljyn tuet voidaan vahvistaa erisuuruiseksi määrämään mukaan, jos maailmanmarkkinatilanne tai tiettyjen markkinoiden erityisvaatimukset sitä edellyttävät,

tuet olisi vahvistettava vähintään kerran kuukaudessa; niitä voidaan tarvittaessa muuttaa muuna aikana,

näiden yksityiskohtaisten sääntöjen soveltamisesta oliiviöljyalan nykyiseen markkinatilanteeseen ja erityisesti tämän tuotteen hintaan yhteisössä ja kolmansien maiden markkinoilla seuraa, että tuki olisi vahvistettava liitteessä mainitun suuruiseksi,

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3813/92<sup>(5)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 150/95<sup>(6)</sup>, 1 artiklassa määriteltyjä edustavia markkinakursseja käytetään kolmannen maan valuuttana ilmoitetun määrän muuntamiseen ja niiden perusteella määritetään jäsenvaltioiden valuuttojen maatalouden muuntokurssit; muuntokurssien vahvistamista ja soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan komission asetuksessa (ETY) N:o 1068/93<sup>(7)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 961/98<sup>(8)</sup>, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat rasvojen hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen N:o 136/66/ETY 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tuotteiden vientituet vahvistetaan liitteessä mainitun suuruisiksi.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

<sup>(1)</sup> EYVL 172, 30.9.1966, s. 3025/66

<sup>(2)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 11

<sup>(3)</sup> EYVL L 78, 31.3.1972, s. 1

<sup>(4)</sup> EYVL L 348, 30.12.1977, s. 53

<sup>(5)</sup> EYVL L 387, 31.12.1992, s. 1

<sup>(6)</sup> EYVL L 22, 31.1.1995, s. 1

<sup>(7)</sup> EYVL L 108, 1.5.1993, s. 106

<sup>(8)</sup> EYVL L 135, 8.5.1998, s. 5

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

---

*LIITE*

**oliiviöljyn vientitukien vahvistamisesta 17 päivänä kesäkuuta 1998 annettuun komission asetukseen**

*(ecua/100 kg)*

Tuotekoodi	Tuen määrä (1)
1509 10 90 9100	0,00
1509 10 90 9900	0,00
1509 90 00 9100	0,00
1509 90 00 9900	0,00
1510 00 90 9100	0,00
1510 00 90 9900	0,00

(1) Komission asetuksen (ETY) N:o 3665/87 (EYVL L 351, 14. 12. 1987, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna, 34 artiklassa tarkoitettujen määräpaikkojen sekä kolmansiin maihin suuntautuvan viennin osalta.

*Huom.* Tuotekoodit ja alaviitteet määritellään komission asetuksessa (ETY) N:o 3846/87, sellaisena kuin se on muutettuna.

---

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1259/98,****annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,****oliiviöljyn enimmäisvientitukien vahvistamisesta asetuksella (EY) N:o 1978/97  
avatun pysyvän tarjouskilpailun osana toteutettua 14. osittaista tarjouskilpailua  
varten**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon rasva-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä syyskuuta 1966 annetun neuvoston asetuksen N:o 136/66/ETY<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1581/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 3 artiklan,

sekä katsoo, että

komission asetuksessa (EY) N:o 1978/97<sup>(3)</sup> avataan oliiviöljyn vientitukien määrittämistä koskeva pysyvä tarjouskilpailu,

vientitukien enimmäismäärät vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1978/97 6 artiklan mukaisesti ottaen huomioon tilanne ja kehitysnäkymät yhteisön ja maailman oliiviöljymarkkinoilla ja saatujen tarjousten perusteella; tarjouskilpailu ratkaistaan sen tarjouksen tekijän hyväksi, jonka tarjous on enimmäisvientituen suuruinen tai sitä pienempi,

edellä mainittujen säännösten soveltamisesta seuraa, että enimmäisvientituet olisi vahvistettava liitteessä mainitun suuruisiksi, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat rasvojen hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Oliiviöljyn enimmäisvientituet asetuksella (EY) N:o 1978/97 avatun pysyvän tarjouskilpailun osana toteutettua 14. osittaista tarjouskilpailua varten vahvistetaan liitteessä 9 päivään kesäkuuta 1998 mennessä jätettyjen tarjousten perusteella.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL 172, 30.9.1966, s. 3025/66

<sup>(2)</sup> EYVL L 206, 16.8.1996, s. 11

<sup>(3)</sup> EYVL L 278, 11.10.1997, s. 7

## LIITE

oliiviöljyn enimmäisvientitukien vahvistamisesta asetuksella (EY) N:o 1978/97 avatun pysyvän tarjouskilpailun osana toteutettua 14. osittaista tarjouskilpailua varten 17 päivänä kesäkuuta 1998 annettuun komission asetukseen

*(ecua/100 kg)*

Tuotekoodi	Tuen määrä
1509 10 90 9100	—
1509 10 90 9900	—
1509 90 00 9100	—
1509 90 00 9900	—
1510 00 90 9100	—
1510 00 90 9900	—

*Huom.* Tuotekoodit ja alaviitteet määritellään komission asetuksessa (ETY) N:o 3846/87, sellaisena kuin se on muutettuna.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1260/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**asetuksessa (EY) N:o 1161/98 tarkoitetulla tarjouskilpailulla myyntiin saatetun**  
**naudanlihan vähimmäismyyntihintojen vahvistamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon naudanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 27 päivänä kesäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 805/68<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2634/97<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 7 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

tietyt komission asetuksessa (EY) N:o 1161/98<sup>(3)</sup> vahvistetut määrät naudanlihaa on tarjouskilpailutettu,

komission asetuksen (ETY) N:o 2173/79<sup>(4)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2417/95<sup>(5)</sup>, 9 artiklan mukaan vähimmäismyyntihinnat

tarjouskilpailutetulle naudanlihalle olisi vahvistettava ottaen huomioon saadut tarjoukset, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat naudanlihan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Naudanlihan vähimmäismyyntihinnat asetuksessa (EY) N:o 1161/98 säädetyä tarjouskilpailua varten, jonka tarjousten jättöaika päättyi 8 päivänä kesäkuuta 1998 vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 148, 28.6.1968, s. 24

<sup>(2)</sup> EYVL L 356, 31.12.1997, s. 13

<sup>(3)</sup> EYVL L 160, 4.6.1998, s. 23

<sup>(4)</sup> EYVL L 251, 5.10.1979, s. 12

<sup>(5)</sup> EYVL L 248, 14.10.1995, s. 39



ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO —  
BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

Estado miembro	Productos	Precio mínimo expresado en ecus por tonelada
Medlemsstat	Produkter	Mindstepriser i ECU/ton
Mitgliedstaat	Erzeugnisse	Mindestpreise, ausgedrückt in ECU/Tonne
Κράτος μέλος	Προϊόντα	Ελάχιστες πωλήσεις εκφραζόμενες σε Ecu ανά τόνο
Member State	Products	Minimum prices expressed in ECU per tonne
État membre	Produits	Prix minimaux exprimés en écus par tonne
Stato membro	Prodotti	Prezzi minimi espressi in ecu per tonnellata
Lidstaat	Producten	Minimumprijzen uitgedrukt in ECU per ton
Estado-membro	Produtos	Preço mínimo expresso em ecus por tonelada
Jäsenvaltio	Tuotteet	Vähimmäishinnat ecuna tonnia kohden ilmaistuna
Medlemsstat	Produkter	Minimipriser i ecu per ton

a) **Carne con hueso — Kød, ikke udbenet — Fleisch mit Knochen — Κρέατα με κόκαλα — Bone-in beef — Viande avec os — Carni non disossate — Vlees met been — Carne com osso — Luullinen naudanliha — Kött med ben**

DEUTSCHLAND	— Vorderviertel	500
	— Hinterviertel	600
DANMARK	— Forfjerdinger	500
	— Bagfjerdinger	1 280
ÖSTERREICH	— Vorderviertel	—
	— Hinterviertel	—
ESPAÑA	— Cuartos delanteros	505
	— Cuartos traseros	630

b) **Carne deshuesada — Udbenet kød — Fleisch ohne Knochen — Κρέατα χωρίς κόκαλα — Boneless beef — Viande désossée — Carni senza osso — Vlees zonder been — Carne desossada — Luuton naudanliha — Benfritt kött**

UNITED KINGDOM	— Intervention shank (INT 11)	—
	— Intervention thick flank (INT 12)	—
	— Intervention topside (INT 13)	—
	— Intervention silverside (INT 14)	—
	— Intervention rump (INT 16)	—
	— Intervention flank (INT 18)	—
	— Intervention forerib (INT 19)	—
	— Intervention shin (INT 21)	—
	— Intervention shoulder (INT 22)	—
	— Intervention brisket (INT 23)	—
— Intervention forequarter (INT 24)	—	

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1261/98,**  
**annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998,**  
**viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen muuttamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon vilja-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1766/92<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 923/96<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 13 artiklan 8 kohdan,

sekä katsoo, että

viljojen tukeen sovellettava korjauskerroin vahvistetaan komission asetuksessa (EY) N:o 1115/98<sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1164/98<sup>(4)</sup>,

tällä hetkellä voimassa oleva viljojen tukeen sovellettava korjauskerroin olisi muutettava tämän päivän cif-hintojen ja cif-termiiniostohintojen perusteella ja ottaen huomioon markkinoiden odotettavissa oleva kehitys,

korjauskerroin ja tuki on vahvistettava samaa menettelyä noudattaen; kerrointa voidaan muuttaa kahden vahvistamisen välisenä aikana, ja

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3813/92<sup>(5)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 150/95<sup>(6)</sup>, 1 artiklassa määriteltyjä edustavia markkinakursseja käytetään kolmannen maan valuuttana ilmoitetun määrän muuntamiseen ja niiden perusteella määritetään jäsenvaltioiden valuuttojen maatalouden muuntokurssit; muuntokurssien vahvistamista ja soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan komission asetuksessa (ETY) N:o 1068/93<sup>(7)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 961/98<sup>(8)</sup>,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (ETY) N:o 1766/92 1 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen tuotteiden, lukuun ottamatta maltaita, ennakolta vahvistettuihin vientitukiin sovellettava korjauskerroin muutetaan liitteen mukaisesti.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 18 päivänä kesäkuuta 1998.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä kesäkuuta 1998.

*Komission puolesta*

Franz FISCHLER

*Komission jäsen*

<sup>(1)</sup> EYVL L 181, 1.7.1992, s. 21

<sup>(2)</sup> EYVL L 126, 24.5.1996, s. 37

<sup>(3)</sup> EYVL L 157, 30.5.1998, s. 43

<sup>(4)</sup> EYVL L 160, 4.6.1998, s. 34

<sup>(5)</sup> EYVL L 387, 31.12.1992, s. 1

<sup>(6)</sup> EYVL L 22, 31.1.1995, s. 1

<sup>(7)</sup> EYVL L 108, 1.5.1993, s. 106

<sup>(8)</sup> EYVL L 135, 8.5.1998, s. 5

## LIITE

viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen muuttamisesta 17 päivänä kesäkuuta 1998  
annettuun komission asetukseen

(ecua/t)

Tuotekoodi	Määräpaikka (1)	Kuluva 6	1. jakso 7	2. jakso 8	3. jakso 9	4. jakso 10	5. jakso 11	6. jakso 12
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	+11,00	+9,00	+7,00	+8,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	01	0	+11,00	+11,00	+11,00	+11,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	-20,00	-20,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9130	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9150	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9170	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9180	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Määräpaikat ovat:  
01 kaikki kolmannet maat.

Huom. Alueet määritellään komission asetuksessa (ETY) N:o 2145/92, sellaisena kuin se on muutettuna (EYVL L 214, 30.7.1992, s. 20).

## II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

## NEUVOSTO JA KOMISSIO

## NEUVOSTON JA KOMISSIION PÄÄTÖS,

tehty 29 päivänä toukokuuta 1998,

sopimuksen tekemisestä Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen hallituksen välillä näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden soveltamisesta niiden kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa

(98/386/EY, EHTY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO ja

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 87 artiklan yhdessä 228 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan kanssa,

ottavat huomioon Euroopan hiili- ja teräsyhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 65 ja 66 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan parlamentin lausunnon <sup>(1)</sup>,

sekä katsovat, että

Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen hallituksen välisen kilpailusääntöjen soveltamisesta 23 päivänä syyskuuta 1991 tehty sopimus ja sen tulkintaa koskeva 31 päivänä toukokuuta ja 31 päivänä heinäkuuta 1995 päivätty tulkitseva kirjeenvaihto, joka on neuvoston ja komission päätöksen 95/145/EY, EHTY <sup>(2)</sup> liitteessä ovat edistäneet yhteensovittamista, yhteistoimintaa ja ristiriitojen välttämistä kilpailulainsäädännön täytäntöönpanossa,

vuoden 1991 sopimuksen V artiklalla, johon tavallisesti viitataan toisen sopimuspuolen näkökantojen huomioonottamista ("positive comity") koskevana artiklana, pyri-

tään sopimuspuolen etuihin haitallisesti vaikuttavaa toisen sopimuspuolen alueella esiintyvää kilpailunvastaista toimintaa koskevaan yhteistyöhön,

näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden ja näiden periaatteiden soveltamisen edelleen kehittäminen lisäisi vuoden 1991 sopimuksen tehokkuutta tältä osin,

tätä tarkoitusta varten komissio on neuvotellut Amerikan yhdysvaltojen hallituksen kanssa sopimuksen näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden soveltamisesta Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa, ja

sopimus olisi hyväksyttävä,

OVAT PÄÄTTÄNEET SEURAAVAA:

1 artikla

Hyväksytään Euroopan yhteisön ja Euroopan hiili- ja teräsyhteisön puolesta Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen hallituksen sopimus näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden soveltamisesta niiden kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa.

Sopimuksen englannin kielellä laadittu teksti on tämän päätöksen liitteessä.

<sup>(1)</sup> EYVL C 138, 4.5.1998

<sup>(2)</sup> EYVL L 95, 27.4.1995, s. 45, oikaisu EYVL L 131, 15.6.1995, s. 38.

*2 artikla*

Neuvoston puheenjohtajalla on oikeus nimetä henkilö tai henkilöt, jolla tai joilla on valtuudet allekirjoittaa sopimus Euroopan yhteisön puolesta.

Komission puheenjohtajalla on oikeus nimetä henkilö tai henkilöt, jolla tai joilla on valtuudet allekirjoittaa sopimus Euroopan hiili- ja teräsyhteisön puolesta.

Tehty Brysselissä 29 päivänä toukokuuta 1998.

*Neuvoston puolesta*

J. STRAW

*Puheenjohtaja*

*Komission puolesta*

J. SANTER

*Puheenjohtaja*

---

(KÄÄNNÖS)

**Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen  
SOPIMUS**

**näkökantojen huomioonottamisen periaatteen soveltamisesta niiden kilpailulainsäädäntöjen täytäntöönpanossa**

EUROOPAN YHTEISÖ JA EUROOPAN HIILI- JA TERÄSYHTEISÖ,

jäljempänä 'Euroopan yhteisöt', sekä

AMERIKAN YHDYSVALTOJEN HALLITUS,

jotka

ottavat huomioon 23 päivänä syyskuuta 1991 tehdyn Amerikan yhdysvaltojen hallituksen ja Euroopan yhteisöjen sopimuksen kilpailusääntöjen soveltamisesta ja 31 päivänä toukokuuta ja 31 päivänä heinäkuuta 1995 päivätyn kirjeenvaihdon, joka liittyy sopimukseen, jäljempänä molemmat yhdessä 'vuoden 1991 sopimus',

tunnustavat, että vuoden 1991 sopimus on edistänyt yhteensovittamista, yhteistyötä ja ristiriitojen välttämistä kilpailulainsäädännön täytäntöönpanossa,

kiinnittävät huomiota erityisesti vuoden 1991 sopimuksen V artiklaan, johon tavallisesti viitataan toisen sopimuspuolen näkökantojen huomioonottamista ("positive comity") koskevana artiklana ja jolla pyritään sopimuspuolen etuihin haitallisesti vaikuttavaa toisen sopimuspuolen alueella esiintyvää kilpailuvastaista toimintaa koskevaan yhteistyöhön,

uskovat, että näkökantojen huomioonottamisen periaatteiden ja näiden periaatteiden soveltamisen edelleen kehittäminen lisäisi vuoden 1991 sopimuksen tehokkuutta tältä osin,

ja

toteavat, että tämä sopimus tai sen täytäntöönpano ei rajoita kummankaan sopimuspuolen toimivaltaa kilpailulainsäädännön alaan kuuluvissa asioissa kansainvälisissä yhteyksissä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

*I artikla*

**Sopimuksen soveltamisala ja tarkoitus**

1. Tätä sopimusta sovelletaan, kun toinen sopimuspuoli osoittaa toiselle, että on syytä olettaa seuraavien edellytysten täyttyvän:

- a) sopimuspuolen koko alueella tai sen merkittäväällä osalla tapahtuu kilpailuvastaista toimintaa ja se vaikuttaa haitallisesti toisen sopimuspuolen etuihin, ja
- b) kyseessä oleva toiminta ei ole sallittua sen sopimuspuolen kilpailulainsäädännön mukaan, jonka alueella toiminta tapahtuu.

2. Tämän sopimuksen tarkoituksena on:

- a) auttaa varmistamaan, että sellainen kilpailuvastainen toiminta, jonka osalta toisen tai kummankin sopimuspuolen kilpailulainsäädäntö tarjoaa oikeuskeinot, ei muodostu esteeksi sopimuspuolten välisille kauppavirroille ja sijoituksille eikä kilpailulle ja kuluttajien hyvinvoinnille sopimuspuolten alueella,
- b) ottaa käyttöön yhteistyömenetelyjä kilpailusääntöjen mahdollisimman tehokkaan täytäntöönpanon saavuttamiseksi, joiden avulla kummankin sopimuspuolen kilpailuviranomaiset yleensä välttävät täytäntöönpanovoimavarojen suuntaamisen pääsääntöisesti toisen sopimuspuolen alueella tapahtuvaan tai pääsääntöisesti tälle alueelle suunnattuun kilpailuvastaiseen toimintaan, jos toisen sopimuspuolen kilpailuviranomaiset omien kilpailusääntöjensä nojalla pystyvät ja ovat valmiita tutkimaan tällaista toimintaa ja määräämään sen johdosta tehokkaita seuraamuksia.

*II artikla***Määritelmät**

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'Haitallisilla vaikutuksilla' tai ilmaisulla 'haitallisesti vaikuttava', kilpailunvastaisen toiminnan aiheuttamaa vahinkoa:
  - a) sopimuspuolen alueella toimivien yritysten mahdollisuuksille harjoittaa vientiä toisen sopimuspuolen alueelle tai investoida sinne taikka muutoin kilpailla toisen sopimuspuolen alueella, tai
  - b) kilpailulle sopimuspuolen kansallisilla tai tuontimarkkinoilla.
- 2) 'Pyyntöön esittävällä sopimuspuolella' sopimuspuolta, johon toisen sopimuspuolen koko alueella tai sen merkittäväällä osalla tapahtuva kilpailunvastainen toiminta haitallisesti vaikuttaa.
- 3) 'Sopimuspuolella, jolle pyyntö esitetään' sopimuspuolta, jonka alueella kilpailunvastainen toiminta näyttää tapahtuvan.
- 4) 'Kilpailulainsäädännöllä'
  - a) Euroopan yhteisöjen osalta Euroopan yhteisön (EY) perustamissopimuksen 85, 86 ja 89 artiklaa, Euroopan hiili- ja teräsyhteisön (EHTY) perustamissopimuksen 65 artiklaa ja 66 artiklan 7 kohtaa ja näiden perustamissopimusten nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä, lukuun ottamatta yrityskeskittymien valvonnasta annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 4064/89, ja
  - b) Yhdysvaltojen osalta seuraavia lakeja: Sherman Act (15 U.S.C §§ 1-7), Clayton Act (15 U.S.C §§ 12/27) lukuun ottamatta vuoden 1976 Hart-Scott-Rodino Antitrust Improvements Actin (15 U.S.C § 18a) II osaston mukaan tutkimuksiin liittyviä säännöksiä, Wilson Tariff Act (15 U.S.C §§ 8-11) ja Federal Trade Commission Act (15 U.S.C §§ 41-58) lukuun ottamatta kuluttajansuojaan liittyviä pykäläiä,

sekä muita lakeja tai säädöksiä, joiden sopimuspuolet kirjallisesti yhdessä sopivat olevan tässä sopimuksessa tarkoitettua kilpailulainsäädäntöä.
- 5) 'Kilpailuviranomaisilla'
  - a) Euroopan yhteisöjen osalta Euroopan yhteisöjen komissiota sen Euroopan yhteisöjen kilpailulainsäädännön mukaisen vastuun perusteella, ja
  - b) Yhdysvaltojen osalta kilpailuasioita hoitavaa oikeusministeriön osastoa (Antitrust Division of the United States Department of Justice) ja liittovaltion kauppakomissiota (Federal Trade Commission).
- 6) 'Täytäntöönpanotoimilla' kaikkea sopimuspuolen kilpailuviranomaisen toteuttamin tutkimuksin tai

menettelyin toteuttamaa kilpailulainsäädännön soveltamista.

- 7) 'Kilpailunvastaisella toiminnalla' kaikkia menettelyjä ja toimia, jotka eivät ole sopimuspuolen kilpailulainsäädännön mukaan sallittuja.

*III artikla***Näkökantojen huomioonottaminen**

Pyyntöön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset voivat pyytää sen sopimuspuolen kilpailuviranomaisia, jolle pyyntö esitetään, tutkimaan kilpailulainsäädäntönsä mukaisesti ja valtuudet saatuaan oikaisemaan kilpailunvastaista toimintaa. Pyyntö voidaan esittää riippumatta siitä, rikkooko kyseessä oleva toiminta myös pyyntöön esittävän sopimuspuolen kilpailulainsäädäntöä ja ovatko tämän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset aloittaneet tai harkitsevatko ne oman kilpailulainsäädäntönsä mukaisten täytäntöönpanotoimien aloittamista.

*IV artikla***Tutkimuksen lykkääminen tai keskeyttäminen luottaen sen sopimuspuolen täytäntöönpanotoimiin, jolle pyyntö esitetään**

1. Sopimuspuolten kilpailuviranomaiset voivat sopia, että pyyntöön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset lykkäävät täytäntöönpanotoimien aloittamista tai keskeyttävät jo vireillä tai harkittavana olevat täytäntöönpanotoimet sen sopimuspuolen täytäntöönpanotoimien vireillölon ajaksi, jolle pyyntö esitetään.
2. Pyyntöön esittäneen sopimuspuolen kilpailuviranomaiset tavallisesti lykkäävät omia täytäntöönpanotoimiaan tai keskeyttävät ne antaen etusijan sen sopimuspuolen, jolle pyyntö esitetään, kilpailuviranomaisten toimille, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
  - a) Kyseessä olevalla kilpailunvastaisella toiminnalla:
    - i) ei ole välitöntä, huomattavaa eikä kohtuullisessa määrin ennustettavaa vaikutusta kuluttajiin pyyntöön esittävän sopimuspuolen alueella tai
    - ii) silloin kun sillä on tällainen vaikutus pyyntöön esittävän sopimuspuolen kuluttajiin, se tapahtuu pääasiallisesti toisen sopimuspuolen alueella tai on pääasiallisesti suunnattu tälle alueelle;
  - b) Haitalliset vaikutukset pyyntöön esittävän sopimuspuolen etuihin voidaan tutkia ja todennäköisesti tutkitaan täysin ja riittävällä tavalla ja, kun siihen on aihetta, poistetaan tai aiheellisesti oikaistaan sen sopimuspuolen, jolle pyyntö esitetään, lakien, menettelyjen ja käytettävissä olevien oikeuskeinojen avulla. Sopimuspuolet tunnustavat, että voi olla aiheellista toteuttaa erillistä täytäntöönpanotoimintaa, jos molempien sopimuspuolten alueeseen vaikuttava kilpailunvastainen toiminta muodostaa perusteen seuraamusten määräämiselle molempien lainkäyttövallan alueella; ja

c) Sen sopimuspuolen, jolle pyyntö esitetään, kilpailuviranomaiset suostuvat omaa täytäntöönpanotoimintaansa toteuttaessaan:

- i) ohjaamaan riittävät voimavarat kilpailuvastaisen toiminnan tutkimiseen ja aiheellisissa tapauksissa viipymättä toteuttamaan riittävät täytäntöönpanotoimet;
- ii) parhaansa mukaan käyttämään kaikkia kohtuullisin ponnisteluin käytettävissä olevia tietolähteitä, mukaan lukien pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaisten mahdollisesti esittämiä tietolähteitä;
- iii) ilmoittamaan pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaisille pyynnöstä tai kohtuullisin väliajoin täytäntöönpanotoiminnastaan ja -aikeistaan, ja tarvittaessa toimittamaan kyseisen sopimuspuolen kilpailuviranomaisille asian kannalta merkitykselliset luottamukselliset tiedot tietojen antajan suostumuksella. Tällaisten tietojen käyttöön ja luovuttamiseen sovelletaan V artiklaa;
- iv) ilmoittamaan täsmällisesti pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaisille jokaisesta muutoksesta aikeissaan tutkimuksen tai täytäntöönpanon osalta;
- v) parhaansa mukaan saattamaan tutkimuksensa päätökseen ja käyttämään oikeuskeinoja tai aloittamaan menettelyt kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset ovat lykänneet täytäntöönpanotoimpiteitä tai keskeyttäneet ne, taikka sopimuspuolten kilpailuviranomaisten sopimassa määräjassa;
- vi) antamaan pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaisille täydelliset tiedot tutkimuksensa tuloksista ja ottamaan huomioon kyseisten kilpailuviranomaisten kannan ennen ratkaisun tekemistä, menettelyn aloittamista, oikeuskeinojen käyttämistä tai tutkimuksen lopettamista; ja
- vii) suostumaan pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaisten esittämiin kohtuullisiin pyyntöihin.

Kun edellä mainitut edellytykset täyttyvät, pyynnön esittävä sopimuspuoli, joka päättää olla lykkäämättä tai keskeyttämättä täytäntöönpanotoimia, ilmoittaa päätöksensä perusteet sen sopimuspuolen kilpailuviranomaisille, jolle pyyntö esitetään.

3. Pynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset voivat lykätä täytäntöönpanotoimia tai keskeyttää ne, jolleivät kaikki 2 kohdassa vahvistetut edellytykset täyty.

4. Tämä sopimus ei rajoita pyynnön esittävän sopimuspuolen täytäntöönpanotoimien lykkäämisestä tai keskey-

tämisestä päättäneitä kilpailuviranomaisia myöhemmin aloittamasta tai jatkamasta näitä toimia. Näissä olosuhteissa pyynnön esittävän sopimuspuolen kilpailuviranomaiset ilmoittavat välittömästi aikomuksistaan ja perusteistaan sen sopimuspuolen kilpailuviranomaisille, jolle pyyntö esitetään. Jos sen sopimuspuolen, jolle pyyntö esitetään, kilpailuviranomaiset jatkavat omia tutkimuksiaan, molempien sopimuspuolten kilpailuviranomaiset yhteensovittavat tarvittaessa tutkimuksensa vuoden 1991 sopimuksen IV artiklassa määrättyjen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.

#### *V artikla*

#### **Luottamuksellisuus ja tietojen käyttäminen**

Kun sopimuspuolen kilpailuviranomaiset antavat tämän sopimuksen nojalla toisen sopimuspuolen kilpailuviranomaisille tietoja tämän sopimuksen täytäntöönpanemiseksi, vastaanottavat kilpailuviranomaiset saavat käyttää tietoja ainoastaan tuohon tarkoitukseen. Tiedot antaneet kilpailuviranomaiset voivat kuitenkin antaa luvan käyttää tietoja muuhun tarkoitukseen, jos silloin, kun luottamuksellisia tietoja on annettu IV artiklan 2 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukaan sen suostumuksella, jolta tiedot ovat peräisin, myös tämä suostuu tietojen käyttämiseen muuhun tarkoitukseen. Tällaisten tietojen luovuttamiseen sovelletaan vuoden 1991 sopimuksen VIII artiklan määräyksiä ja 31 päivänä tuokokuuta ja 31 päivänä heinäkuuta 1995 päivättyä tulkitsevaa kirjeenvaihtoa.

#### *VI artikla*

#### **Suhde vuoden 1991 sopimukseen**

Tämä sopimus täydentää vuoden 1991 sopimusta ja sitä tulkitaan kyseisen sopimuksen mukaisesti, joka jää edelleen kokonaisuudessaan voimaan.

#### *VII artikla*

#### **Voimassa oleva lainsäädäntö**

Tätä sopimusta ei saa tulkita voimassa olevan oikeuden kanssa ristiriitaisella tavalla tai tavalla, joka vaatisi Euroopan yhteisöjen tai Amerikan yhdysvaltojen lainsäädännön taikka niiden jäsenvaltioiden tai osavaltioiden lainsäädännön muuttamista.

#### *VIII artikla*

#### **Voimaantulo ja irtisanominen**

1. Tämä sopimus tulee voimaan, kun se on allekirjoitettu.

2. Tämän sopimuksen voimaantulo päättyy 60 päivää sen jälkeen, kun sopimuspuoli on kirjallisesti ilmoittanut toiselle sopimuspuolelle haluavansa irtisanoa sopimuksen.



TÄMÄN VAKUUDEKSI jäljempänä mainitut allekirjoittaneet täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TEHTY Brysselissä ja Washingtonissa kahtena kappaleena englannin kielellä.

Euroopan yhteisön puolesta ja Euroopan hiili- ja teräsyhteisön puolesta

päiväys: 3. 6. 98 *Harigwer Beckett*

päiväys: 4-6-98 *Harold van Meer*

Amerikan yhdysvaltojen hallituksen puolesta

päiväys: June 4, 1998 *James H. ...*

päiväys: June 4, 1998 *Robert ...*

---

# KOMISSIO

## KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 14 päivänä tammikuuta 1998,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Frankfurtin lentoasemaan (Flughafen Frankfurt/Main AG)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 67)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/387/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY<sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 9 artiklan 5 kohdan,

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

### I SAKSAN ILMOITTAMAN POIKKEUKSEN SOVELTAMISALA

#### 1. Saksan viranomaisten ilmoitus

Kirjeellä 8 päivältä huhtikuuta 1997, jonka komissio vastaanotti 10 päivänä huhtikuuta, Saksan hallitus ilmoitti komissiolle päätöksestään 27 päivältä maaliskuuta 1997, jossa Frankfurtin lentoasemalle (Flughafen Frankfurt/Main AG) myönnetään seuraava poikkeus:

- Lentoasemalle annetaan mahdollisuus kieltää omahuolinnan harjoittaminen direktiivin 96/67/EY liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla 1 päivästä tammikuuta 1998.

- Frankfurtin lentoasemalle varataan yksinoikeus palvelujen tarjoamiseen kolmansille direktiivin liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla 1 päivästä tammikuuta 1999.

Komissio ilmoitti kirjeellä 13 päivältä kesäkuuta 1997 Saksan viranomaisille, ettei ilmoitusta voida ottaa huomioon, koska erityisesti

- myönnetyn poikkeuksen alaa ei ollut määritelty, mikä antaa lentoasemalle mahdollisuuden päättää, onko omahuolinta kielletty vai ei
- ei ollut suunnitelmaa esiintyvän ongelman ratkaisemiseksi.

Saksa ilmoitti kirjeellä 15 päivältä lokakuuta 1997, jonka komissio vastaanotti 20 päivänä lokakuuta ja jota Saksa myöhemmin täydensi kirjeellä 9 päivältä joulukuuta 1997, uudesta tiedonannosta 29 päivänä syyskuuta 1997, jolla täydennetään 27 päivältä maaliskuuta 1997 annettua tiedonantoa ja jonka tarkoituksena on

- kieltää omahuolinnan harjoittaminen niitä tapauksia lukuun ottamatta, joissa se oli jo sallittu poikkeusta myönnettäessä, direktiivin liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-

<sup>(1)</sup> EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36

aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tässä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla kolmen vuoden ajaksi 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen

- b) varata Frankfurtin lentoasemalle yksinoikeus palvelujen tarjoamiseen kolmansille direktiivin liitteen 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla kahden vuoden ajaksi 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen.

Komissio julkaisi 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteenvedon ilmoituksesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* <sup>(1)</sup> ja kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa.

Komissio kuuli Saksaa selvitysluonnoksestaan 17 päivänä joulukuuta 1997 direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Saksan viranomaiset esittivät kuulemisen johdosta kirjallisia huomautuksia 18 ja 19 päivänä joulukuuta.

### Poikkeusjärjestelyn perusteet

Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Niissä määritellään selkeästi useimpia maahuolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista, koska lentoasemien tilanne ja niiden tehtävät ovat luonteeltaan erityiset etenkin turvallisuusongelmien mutta myös tila- ja kapasiteettiongelmiensa vuoksi, joita voi esiintyä useimpien lentoasemien tietyissä osissa. Sen sijaan vaaditaan sekä avoimuuden että kolmansille annettavien palvelujen avoimuuden tiettyä vähimmäistasoa niissä neljään eri luokkaan kuuluvassa palvelussa, toisin sanoen herkällä lentoaseman aloilla. Näitä ovat asematasopalvelut, matkatarvaiden käsittely, polttoainehuolinta sekä tietyt rahdin ja postin käsittelyyn liittyvät tehtävät.

Direktiivissä otetaan huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädettyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema voi ratkaista kulloisetkin vaikeudet. Nämä poikkeukset voivat siten olla ainoastaan poikkeuksellisia, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettiongelmiensa vuoksi. Saksa myönsi mainitun poikkeuksen tällaisin perustein ja direktiivin 96/67/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä saattaneen Saksan asetuksen "Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugp-

lätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften" 3 §:n mukaisesti.

## 2. Nykyinen tilanne Frankfurtin lentoasemalla

### 2.1. Lentoaseman esittely

Frankfurtin lentoasemaa ympäröivät pohjoisessa ja idässä moottoritiet, etelässä rautatie ja lännessä ympäristöystävällisiä suojehtu metsäalue. Lentoasema-alueella ei tämän vuoksi voi laajentaa.

Lentoasemalla on kaksi keskenään samansuuntaisia kiitorataa (pohjoinen ja eteläinen), ja kolmas, pelkästään lentoonlähtöä varten käytettävä kiitorata (läntinen) sijaitsee kahteen muuhun nähden lähes kohtisuoraan. Lentoaseman päärakennukset sijaitsevat kahden pääasiallisen kiitoradan pohjoispuolella. Eteläosa on tähän asti ollut varattuna pääasiassa Yhdysvaltain ilmavoimien lentotukikohdalle. Viime aikoina Frankfurtin lentoasema, jäljempänä "FAG", on saanut käyttöönsä osia tästä alueesta ja ne on muutettu rahdinkäsittelyä varten.

Lentoaseman rakennukset ulottuvat pohjoisen kiitoradan varrella pitkittäissuunnassa lähes kuuden kilometrin matkan, ja niihin kuuluvat rahtirakennukset, Lufthansan rahtitoimintoihin ja muihin toimintoihin varatut rakennukset, polttoainetarastot, (terminaali 1 ja terminaali 2) sekä Saksan postilaitoksen (Deutschen Post AG) rakennukset. Koillisessa sijaitsee "Little League" -niminen alue ja paikallista lentoliikennettä varten varattu alue, joka on äskettäin palautettu FAG:n käyttöön ja muutettu Yhdysvaltain ilmavoimien tukikohdan postinkäsittelyä varten.

Molemmat matkustajaterminaalit eroavat rakenteeltaan perusteellisesti toisistaan. Terminaali 2 (jossa on matkustajalaiturit D ja E) on rakennettu pitkittäissuuntaan, kun taas suurempi terminaali 1 (jossa on matkustajalaiturit A, B ja C) on rakennettu W:n muotoon ja sen matkustajalaiturin väliin jää kaksi "pussinperää".

Lentoasemalla on nykyisin 49 putkipaikkaa (36 terminaali 1 ja 13 terminaali 2, 57 ulkopaikkaa, (joiden huolintapalvelut hoidetaan yleensä yhdessä lähempänä sijaitsevan terminaalin palvelujen kanssa), 11 seisontapaikkaa lähialueen lentoliikennettä ja 15 paikkaa rahtiliikennettä varten. Laajentamalla terminaalin 1 matkustajalaituria A ja jakamalla uusia seisontapaikkoja terminaalin 1 ja 2 välillä lentoaseman on tarkoitus saada käyttöönsä kaikkiaan 156 seisontapaikkaa vuonna 2000. Tämä paikoituskapasiteetti riittää vastaamaan FAG:n tuleviksi vuosiksi suunnittelemaan kapasiteetin lisäykseen, jonka avulla operaatioiden määrää pyritään nykyisestä (1997) 74 operaatiosta tunnissa nostamaan 80 operaatioon tunnissa vuonna 2000.

### 2.2. Huolintapalvelut lentoasemalla

Ennen direktiivin säännösten saattamista osaksi Saksan lainsäädäntöä maahuolinnan tilanne Frankfurtin lentoasemalla oli seuraava:

<sup>(1)</sup> EYVL C 335, 6.11.1997, s. 7

a) Useimpiin direktiivin 96/67/EY liitteessä lueteltuihin sekä direktiivin 6 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin palveluihin, joiden osalta on säädetty mahdollisimman laajasta markkinoiden avaamisesta, oli voimassa:

- i) omahuolinta oli sallittua; kolmansille tarjottavista palveluista lentoyhtiöt saattoivat vaihtaa joko toisten lentoliikenteen harjoittajien tai lentoaseman palveluihin;
- ii) rekisteröintipalveluja lukuun ottamatta myös itsenäisten palvelujen tarjoajien toiminta oli sallittua.

b) Direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa sekä 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta direktiivissä säädetään, että ne on avattava vähintään kahdelle palvelujen tarjoajalle ja kahdelle omahuolintaa harjoittavalle käyttäjälle:

- i) omahuolinta oli kielletty lukuun ottamatta erästä kuriiripalvelujen tuottajaa, jolla oli historiallisista syistä lupa suorittaa tiettyjä lastaukseen ja purkamiseen liittyviä toimia;
- ii) lentoasemalla oli monopoliasema kolmansille annettavien palvelujen osalta, lukuun ottamatta tiettyjä palveluja (polttoaine- ja öljyhuolinta, catering-palvelut, jään- ja lumenpoisto), joita lentoasema ei suorita vaan jotka on annettu ulkopuolisille palvelujen tarjoajille.

Saksan myöntämä poikkeus koskee direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja, joiden osalta jäsenvaltio voi rajoittaa palvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien käyttäjien määrän vähintään kahteen.

Saksan päätöksellä pidetään voimassa ennen direktiivin voimaantuloa vallinnut tilanne. Direktiivin tavoitteisiin nähden sillä rajoitetaan toimijoiden määrää vielä enemmän, koska omahuolinta kielletään ja koska vain lentoasema saa tarjota palveluja kolmansille. Päätös koskee sekä omahuolinnan että palvelujen tarjoamisen osalta seuraavia direktiivin liitteessä mainittuja palveluja: matkatavaroiden käsittelyä (3 kohta), ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys (5.4 kohta), ilma-aluksen käynnistämiseksi (5.5 kohta) ja siirtämiseksi (5.6 kohta) annettavaa apua sekä direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa kuvattua rahdin ja postin käsittelyä (4 kohta). Saksan viranomaisten päätöksellä sallitaan siten markkinoiden avaaminen direktiivissä säädettyssä laajuudessa, eli vähintään toiseen palvelujen tarjoajaan ja kahteen omahuolintaa harjoittavaan käyttäjään, vain niiden asematasopalvelujen osalta, jotka koskevat ilma-aluksen opastamista, pysäköimistä, viestintää ilma-aluksen ja palvelujen tarjoajan välillä, ruoan ja juomien kuljetusta ja lastausta, sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta hallinnollisia ja

tullimuodollisuuksia. Lisäksi varaudutaan siivouspalvelujen täydelliseen avaamiseen.

### 2.3. Perustamissopimuksen 86 artikla

Yhtiöt KLM Royal Dutch Airlines NV, Air France Compagnie Nationale SA ja British Airways plc esittivät komissiolle 20 päivänä heinäkuuta 1993 valituksen Frankfurtin lentoasemalla tarjottavien huolintapalvelujen tilanteesta. Niiden mukaan FAG oli rikkonut perustamissopimuksen 86 artiklaa.

Saksan viranomaiset ovat toimittaneet poikkeuksen tueksi tätä asiaa koskevat selvitykset ja huomautukset, mukaan lukien FAG:in huomautukset Cranfieldin yliopiston komission puolesta tekemään selvitykseen.

## II SAKSAN ESITTÄMÄT RAJOITTEET

Saksan viranomaisten myöntämää poikkeusta perustellaan ennen kaikkea toisaalta tilaongelmilla:

- a) lentoaseman on mahdotonta löytää tarvittavaa tilaa kenttäkaluston säilyttämiseen,
- b) lentoasemalla käynnissä olevat työt pahentavat näitä tilaongelmia.

Toisaalta niillä vaikutuksilla, joita markkinoiden avaaminen direktiivissä säädettyssä laajuudessa aiheuttaisi:

- a) kapasiteetin väheneminen varsinkin lentoaseman lentoliikennepuolella,
- b) fyysinen mahdottomuus päästää toista palvelujen tarjoajaa käsittelemään matkatavaroita,
- c) palvelujen laadun heikkeneminen.

Poikkeuksen myöntämisestä tehty päätös perustuu FAG:in esittämiin väitteisiin ja seuraaviin selvityksiin, jotka ovat päätöksen liitteinä:

- Netherlands Airport Consultants BV:n, jäljempänä "NACO", selvitys (I) "Vorfeldverkehr", 10 päivänä joulukuuta 1993
- NACOn selvitys (II) "Vorfeldverkehr und Flughafenkapazitäten", 18 päivänä kesäkuuta 1994
- NACOn selvitys (III) "Eine Zusätzliche Abfertigungsgesellschaft", 17 päivänä helmikuuta 1995
- NACOn selvitys (IV) "Eine Zusätzliche Abfertigungsgesellschaft" vuosia 1997–2000 varten ajan tasalle saatettu, 27 päivänä lokakuuta 1995
- NACOn selvitys (IV), päivitetty 14 päivänä toukokuuta 1997
- NACOn huomautukset päätelmistä, jotka esitettiin edellä olevassa 2.3 kohdassa mainitun menettelyn osana järjestetyssä kuulemisessa 9 päivänä heinäkuuta 1997. Saksa lähetti nämä huomautukset komissiolle 30 päivänä lokakuuta 1997
- FAG:n kirjeet komissiolle 25 päivästä heinäkuuta 1997

- Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistikin selvitys (Selvitys I) ”Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen einer Zulassung zusätzlicher Abfertiger auf dem Vorfeld für den Flughafen Frankfurt Main”, 1 päivänä elokuuta 1994
- Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistikin selvitys (Selvitys II) ”Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen für den Flughafen Frankfurt Main durch die Zulassung eines weiteren Abfertigers auf dem Vorfeld für die Jahre 1995/2000”, 16 päivänä helmikuuta 1995.

### 1. Kaluston säilyttämiseen tarvittavaa tilaa koskevat ongelmat

Poikkeuspäätös perustuu tilanpuutteeseen ja lentoasemalla käynnissä olevien töiden vaikutuksiin. Lisätilaa tarvittaisiin yhden tai useamman omahuolintaa harjoittavan käyttäjän tai uusien palvelujen tarjoajien kaluston säilyttämiseen.

#### 1.1. NACOn ja Fraunhoferin selvitykset

NACOn selvitysten perusteella lentoasemalla käytettävissä oleva kokonaistila on 148 000 m<sup>2</sup>, joka muodostuu seuraavasti: 102 000 m<sup>2</sup> paikoitusalueita, 22 000 m<sup>2</sup> valmistelualueita, 22 000 m<sup>2</sup> ajoneuvojen ja laitteiden varastointialueita sekä 2 000 m<sup>2</sup>:n ”puskurialue”.

Käytettävissä olevasta 148 000 m<sup>2</sup>:n alueesta on FAG:n omien huolintapalvelujen käytössä 146 000 m<sup>2</sup>, ja lentoasema on tällä hetkellä ainoa palvelujen tarjoaja sen jälkeen kun Delta lopetti omahuolinnan vuoden 1997 alussa<sup>(1)</sup>. Arviossa on otettu huomioon se, että lentoasema huolehtii kaikista asematasopalveluista, joihin sisältyvät siten myös Deltalle tarjotut palvelut sekä palvelut terminaalissa 2 Deltan korvanneille lentoyhtiöille sen jälkeen, kun Delta vähensi huomattavasti lentojensa määrää vuonna 1997.

NACOn mukaan markkinoiden avaaminen toiselle palvelujen tarjoajalle nostaisi kokonaistarpeen 178 000 m<sup>2</sup>:iin, mikä olisi 32 000 m<sup>2</sup> enemmän kuin nykyinen käytössä oleva tila (148 000 m<sup>2</sup>), tilavaje on siis 30 000 m<sup>2</sup> verrattuna nykyiseen käytettävissä olevaan kokonaistilaan.

NACOn luvut koskevat toisen palvelujen tarjoajan tuloa markkinoille, kun taas Fraunhofer-laitoksen luvut perustuvat markkinoiden avaamiseen kahdelle uudelle palvelujen tarjoajalle terminaalissa 2. Tämän laitoksen mukaan kokonaistilan määrää olisi nostettava 150 000 m<sup>2</sup>:stä 167 000 m<sup>2</sup>:iin. Terminaalin 2 paikoitusalueita olisi kasvatettava 14 000 m<sup>2</sup>:stä 29 000 m<sup>2</sup>:iin, mutta käytettävissä on

<sup>(1)</sup> Nämä luvut saadaan ottamalla huomioon kussakin tapauksessa (monopoli tai markkinoiden avaaminen) tarvittavien laitteiden määrä ja kunkin laitteen vaatima tila. Lisäksi on lisättävä laitteen ympärille jätettävä sekä laitteiden käsittelyyn tarvittava tila; tämä saadaan soveltamalla korjauskerrointa (1,30 ja 1,34 eli yhteensä 1,75).

vain 18 000 m<sup>2</sup>. Markkinoiden avaaminen vaikuttaisi myös terminaaliin 1, jonka rakenteellisten tilaongelmien vuoksi tilaa on lainattu terminaaliilta 2, mutta tämä ei olisi enää mahdollista uusien palvelujen tarjoajien tulon myötä.

### 1.2. Työt lentoasemalla

Saksan viranomaisten päätöksen perusteena käytetään myös sitä, että lentoasemalla käynnissä olevat työt pahentavat tilaongelmia entisestään.

Lentoaseman sisäisessä kehittämissuunnitelmassa kaavailaan lukuisia rakennustöitä, jotka liittyvät etenkin

- a) terminaalin 1 muuttamiseen Schengenin sopimuksen edellyttämiä normeja vastaavaksi
- b) matkustajalaiturin A laajentamiseen (länsiosan uudelleenjärjestely).

FAG:n mielestä nämä uudelleenjärjestelyt ovat perusteltuja liikenteen kasvun vuoksi.

Yrityksen mukaan työt aiheuttavat kahdenlaisia seurauksia:

- a) uudet rakenteet vähentävät paikoitusalaa lähes 20 000 m<sup>2</sup>
- b) töiden aikana rakennusmateriaalien säilyttämiseen tarvittava tila ja töiden aiheuttamat muutokset varsinkin lähialueiden liikenteeseen vähentävät väliaikaisesti käytettävissä olevaa tilaa ja haittaavat terminaalin ympäristön liikennettä, jossa on jo nykyisin suuria vaikeuksia.

## 2. Markkinoiden avaamisen vaikutukset

Saksan tietojen mukaan käytettävissä olevaa tilaa ei voida laajentaa lentoasema-alueen sisä- eikä ulkopuolella. Nykyinen tilanpuute pakottaa FAG:n hallinnoimaan käytettävissä olevia tiloja optimaalisella tavalla. Markkinoiden avaamisella olisi vaikutuksia kapasiteetin hallintaan, matkatavaroiden käsittelyn järjestämiseen ja lentoasemalla tarjottujen palveluiden laatuun.

### 2.1. Laajentamisen mahdottomuus

FAG ei voi ympäristösyistä käyttää lentoasema-alueen sisällä sijaitsevia suojeltuja metsäalueita (229 hehtaaria) eikä Yhdysvaltain ilmavoimien käytössä edelleen olevaa eteläistä aluetta (170 hehtaaria), ja jolta on pääsy kiitoradalle.

Saksan viranomaisten mukaan varatilan puutetta ei voida kompensoida myöskään laajentamalla lentoasema-aluetta, jota rajaavat pohjoisessa ja idässä moottoritiet (A3 ja A5) sekä lännessä ja etelässä metsä, joka on luonnon melusuoja. Lentoaseman käytettävissä oleva alue on kasvanut

35 vuoden aikana vain 2,4-kertaisesti, kun taas matkustajamäärä on samaan aikaan kasvanut 130-kertaisesti. Nykyisen lentoasema-alueen laajentamista ei ole suunniteltu lähitulevaisuudessa eikä myöhemmin. Alueellisessa kehityssuunnitelmassa ilmaistaan selkeästi, että kapasiteettia voidaan lisätä vain lentoaseman nykyisten rajojen sisällä.

## 2.2. Optimaalinen tilankäyttö

FAG:n mukaan tilanpuute yhdistyneenä rakenteiden sijoitteluun aiheuttaa sen, että vain kolmannes ilma-alusten seisontapaikoista on putkipaikkoja. Tämä lisää liikennettä seisontapaikkojen ja terminaalien välillä ja siten myös liikenteeseen ja liikkuvan kaluston pysäköimiseen tarvittavaa tilaa.

Ulkopaikkoja ei voida myöskään käyttää täysin toisistaan riippumatta. Tilanpuute vaikeuttaa kahden vierekkäin sijaitsevan suuren ilma-aluksen huolintaa. Tämä lisää alueella tarvittavan kaluston määrää ja liikennettä kenttäalueella.

Saksan viranomaisten mukaan myöskään kentän seisontapaikkojen määrä ei ole riittävän sujuvaa liikenteen vastaanottamista varten. Seisontapaikkojen niukka määrä pakottaa lentoaseman käyttämään jatkuvasti kaikkia paikkoja ja pitämään kaikkea käytettävissä olevaa tilaa mahdollisena seisontapaikkana. Lentoasema toimii täydellä kapasiteetilla klo 6–22 ilman varakapasiteettia.

## 2.3. Kapasiteetin hallinta

Saksan viranomaiset arvioivat, että FAG ei pysty nykyisin tarjoamaan kysyntää vastaavaa kapasiteettia ja aikoo lisätä ilma-alusten liikkumiskertojen määrää 74 lentotapahtumasta tunnissa vuonna 1997 80 lentotapahtumaan tunnissa vuonna 2000, mikä merkitsee ylimääräisten seisontapaikkojen tarvetta.

Ulkopaikkojen suuren määrän vuoksi FAG varautuu ajoneuvoliikenteen määrän kasvuun, kun ilma-alusten liikkumiskerrat lisääntyvät. Ajoneuvoliikenteen kasvuksi arvioidaan 11–24 prosenttia, jolloin ajoneuvo-operaatioita olisi noin 250 tunnissa. Lisäksi maahuolinnan markkinoiden avaaminen pakottaisi sulkemaan 3 pohjoispuolella sijaitsevaa seisonta-alueita (7 seisontapaikkaa). Siten avaaminen ehkäisisi lentoaseman pyrkimyksiä lisätä kapasiteettia. FAG katsoo myös, että muiden palvelujen tarjoajien päästäminen lentoasemalle haittaisi sen sähköisen logistiikkajärjestelmän sujuvaa toimintaa ja vaikuttaisi kielteisesti kapasiteettiin.

FAG muistuttaa lisäksi, että kapasiteetin kehittäminen on lentoasemalle ensisijainen painopiste ja ratkaisevan tärkeä liiketaloudellinen valinta, jonka avulla lentoasema pyrkii

säilyttämään kärkipään asemansa Euroopan suurien lentoasemien joukossa. NACOn mukaan yhdenkin uuden toimijan tulo aiheuttaisi 32 000 m<sup>2</sup>:n lisätilan tarpeen, joka olisi kompensoitava sulkemalla seisontapaikkoja, mikä merkitsisi 18 000 ilma-alusoperaation menetystä vuodessa.

## 2.4. Matkatavaroiden käsittely

Saksan päätöksen tueksi esitettyssä asiakirja-aineistossa korostetaan lentoaseman matkatavarankäsittelyjärjestelmän laatua ja tehokkuutta, erityisesti lennolta toiselle siirtymisten yhteydessä, ja sitä, että tätä tasoa ei voida säilyttää, jos näiden palvelujen markkinoille tulisi toinen toimija.

Matkustajien turvatarkastuksen ja matkatavaroiden ajoitusten tarkastusten lisäksi amerikkalaiset lentoyhtiöt vaativat, että niiden lentokoneisiin lastatut matkatavarat tarkastetaan 100-prosenttisesti. Tämä vaatimus edellyttää liikenteenharjoittajan valvonnassa tehtäviä tarkastuksia, jotka vaativat aikaa ja tilaa, eikä matkatavaroiden vastaanottotilojen ruuhkaisuus anna mahdollisuutta toisen toimijan tulon.

## 2.5. Palveluiden laatu

Lentoaseman rakenteiden sijoittelun vuoksi erityisesti seisontapaikoista vain kolmannes on putkipaikkoja, kentällä kuljettavat matkat ovat pitkiä. Poikkeuspäätöksen tueksi esitettyjen selvitysten mukaan kenttäkaluston säilyttämiseen tarvittavan tilan puute pakottaa lentoaseman säilyttämään tätä kalustoa joillakin ilma-alusten seisontapaikoilla. Selvitysten mukaan näitä ongelmia ei voida ratkaista muuten kuin eri toimijoiden täydellisellä keskinäisriippuvuudella, ja markkinoiden avaaminen muille palvelujen tarjoajille heikentäisi palvelujen laatua ja etenkin pidentäisi 45 minuutin vähimmäisvaihtoaikaa (Minimum Connecting Time, MCT), joka on Frankfurtin lentoaseman liiketoimintalinjan keskeinen osatekijä.

## 3. Asianosaisten huomiot

Direktiivin 9 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti asianosaisia pyydettiin esittämään mielipiteensä asiasta. Monet lentoyhtiöt tunnustivat Frankfurtin lentoaseman palveluiden laadun, mutta korostivat monopoliasemassa olevan lentoaseman laskuttamien hintojen korkeutta. Nämä osapuolet katsovat, että lentoaseman esittämät tilantarvetta koskevat luvut ovat selvästi liioiteltuja, ja mainitsevat esimerkkejä yhtiöistä, jotka tarjoavat palveluja kolmansille lukuisten lentojen osalta ja puolet pienemmällä tilamäärällä kuin mitä Frankfurtin lentoasema

esittää tarvittavan toista palvelujen tarjoajaa varten. Ne muistuttavat myös, että silloin kun Delta vielä harjoitti omahuolintaa, sillä oli käytössään vain 8 000 m<sup>2</sup> ja silti sen kaluston avulla olisi voitu hoitaa jopa 10 prosenttia lentoaseman maahuolintapalveluista. Lentoliikenneyhtiöiden mielestä markkinoiden avaamiseen tarvittava tila on siis vähäisempi kuin Frankfurtin lentoaseman esittämä, ja niiden mielestä tämä tila olisi helposti järjestettävissä. Ne muistuttavat myös, että osa kalustosta voidaan jättää yöksi vapaina oleville seisontapaikoille, kuten monilla lentoasemilla tehdään ilman sen kummempia ongelmia. Lopuksi ne vielä paheksuvat sitä, että kaikki käytettävissä olevaa tilaa on vuosien ajan varattu järjestelmällisesti muuhun kuin maahuolintaan.

### III POIKKEUKSEN ARVIOINTI DIREKTIIVIN 96/67/EY SÄÄNNÖSTEN KANNALTA

#### 1. *Voimassa olevat säännöt maahuolinnasta*

##### 1.1. Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille

Direktiivissä säädetään mahdollisuudesta avata markkinat eri tahtiin riippuen siitä, miten maahuolinta järjestetään (omahuolinta tai palvelujen tarjonta) ja mikä on lentoaseman liikenteen merkitys. Ottaen huomioon liikenteen määrä Frankfurtin lentoasemalla tämän olisi direktiivin 1 artiklan mukaisesti sallittava omahuolinnan harjoittaminen 1 päivästä tammikuuta 1998 ja avattava kolmansille tarjottavien palvelujen markkinat 1 päivästä tammikuuta 1999.

Poikkeuspäätöksessä mainittujen huolintapalvelujen markkinoille pääsyä koskevat yleissäännöt vahvistetaan direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa. Nämä säännöt on sisällytetty Saksan asetuksen (Umsetzungsverordnung) 3 §:n 2 momenttiin. Näillä jäsenvaltio voi rajoittaa pääsyn markkinoille vähintään kahteen palvelujen tarjoajaan ja kahteen omahuolintaa harjoittavaan käyttäjään, jotka on valittava objektiivisin, avoimin ja syrjimättömin perustein.

Direktiivin 6 artiklan 4 kohdan mukaan jokaisella lentoaseman käyttäjällä on oltava todellinen valinnanmahdollisuus vähintään kahden maahuolintapalvelujen tarjoajan välillä riippumatta sille osoitetusta lentoaseman osasta.

Jos huolintapalveluiden tarjoamista kolmansille ja/tai omahuolinnan harjoittamista on mahdotonta vapauttaa direktiivissä säädetystä laajuudessa esimerkiksi lentoaseman ruuhkautuneisuudesta tai käyttöasteesta johtuvien erityisten tila- tai kapasiteettiongelmiin vuoksi, asianomainen jäsenvaltio voi 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan

perusteella varata oikeuden näiden palvelujen tarjoamiseen yhdelle palvelujen tarjoajalle ja/tai kieltää omahuolinnan tai rajoittaa se yhteen käyttäjään 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa täsmennetään kuitenkin, että

- a) poikkeuksissa on yksilöitävä maahuolintalaji tai -lajit, joille poikkeus myönnetään, ja käytettävissä olevaan tila- tai kapasiteettiongelmat, joilla poikkeusta perustellaan, ja
- b) poikkeuksiin on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellista toimenpiteistä, joilla vaikeudet voidaan poistaa.

Lisäksi poikkeus ei saa:

- a) rajoittaa tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista,
- b) vääristää kilpailua,
- c) koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

Direktiivin päätavoite on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta palveluja vapaasti. Tilannetta voidaan verrata vapaata palvelujen tarjoamista rajoittaviin valtion toimenpiteisiin, Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, tuomiot 23.7.1991 asiassa C-288/89 (Mediawet) (1) ja asiassa C-76/90 (Säger v. Dennemeyer) (2). Toimenpiteet, joilla suljetaan pois tai kielletään palvelujen tarjoajien toiminta, on voitava perustella pakottavien yleisen edun mukaisin syin eikä pelkästään taloudellisin syin, ja niiden on oltava tavoitteisiin nähden suhteutettuja, vaikka niitä sovellettaisiin yhtäläisesti kansalaisuudesta riippumatta palvelujen tarjoajiin.

##### 1.2. Menettely

Direktiivin 9 artiklan 6 kohdassa säädetään, että 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti myönnettyjen, omahuolintaa koskevien poikkeusten voimassaoloaika voi olla enintään kolme vuotta ja ne voidaan uusia kerran. Sen sijaan 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti myönnetty, kolmansille tarjottavia palveluja koskevat poikkeukset eivät saa olla kestoaltaan kahta vuotta pidempiä. Tämä kahden vuoden jakso voidaan tietyin ehdoin uusia toiseksi kahden vuoden jaksoksi.

Direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Saksan viranomaiset ovat sitoutuneet siihen, että poikkeuksen myöntämisestä tehty päätös tulee voimaan vain, jos komissio hyväksyy sen.

Komission tulee tarkastella jäsenvaltion myöntämää poikkeusta 9 artiklan 3, 4 ja 5 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja joko hyväksyä päätös, vastustaa sitä tai vaatia jäsenvaltiota muuttamaan päätöksen soveltamisalaa tai rajoittamaan se niihin lentoaseman osiin, joilla mainittuja rajoitteita todella on.

Komission on tarkastelussaan keskityttävä kolmeen seuraavaan kohtaan:

- a) Poikkeuksen oikeuttavien ja siten direktiivissä säädetyn laajuisen markkinoiden avaamisen estävien tila- ja kapasiteettiongelmiin olemassaolo ja laajuus

(1) Kok. 1991, s. I-4007.

(2) Kok. 1991, s. I-4221.

- b) Toimenpidesuunnitelma, jonka tulee olla uskottava ja toteutukseltaan ehdoton ja johon tulee sisältyä myös ne toimenpiteet, joihin lentoaseman on sitouduttava, sekä näiden toimenpiteiden toteuttamisaikataulu. Jos poikkeuspäätöksellä säilytetään täydellinen monopoliasema tiettyjen palvelujen osalta, jolloin lentoaseman käyttäjillä ei ole mahdollisuutta valita eikä mahdollisuutta harjoittaa omahuolintaa, (poikkeuksena edellä mainittu perinteinen omahuolinnan käyttäjä) komission on tarkasteltava esitettyä toimenpidesuunnitelmaa erityisen huolellisesti
- c) Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisten periaatteiden noudattaminen, kilpailun vääristyminen, soveltamisalan laajuus).

Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Poikkeuksella on tarkoitus auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Siten poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden esitetään estävän markkinoiden avaamisen säädettyssä aikataulussa. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, tuomio 20.4.1978 yhdistetyssä asiassa 80-81/77 *Commissionnaires réunis v. Receveur des Douanes* (1) ja tuomio 25.6.1992 asiassa C-116/91 (*British Gas*) (2), jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määriteltävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet.

Poikkeuspäätöstä on siis tarkasteltava näiden eri näkököhtien kannalta.

Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Se on tukeutunut etenkin Saksan viranomaisten esittämiin selvityksiin, vierailuihin Frankfurtin lentoasemalla ja teettämäänsä selvitykseen. Selvitys liittyi edellä mainittuun, perustamissopimuksen 86 artiklan nojalla esitettyyn valitukseen ja siinä pyrittiin kartoittamaan tila- ja kapasiteettiongelmiä, joita maahuolintapalvelujen markkinoiden avaaminen voisi lentoasemalla aiheuttaa. Tämän selvityksen "Ground Handling at Frankfurt Airport" laati Cranfieldin yliopiston "College of Aeronautics-Air Transport Group", ja tulokset toimitettiin komissiolle kesäkuussa 1997. Komissio on ottanut huomioon myös Frankfurtin lentoaseman esittämät huomautukset tähän Cranfieldin yliopiston selvitykseen, jotka Saksan viranomaiset toimittivat komissiolle 30. loka-

kuuta 1997. Lisäksi komissio on kuullut Saksaa 4 päivänä joulukuuta 1997 ja FAG:ia 29 päivänä joulukuuta 1997 käsillä olevasta arvioinnista.

## 2. Tila- ja kapasiteettiongelmat

Saksan ilmoituksesta ilmenee ensinnäkin, että lentoasemalla ei nykyisin ole riittävästi tilaa sitä ylimääräistä kenttäkalustoa varten, jota tarvittaisiin toisen palvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän toimintaan.

### Johdanto

Ennen lentoaseman tila- ja kapasiteettirajoitteiden arvioimista on tarpeen kerrata joitakin yleisesti hyväksytyjä periaatteita.

Päätöksen tueksi esitetyistä selvityksistä (NACO, Fraunhofer) ja komission teettämästä selvityksestä (Cranfield) ilmenee, että lentoaseman nykyisen kaluston määrä ei vaikuta liialliselta ja että FAG yrittää optimoida kaluston käyttöä tarpeiden suunnittelulla.

Omahuolintaa harjoittavan käyttäjän tarpeita voidaan yleensä verrata kolmansille palveluja tarjoavan tarpeisiin, joskin eri lentoasemien tilanne ja etenkin lentoaseman suurimman lentoyhtiön aluskanta voi olla erilainen. Tässä vaiheessa voidaan puhua yleisesti toimijasta erottelematta palveluiden tarjoajia ja omahuolintaa harjoittavia (joskus kyse voi olla samastakin yhtiöstä).

Yhden tai usean uuden toimijan tulo edellyttää lisätilaa. Kaluston tarve puolestaan riippuu lentoliikenteen määrästä lentoaseman ruuhkaisimpaan aikaan. Monopoli-tilanteessa vertailukohtana käytetään siis lentoaseman ruuhkahuippua. Kilpailutilanteessa on otettava huomioon kunkin toimijan ruuhkahuippu, joka ei välttämättä vastaa lentoaseman yleistä ruuhkahuippua. Näin ollen lentoaseman kokonaiskaluston tarve on yhteenlaskettu summa kunkin toimijan enimmäistarpeista. Kilpailutilanne lisää siten kaluston ja sen säilyttämiseen tarkoitettua tilan tarvetta.

Kilpailu johtaa kuitenkin nykyisin monopoliasemassa olevan toimijan markkinaosuuden pienenemiseen eli myös sen kalusto- ja säilytystilan tarpeen pienenemiseen. Tällaiset vaikutukset on syytä ottaa huomioon, vaikkakaan tarpeet eivät välttämättä pienene suhteessa markkinaosuuden laskuun. On vaikea arvioida kilpailun vaikutuksia eri palvelujen tarjoajien markkinaosuuksiin, sillä vaikutus riippuu sekä markkinaosuuksista että asiakkaiden jakautumisesta.

(1) Kok. 1978, s. 927.

(2) Kok. 1992, s. I-4071, 12 kohta.



## 2.1. Frankfurtin lentoasemalla käytettävissä oleva tila

FAG:n teettämistä selvityksistä ilmenee, että käytettävissä olevasta 148 000 m<sup>2</sup>:n kokonaistilasta lentoaseman omassa käytössä on nykyisin 146 000 m<sup>2</sup>. Nämä tiedot koskevat nykytilannetta, toisin sanoen FAG hoitaa kaikkien lentojen huolintapalvelut, mukaan lukien ne aiempaa harvemmat lennot, jotka Delta vielä vuonna 1997 on lentänyt tältä lentoasemalta. Tällä hetkellä Frankfurtin lentoaseman tilaongelma ei siis ole merkittävä. FAG:n mukaan yhdenkin uuden toimijan tulo aiheuttaisi 32 000 m<sup>2</sup>:n tilavajeen.

NACOn selvityksissä muistutetaan, että ennen vuotta 1997 vallinneessa tilanteessa, jolloin Delta harjoitti omahuolintaa ja jolloin sillä oli nykyistä enemmän lentoja, tilavaje oli 13 725 m<sup>2</sup>. Lentoaseman ennakoitavissa oleva ja suunniteltu liikenteen kasvu huomioon ottaen tämä vaje nousisi 16 300 m<sup>2</sup>:iin vuonna 2000. FAG arvioi lisäksi, että saman hypoteesin mukaan toisen palvelujen tarjoajan tulo nostaisi vajeen 32 200 m<sup>2</sup>:iin vuonna 1997 ja yli 35 000 m<sup>2</sup>:iin vuonna 2000.

Nämä selvitykset antavat komissiolle aihetta useisiin huomautuksiin:

### a) *Esitetyt arviot*

NACOn selvityksissä arvioidaan piirustusten perusteella tilaa olevan käytettävissä 148 000 m<sup>2</sup>, mutta FAG:n komissiolle 16 päivänä toukokuuta 1997 toimittamien tietojen mukaan vuonna 1997 käytettävissä oli todellisuudessa vain 138 235 m<sup>2</sup>. FAG:n mukaan kenttäkaluston säilyttämiseen käytettävissä oleva tilaa on vähennetty vuodesta 1994 toisaalta uusien seisontapaikkojen luomiseksi, jotta vastattaisiin kapasiteetin kysyntään, ja toisaalta uuden paloaseman rakentamiseksi.

### b) *Deltan vetäytyminen*

NACO esittää tilavajeeksi 32 000 m<sup>2</sup>, jos markkinat avattaisiin kilpailulle. Komissiolle lähetetyssä ilmoituksessa mainitaan jopa 35 000 m<sup>2</sup>:n vaje. Tässä hypoteesissa viitataan kuitenkin tilanteeseen, jossa lentoasemalle tulisi uusi palvelujen tarjoaja Deltan omahuolinnan lisäksi. Hypoteesin lähtökohtana ei siis ole toisen palvelujen tarjoajan tulo (yhteensä kaksi toimijaa) vaan kaksi palvelujen tarjoajaa — tai yksi palvelujen tarjoaja ja yksi omahuolintaa harjoittava käyttäjä — FAG:n itsensä lisäksi (siis yhteensä kolme toimijaa). Tilanne ei vastaa enää todellisuutta, koska Delta on luopunut omahuolinnasta.

Deltan vetäytyminen sekä omahuolinnan lopettaminen että lentojen määrän vähentäminen on vapauttanut tilaa käyttöön. Silloin kun Delta vielä harjoitti

omahuolintaa, sillä oli vain 17 päivittäistä lentoa, joiden huolintapalvelut se hoiti enimmäkseen omalla kalustollaan, joka olisi riittänyt hoitamaan jopa 13 lentoa samaan aikaan päivästä. Vapautunut tila on siten varsin huomattava, arviolta 8 000 m<sup>2</sup>.

Saksan poikkeuspäätökseen liitettyssä aineistossa muistutetaan, että FAG on käyttänyt ainakin osaa vapautuneesta tilasta tarjotakseen huolintapalveluja jäljelle jääneille Deltan lennoille ja joidenkin muiden liikenteenharjoittajien lennoille. Deltan vetäytyminen on siten parantanut FAG:n edellytyksiä tarjota huolintapalveluja, sillä se on saanut omaan käyttöönsä enemmän tilaa. Se että Delta harjoitti omahuolintaa vuoden 1997 alkuun, osoittaa kuitenkin, ettei toisen palvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan toiminta lentoasemalla ole mahdotonta.

### c) *Uusi palvelujen tarjoaja*

NACOn selvityksissä pyritään osoittamaan, että olisi mahdotonta päästää lentoasemalle uutta palvelujen tarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää. Niissä esitetään myös sellainen päätelmä, että lentoaseman olisi koordinoitava kaikkia huolintapalveluja. On kuitenkin mainittava, että historiallisista syistä kuriiripalvelu Federal Express on harjoittanut ja saa edelleen poikkeuspäätöksen mukaan harjoittaa omahuolintaa tiettyjen palvelujen osalta. Samoin SAS harjoitti joitakin omahuolintapalveluja vuoteen 1995. Yhtiöiden toiminta oli tai on Federal Expressin kohdalla tosin hyvin pienimuotoista ja rajoittuu ainoastaan tiettyihin lentoaseman osiin, jotka on tarkoitettu rahdin ja postin käsittelyyn eivätkä liity matkustajaterminaaleihin. Tätä toimintaa voidaan pitää merkitykseltään vähäisenä direktiivin soveltamisen kannalta. Näin ei kuitenkaan ollut terminaalissa 2 toimineen Deltan kohdalla, mikä osoittaa, että toinen toimija FAG:n lisäksi ei vaikeuta lentoaseman toimintaa kokonaisuudessaan.

### d) *Esitetyt laskelmat*

Cranfieldin selvityksessä arvioidaan käytettävissä olevaksi tilaksi 164 000 m<sup>2</sup>. Tämä saadaan laskemalla yhteen FAG:n ilmoittama nykyisin käytettävissä oleva tila 138 000 m<sup>2</sup> ja ottamalla huomioon sekä tiettyjen rahtialueiden laajentamisen myötä saatava tila (51 000 m<sup>2</sup>) että toisaalta uusien rakennusten viemä tila (25 000 m<sup>2</sup>).

## 2.2. Tilatarpeet

Poikkeuspäätöstä tukevissa NACOn selvityksissä esitetyt tarpeet antavat aihetta huomautuksiin sekä esitettyjen lukujen että tilankäytön osalta.

a) *Arviot*

NACOn selvityksestä 27 päivältä lokakuuta 1995 ilmenee, että toisen palvelujen tarjoajan tulon aiheuttama lisätilan tarve olisi 20 000 m<sup>2</sup>, jolloin olisi yhteensä kolme toimijaa eli FAG:n lisäksi Delta harjoittaisi vielä omahuolintaa. Nykyisessä tilanteessa kun Delta on vetäytynyt pois ja FAG:n omassa käytössä on 146 000 m<sup>2</sup>, NACO arvioi lisätarpeeksi 32 000 m<sup>2</sup> (eli yhteensä 178 000 m<sup>2</sup>) eikä 20 000 m<sup>2</sup> kuten silloin, kun Delta vielä oli läsnä. Lisäksi NACOn selvityksistä ilmenee, että sen hypoteesin mukaan, että Delta olisi jatkanut omahuolinnan harjoittamista eli lentoasemalla olisi ollut toinen toimija (omahuolintaa harjoittava), tilan kokonaistarpeeksi arvioitiin vain 155 000 m<sup>2</sup>.

Deltan osuutta tilan lisätarpeesta (13 778 m<sup>2</sup>) ei pitäisi kuitenkaan laskea yhteen uuden palvelujen tarjoajan tulosta aiheutuvan tilantarpeen kanssa, sillä tämä tilantarve ei johdu itsenäisestä palvelujen tarjoajasta vaan Deltasta. Delta on lopettanut omahuolinnan harjoittamisen, joten Deltan lennoille tarjottavista huolintapalveluista aiheutuva tilantarve sisältyy jo FAG:n käytössä oleviin 146 000 m<sup>2</sup>:iin. Uuden itsenäisen palvelujen tarjoajan tulosta aiheutuva lisätilan nettotarve monopolitilanteeseen verrattuna on siis pikemmin noin 18 500 m<sup>2</sup> (32 000 – 13 725). Nykytilanteessa, jossa FAG on ainoa toimija, voidaan olettaa, että tilan kokonaistarvekin olisi vähäisempi eli 165 000 m<sup>2</sup> (146 000 + 18 500) eikä NACOn ilmoittamat 178 000 m<sup>2</sup>.

Lisäksi NACOn hypoteesissa Deltalla oli enemmän lentoja kuin vuonna 1997 ja silti sen kalustolla olisi voitu hoitaa vielä enemmän lentoja. Itse asiassa Delta pystyi säilyttämään 8 000 m<sup>2</sup>:n alueella kaiustoa, jonka avulla se olisi voinut hoitaa useimmat huolintapalvelut 8–10 prosentille lentoaseman kaikista lennoista.

Tämä osoittaa selvästi, että tällaisen markkinaosuuden edellyttämä tilantarve on paljon vähäisempi kuin NACOn selvityksissä arvioidaan. Deltan markkinaosuus oli sitä paitsi samaa luokkaa kuin NACOn selvityksessä käytetty oletus, ja koska Delta ei liikennöinyt iltapäivisin, sillä piti olla tarpeeksi tilaa koko kalustonsa säilyttämistä varten. Vastaavaa tarvetta ei ole sellaisella palvelujen tarjoajalla, jolla on useita asiakkaita ja joka voi siten jakaa palvelunsa tasaisemmin koko päivälle.

Toisaalta NACOn arvio perustuu kunkin palvelujen tarjoajan tarpeisiin kiireisimpänä ajankohtana. Arviossa laskeaan yhteen jokaisen palvelujen tarjoajan koko kalustonsa säilyttämiseen tarvitseman tilan kokonaistarve ottamatta huomioon, että varsinkin Frankfurtin kaltaisella lentoasemalla, jossa liikenne on vilkasta, huomattava osa kalus-

tosta on lähes koko ajan käytössä eikä suinkaan säilytyksessä suurinta osaa päivästä. Kalusto on säilytyksessä öisin, jolloin huollettavia lentoja ei ole, joten säilytykseen voidaan käyttää vapaita seisontapaikkoja, kuten nykyisinkin tehdään.

Markkinoiden avaamisen aiheuttama tilantarve riippuukin suureksi osaksi asiakkaiden jakautumisesta palvelujen tarjoajien kesken ja toimintojen jakautumisesta pitkin päivää.

NACOn ja Cranfieldin erilaisten arvioiden perusteella ja ottaen huomioon eri hypoteesit, jotka koskevat asiakkaiden jakautumista sekä mahdollisuuksia jakaa huolintapalvelut pitkin päivää, voidaan arvioida, että

i) tilantarve vaihtelee välillä 104 000 – 165 000 m<sup>2</sup>

ii) käytettävissä olevaa tilaa on 148 000 – 164 000 m<sup>2</sup>.

Jopa NACOn valitseman kaikkein pessimistisimmän hypoteesin mukaan (tarve 165 000 m<sup>2</sup> ja käytettävissä 148 000 m<sup>2</sup>) olisi mahdollista säilyttää 90 prosenttia tarvittavasta kalustosta. Lentoasemalla, jossa ruuhkahuippuja on hyvin vähän, kuten FAG ilmoittaa, vähintään 10 prosenttia kalustosta on aina käytössä eikä pysäköitynä. Ruuhkahuippujen ulkopuolella kalustoa voidaan säilyttää vapailla seisontapaikoilla.

b) *Käytettävissä olevan tilan käyttö*

Kuten jo on mainittu, 9 artiklaa on tulkittava suppeasti ja ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tarkoitus. Direktiivin tarkoituksena on otsikkonsa mukaisesti pääsy maahuolinnan markkinoille, ja vapaan markkinoille pääsyn periaate täsmennetään selkeästi 6 ja 7 artiklassa, joskin jäsenvaltioille annetaan tiettyjä mahdollisuuksia rajoittaa pääsy vähintään kahteen toimijaan joidenkin palvelujen osalta.

Komission mielestä direktiivin tavoite merkitsee, että poikkeuksen perusteena voidaan käyttää ainoastaan 9 artiklassa mainittuja rajoitteita, jotka itsessään estävät direktiivin soveltamisen. Sen sijaan ei voida hyväksyä lentoaseman itsensä luomia rajoitteita, jollainen tapaus on Deltalta vapautuneen tilan käyttöönotto direktiivin antamisen jälkeen. Esteeseen vetoava taho ei saa itse aiheuttaa estettä markkinoiden avaamiselle.

Lentoasemalla on vapautunut käyttöön uutta tilaa useiden vuosien ajan. Lentoaseman kehittämissuunnitelmat osoittavat kuitenkin, että nämä uudet tilat on aina ohjattu ja ohjataan edelleen muuhun kuin maahuolinnan käyttöön, myös sellaiseen kaupalliseen toimintaan, joka ei ole välttämätöntä lentoliikenteen hoitamisen kannalta.

Tilanpuute sinänsä ei estä uuden toimijan tuloa Frankfurtin lentoasemalle, mutta FAG:n tapa jakaa käytettävissä olevaa tai vapautuvaa tilaa voisi aiheuttaa ongelmia uuden toimijan tulon yhteydessä.

Vuoteen 1997 asti Delta harjoitti omahuolintaa, eikä tämä estänyt maahuolinnan asianmukaista sujumista Frankfurtin lentoasemalla. FAG:n esittämä tilavaje ei haitannut lentoaseman moitteetonta toimintaa, heikentänyt palvelujen laatua eikä muutenkaan huonontanut lentoaseman mainetta edes tilanteessa, jossa FAG:n lisäksi yksi lentoyhtiö harjoitti omahuolintaa.

Saksa ei osoita, että lentoasemalle olisi mahdollonta päästää uutta toimijaa.

### 2.3. Lentoaseman sijoittelusta aiheutuvat ongelmat

Jollei tilantarve oikeuta monopolin säilyttämistä koko lentoasemalla, olisi tarkasteltava sitä, onko infrastruktuurien sijoittelun puolesta mahdollista avata markkinat kaikissa osissa lentoasemaa ja missä laajuudessa avaamista voidaan suunnitella. Tässä vaiheessa on tarkasteltava yksityiskohtaisemmin lentoasemaa ja sen molempia terminaalieja.

Terminaalien 2 yhteydessä voidaan huoltaa 13 putkipaikkaa, 18 ulkopaikkaa aivan terminaalien edustalla ja lähialueen lentoliikenteen käytössä olevaa 11 seisontapaikkaa. Terminaalien 2 käyttää suuri joukko eri lentoyhtiöitä, jotka eivät yleensä paikoita ilma-aluksiaan terminaalien 1 tasolle. Tämän terminaalien suora muoto auttaa välttämään liikenneongelmia. Cranfieldin selvityksen mukaan matkatavaroiden lajitteluun varatut tilat riittävät uusille toimijoille. Huomattava määrä tilaa vapautui Deltan lopetettua omahuolinnan, joskin osa tästä tilasta on sittemmin varattu FAG:n kalustolle. Terminaalien 2 osalta ei siten ole sellaisia tila- tai liikenneongelmia, jotka estäisivät uuden toimijan tuloa, sillä Delta harjoitti siellä omahuolintaa useiden vuosien ajan. Mahdottomuus avata markkinoita ei vaikuta suinkaan aukottomasti todistetulta, eikä monopolin säilyttäminen tässä osassa lentoasemaa ole perusteltua. Cranfieldin selvityksen mukaan tässä terminaalissa käytettävissä oleva tila ei kuitenkaan riitä samanaikaisesti useammalle kuin kolmelle palvelujen tarjoajalle (palveluja tarjoavia tai omahuolintaa harjoittavia).

Sen sijaan terminaalien 1 toimijoiden lisääntyminen vaikeuttaisi huomattavasti kenttäajoneuvojen liikennettä. Terminaalien 1 matkustajalaiturien A ja B sekä B ja C väliset ”pussinperät” vaikeuttavat jo nykyisin ilma-alusten siirtämistä. Useiden palvelujen tarjoajien tai omahuolintaa harjoittavien käyttäjien toiminta olisi ongelmallista. Palvelujen tarjoajien lisääntyminen olisi todennäköistä terminaalien itäosassa, jossa on useita käyttäjiä. Sitä vastoin

länsiosassa ei ole juuri muita liikenteenharjoittajia kuin Lufthansa ja Condor. FAG:n esittämien (Fraunhofer, kesäkuu 1997, selvityksen viimeinen liite) lentosuunnitelmien mukaan 94 prosenttia tämän osan toiminnoista oli Lufthansan ja Condorin suorittamia. Muiden liikenteenharjoittajien osuus tässä osassa lentoasemaa oli vain 124 lentotapahtumaa viikossa (eli noin yksi tapahtuma kolmessa päivässä kullakin alueen seisontapaikalla). Toisaalta Lufthansan ja Condorin lennot tämän alueen ulkopuolella ovat hyvin vähäisiä, lukuun ottamatta seisontapaikkaa B2, joka on lähes kokonaan Lufthansan käytössä. Näin ollen tällä alueella toimisi joka tapauksessa lähinnä vain yksi palvelujen tarjoaja (joko FAG, itsenäinen palvelujen tarjoaja tai omahuolintaa harjoittava Lufthansa). Ei ole teknisiä rajoitteita sille, että Lufthansan tarvitsemat huolintapalvelut toimittaisi toinen palvelujen tarjoaja kuin terminaalien 1 itäosassa toimiva.

FAG ilmoitti 7 päivänä tammikuuta 1998 lukujen muuttumisesta siten, että elokuussa 1997 muiden lentoyhtiöiden kuin Lufthansan osuus terminaalien länsiosan liikenteestä oli keskimäärin 12,2 prosenttia ja näitä eri käyttäjiä oli 18. Komissio ei ole vakuuttunut, että tällainen lisäys aiheuttaisi vakavaa ruuhkautumista, vaikka luvut olisivat totuudenmukaisia ja edustavia. On hyvä muistaa myös, että FAG vastaa seisontapaikkojen jakamisesta eri käyttäjien kesken ja voi siten pyrkiä vähentämään ongelmaa. Edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti ainoastaan 9 artiklassa tarkoitettuja rajoitteita voidaan käyttää poikkeuksen perusteena. Este markkinoiden avaamiselle ei saa johtua esteeseen vetoavan osapuolen toiminnasta.

Terminaalien ulkoinen rakenne itsessään ei ole mikään peruste monopolin ylläpitoon. Koska direktiivissä rajoitetaan kestoltaan enintään kahteen vuoteen jäsenvaltion mahdollisuus myöntää poikkeus 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla ja koska siinä säädetään myös, että lentoaseman käyttäjillä on oltava todellinen valinnanmahdollisuus riippumatta niille osoitetusta lentoaseman osasta, jäsenvaltio ei saa rajoittaa käyttäjien oikeutta sellaisten rajoitteiden perusteella, joiden muuttamiseen poikkeuksen voimassaoloaikana ei ole varauduttu. Jokaiseen poikkeukseen on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla poikkeuksen myöntämisen perusteena olevat rajoitteet voidaan poistaa.

Nyt esitettyyn poikkeukseen ei ole liitetty suunnitelmia terminaalien 1 muuttamiseksi ja mainittujen rajoitteiden poistamiseksi. Tämän vuoksi esitetty asiantila ei riitä yksin perusteeksi monopoliaseman säilyttämiseen sitä päivämäärää 1 päivää tammikuuta 1999 pidemmälle, joka direktiivin 1 artiklassa asetetaan markkinoiden avaamiselle Frankfurtin kaltaisella lentoasemalla.

## 2.4. Käynnissä olevat työt

Poikkeuksessa tukeudutaan myös siihen, että terminaalin 1 matkustajalaiturilla A on käynnissä rakennustöitä, joiden tarkoituksena on luoda uusia seisontapaikkoja ja vähentää lentoaseman riippuvuutta kentän länsiosassa sijaitsevista ulkopaikoista. Toisaalta koko terminaalia 1 ollaan mukauttamassa Schengenin sopimusta vastaavaksi. Tässä erityisessä tapauksessa se käsittää sen tasojen kaksinkertaistamisen. Terminaali 2 jo vastaa näitä säännöksiä. Rakennustyöt on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2000 lopussa. Laajennuksen ansiosta voitaneen lisätä putkipaikkojen määrää ja siirtää tietyt ulkopaikat nykyistä lähemmäksi, mikä nopeuttaa matkustajien lähtöä ja saapumista sekä ajoneuvoliikennettä alueella.

Töiden aikana liikenneongelmat pahenevat nykyisestä aiheuttaen ongelmia matkustajalaituri A:n pohjoisessa osassa. Saksan viranomaisten toimittaman, tilasuunnitelman 16 päiväältä toukokuuta 1994 mukaan lisätoimijan jatkuva toiminta estyy terminaalin 1 matkustajalaiturin C seisontapaikalle C15 asti eikä siten salli kahta samanai-kaista toimijaa. Samasta syystä toimijoiden määrä on rajoitettava yhteen seuraavissa tapauksissa: matkustajalaiturien välisellä alueella tapahtuva toiminta sekä ulkopaikkojen ja terminaalin 1 välinen matkustajien, matkatavaroiden, miehistön, rahdin ja postin kuljetus. Rakennustöistä johtuva este markkinoiden avaamiselle näiden töiden poikkeuksellisen ja väliaikaisen vaikutuksen takia voidaan hyväksyä poikkeuksen perusteeksi.

## 2.5. Vaikutukset kapasiteettiin

Saksa väittää, että huolintapalveluiden markkinoiden avaaminen edellyttäisi ulkopaikkojen muuttamista kenttäkaluston säilytysalueeksi, mikä vähentäisi lentoaseman kokonaiskapasiteettia.

Tämä väite liittyy suoraan aiemmin esitettyyn tilanpuutteen väitteeseen, sillä se perustuu oletukseen, että toisen toimijan tarvitsema tila voitaisiin saada vain ottamalla muuhun käyttöön nykyisiä ilma-alusten seisontapaikkoja. Todisteita tällaisista rajoitteista ei ole ainakaan toistaiseksi esitetty.

Kuten kerran on jo esitetty lentoaseman kokonaisalue on kasvanut vain 2,4-kertaisesti viimeisten 40 vuoden aikana, vaikka matkustajamäärä on kasvanut samaan aikaan 130-kertaisesti. Tämän jälkeen päätöksessä vedotaan nykyistä tarjontaa paljon suurempaan kapasiteetin kysyntään.

Kapasiteettirajoitteet ovat perusteltuja rakenteiden sijoittelun vuoksi, etenkin pitkittäismuoto johtaa väistämättä siihen, että lähes kaksi kolmasosaa seisontapaikoista on ulkopaikkoja. Toisaalta liian lyhyt etäisyys kahden kiito-

radan välillä estää järjestämästä niiden liikennettä itsenäisesti. Lentoasema voi käyttää vain yhtä kiitorataa kerralla, mikä vie paljon aikaa ja kapasiteettia. Rajoitteet johtavat myös kuljetuskaluston käytön lisääntymiseen.

Saksan viranomaisten päätöksen tueksi esitetyn aineiston mukaan lentoasemalta puuttuu jo nykyisin 11 ilma-alusten seisontapaikkaa. Vaje pakottaa käyttämään kaikkia seisontapaikkoja ja lisäksi hyödyntämään kaiken vapautuvan tilan uusien seisontapaikkojen luomiseksi, mikä estää varaamista pysäköintitilaa kenttäajoneuvoille.

Esitetyn aineiston mukaan lentotapahtumien lisäämistä koskeva lentoaseman kehittämissuunnitelma on toteutettavissa vain, jos ilma-alusten seisontapaikkoja lisätään riittävästi. Palvelujen lisätarjoajan tulo häittäisi kaivatun kapasiteetin saavuttamista aiheutuvan tilanmenetyksen vuoksi.

Saksan esittämät kapasiteettirajoitteet ja markkinoiden avaamisen seuraukset eivät oikeuta säilyttämään täydellistä monopolia.

Ensiksi minkään lentoaseman pinta-ala ei voi kasvaa suhteessa liikenteen kasvuun. Kapasiteetti vaihtelee laajentamispäätösten mukaan. Useimmilla Euroopan suurista lentoasemista kysyntä ylittää käytettävissä olevan kapasiteetin, eikä Frankfurtin lentoasema siten ole mitenkään poikkeus. Lentoaseman toiminta ja palvelujen taso osoittavat, että tähän asti kapasiteettiongelmat on kyetty voittamaan, vaikka matkustajia oli 38,8 miljoonaa vuonna 1996 (vastaavasti 300 000 matkustajaa vuonna 1950). Esitetyt luvut eivät itsessään osoita ylitse pääsemätöntä kapasiteettiongelmaa. Suunniteltu seitsemän seisontapaikan sulkeminen ei vaikuta lentoaseman nykyiseen kokonaiskapasiteettiin. Joka tapauksessa paikat olisi suljettu uuden infrastruktuurin rakentamiseksi. Rakennustöiden myötä saatavien paikkojen määrä on suurempi kuin suljettavat seitsemän paikkaa. Seisontapaikkojen kokonaismäärä 156 jos otetaan huomioon matkustajalaiturin A laajentamisesta seuraavat paikat ja molemmat terminaalit yhdistävän matkustajalaiturin C paikat osoittaa, että muihin lentoasemiin verrattuna Frankfurtissa on mahdollista vastata lentoaseman odottamaan kysyntään, joka on 80 lentotapahtumaa tunnissa vuonna 2000. Seisontapaikkojen määrä ei siis ole Frankfurtin lentoaseman kapasiteetin suhteen ratkaiseva tekijä.

Saksan viranomaisten perustelut pohjautuvat vaikutuksiin, joita toisen huolitsijan tulolla olisi suunniteltuun kapasiteetin lisäykseen. Saksan viranomaiset ilmaisevatkin selvästi, että kapasiteetin erittäin huomattava lisääminen on lentoaseman asettama painopiste tuleville vuosille.

Kaluston ja henkilöstön tarve tietyinä ajankohtana riippuu ensisijaisesti huolintapalveluja tarvitsevien ilma-alusten määrästä, ei palveluja tarjoavien huolintayritysten lukumäärästä. Samoin lentoaseman päätös suunnitella kapasiteetin lisäystä voi tyydyttää osan lentoyhtiöiden kysynnästä.

Päätöstä kapasiteetin lisäämisestä ei voida pitää pelkästään lentoaseman taloudellisiin etuihin liittyvänä, vaan sillä on laajempaakin taloudellista merkitystä, epäilyksettä lentoasemien on kuitenkin noudatettava direktiiviä, ja poikkeus voidaan myöntää ainoastaan, jos markkinoiden avaaminen ei ole mahdollista. Kyseisessä tapauksessa poikkeuksen ajallinen rajoitus itsessään riittäisi sen perusteeksi. Päinvastainen antaisi lentoasemalle oikeuden määrittellä itse, ja niin pitkäksi aikaa kuin se haluaa, tavoitteita, jotka se asettaa lainsäädännön noudattamisen edelle. Mikä tahansa lentoasema voisi vedota samaan Saksan viranomaisten esittämään perusteeseen joskin ehkä hieman eri sävyyn sillä maahuolintapalveluja varten varattu ylimääräinen tila on joka tapauksessa poissa muihin tarkoituksiin käytettävissä olevasta tilasta. Direktiivissä esitetty ongelma on toinen: vastattava kysymys on onko 9 artiklan 4 kohdan mukaisia tila- tai kapasiteettirajoitteita olemassa, jotka eivät salli markkinoiden avaamista. Ratkaisuvia eivät ole toiveet tai päätökset kapasiteetin lisäämisen mahdottomuudesta. Saksan viranomaiset eivät ole esittäneet todisteita, että markkinoiden avaaminen olisi mahdotonta.

Seisontapaikkojen suunnitellun kokonaismäärän (156) pitäisi riittää vastaamaan tarpeisiin, joita kiitoratojen kapasiteetin lisäys aiheuttaa.

Saksa perustelee poikkeuspäätöstä myös markkinoiden avaamisen vaikutuksilla järjestelmän hallintoon, matkatarvareiden käsittelyyn sekä Frankfurtin palvelujen laatuun ja etenkin vähimmäisvaihtoaikaan. Direktiivin 9 artiklassa sallitaan poikkeuksen myöntäminen ainoastaan tila- ja kapasiteettirajoitteiden perusteella, joten komissio ei voi hyväksyä tätä perustetta.

### 3. Toimenpidesuunnitelma

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan poikkeuspäätöksen on liitettävä suunnitelma asianmukaisista toimenpiteistä rajoitteiden poistamiseksi.

Saksan päätöksen perusteena on lentoaseman tilanpuute ja ruuhkautuneisuus. Tilanpuutetta ei kuitenkaan ole todistettu, ja komission mielestä ruuhkautuneisuus rajoittuu terminaaliin 1. Päätöksestä puuttuu kuitenkin suunnitelma ruuhkautuneisuuden kokonaisratkaisusta.

Lisäksi poikkeusta perustellaan ruuhkautuneisuuden pahenemisella terminaaliin 1.

Lentoasemalla on todellakin käynnissä rakennustöitä, joiden tarkoituksena on mukauttaa terminaali 1 Schengenin sopimukseen sekä laajentaa terminaalin 1 matkustajalaituria A (alpha). Laajennuksen ansiosta saadaan 12 uutta putkipaikkaa ja vastaavasti eräitä ulkopaikkoja voidaan siirtää lähemmäksi. Matkustajalaiturin A ja vastaavasti eräitä ulkopaikkoja voidaan siirtää lähemmäksi. Matkustajalaiturin A töiden valmistuessa vuoden 2000 lopussa vapautuvien ulkopaikkojen alue voidaan osoittaa huolintakaluston säilytykseen.

Töiden aikana sekä Schengenin sopimuksen määräyksiin mukauttamisesta että matkustajalaiturin A laajentamisesta johtuvat liikenneongelmat ovat liian suuria, jotta terminaaliin 1 voitaisiin päästää useita toimijoita, varsinkaan matkustajalaiturien välisiin molempiin ”pussinperiin”. Töiden valmistuttua jäljelle jää joitakin rajoitteita, mutta Saksan viranomaisten esittämän suunnitelman mukaan lentoasema sitoutuu avaamaan markkinat tällä alueella ja vapauttamaan kiitoradan ja terminaalin 1 väliltä seitsemää seisontapaikkaa vastaavan pysäköintitilan huolintakaluston säilytystä varten. Sitoumus koskee myös palvelujen tarjoajien valinnan järjestämistä heti vuoden 2000 alussa.

FAG:n sitoumusta varata joka tapauksessa viimeistään tuolloin vapautuvat seisontapaikat huolintakaluston säilytykseen, jotta markkinat voitaisiin avata, voidaan pitää direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisena toimenpiteenä rajoitteiden poistamiseksi.

### 4. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen perusteiden noudattaminen

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen perusteiden, direktiivin tavoite, kilpailun vääristymisen estäminen ja toimenpiteen tarkoituksenmukaisuus rajoitteisiin nähden, noudattamista ei nimenomaisesti mainita Saksan päätöksessä eikä tästä esitetä mitään vastaavia todisteita.

Toisin kuin Cranfieldin yliopiston selvityksen päätelmissä esitetään — päätelmät on toimitettu Frankfurtin lentoasemalle ja tiedoksi Saksan viranomaisille — ja vaikka eri terminaalit edellyttäisivät erilaista lähestymistapaa, poikkeuspäätöksessä ei tehdä minkäänlaista eroa terminaalien välillä eikä perustella lainkaan, minkä vuoksi markkinoita ei voida avata kummassakaan terminaaliin. Edellä esitettyjen, terminaaliin 2 käytettävissä olevaa tilaa koskevien huomioiden ja terminaalin 1 matkustajalaitureilla A ja B, joita käyttävät suurimmaksi osaksi saman yhtymän lentoyhtiöt, vallitsevan tilanteen perusteella komissio katsoo,

että poikkeuksen soveltamisala on tarpeettoman laaja, joten se ei noudata direktiivin 9 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan iii alakohdassa mainittua periaatetta.

#### IV PÄÄTELMÄT

Edellä mainittujen syiden vuoksi komissio arvioi, että Saksan esittämät väitteet, selvitykset ja suunnitelma eivät osoita sellaisten rajoitteiden olemassaoloa, että pyydytyt poikkeukset olisivat perusteltuja.

Kuultuaan Saksan viranomaisia ja neuvoteltuaan heidän kanssaan päätösluonnoksesta komissio katsoo, että Saksan viranomaisten tekemää ja 15 päivänä lokakuuta 1997 ilmoittamaa päätöstä on muutettava direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksynnän antamiseksi seuraavalla tavalla:

##### Terminaali 1

Myönnettyä poikkeusta direktiivin säännöksistä, jotka koskevat palvelujen tarjoamista kolmansille ja omahuolintaa, on sovellettava terminaalin itäosaan (Saksan toimitamassa Bestandplan 1994 -suunnitelmassa, matkustajalaiturin B itäosan seisontapaikat B2–B42 ja matkustajalaiturin C paikat C2–C15) ja matkustajien, matkatavaroiden ja miehistön sekä rahdin ja postin kuljetukseen ulkopaikoilla pysäköityjen ilma-alusten ja terminaalin välillä, koska rakennustyöt pahentavat terminaalin 1 ruuhkautuneisuutta. Sen sijaan terminaalin muissa osissa ei edellä mainittujen syiden vuoksi tule soveltaa kolmansille palvelujen tarjoamista koskevaa poikkeusta, ja omahuolintaa koskevissa määräyksissä on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan lentoaseman käyttäjään.

##### Terminaali 2

Myönnetty poikkeus palvelujen tarjoamista kolmansille terminaalin 2 osalta on poistettava. Markkinat on avattava toiselle palvelujen tarjoajalle FAG:n lisäksi, jotta käyttäjät voivat valita ainakin kahden palvelujen tarjoajan välillä. Direktiivin mukaisesti myönnettyssä omahuolintaa koskevassa poikkeuksessa on kuitenkin rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään, koska terminaalissa käytettävissä oleva tila ei riitä useammalle kuin kolmelle toimijalle (palvelujen tarjoajat ja omahuolitsijat).

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

Hyväksytään Flughafen Frankfurt/Main AG:lle myönnetty ja komissiolle 10 päivänä huhtikuuta ja 20 päivänä lokakuuta 1997 ilmoitetut poikkeuspäätökset, edellyttäen, että Saksa muuttaa niitä seuraavasti:

- a) terminaalin 1 osalta sovelletaan direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan perusteella annettua poikkeusta ainoastaan matkustajalaiturin B itäosan seisontapaikkoihin B2–B42 ja matkustajalaituriin C seisontapaikkaan C15 asti sekä matkustajien, matkatavaroiden, miehistön, rahdin ja postin kuljetukseen ilma-aluksen ja terminaalin välillä; matkustajalaiturin A ja matkustajalaiturin B länsiosan seisontapaikkojen B10–B23 osalta ei sovelleta direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella annettua poikkeusta, ja direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella annettua poikkeusta on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään
- b) terminaalin 2 osalta ei sovelleta direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella annettua poikkeusta, ja direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella annetussa poikkeuksessa on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään.

#### 2 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle 1 artiklan mukaisesti muutetuista poikkeuspäätöksistä ennen niiden voimaantuloa.

#### 3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 14 päivänä tammikuuta 1998.

*Komission puolesta*

Neil KINNOCK

*Komission jäsen*

**KOMISSION PÄÄTÖS,**

tehty 14 päivänä tammikuuta 1998,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Düsseldorfin lentoasemaan (Flughafen Düsseldorf GmbH)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 71)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/388/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY<sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 9 artiklan 5 kohdan, ja

on kuullut neuvoo-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

**I SAKSAN ILMOITTAMAN POIKKEUKSEN SOVELTAMISALA****A. Saksan viranomaisten ilmoitus**

- (1) Saksa ilmoitti komissiolle 17 päivänä lokakuuta 1997 (josta on julkaistu yhteenveto *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*<sup>(2)</sup>), direktiivin 96/67/EY 9 artiklan mukaisesti päätöksestään myöntää Düsseldorfin lentoasemalle (Flughafen Düsseldorf GmbH) seuraava poikkeus:

- Omahuolinnan harjoittaminen kielletään direktiivin liitteessä olevassa 5.1, 5.2, 5.4 (miehistön kuljetusta lukuun ottamatta), 5.5 ja 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta ja rahdin käsittelyn osalta terminaalien ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä: Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla kolmen vuoden ajaksi alkaen 1 päivänä tammikuuta 1998 ja päättyen 31 päivänä joulukuuta 2000.
- Omahuolinnan harjoittaminen rajoitetaan kahteen käyttäjään direktiivin liitteessä olevassa 6.1, 6.2 ja 6.3 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla kolmen

vuoden ajaksi alkaen 1 päivänä tammikuuta 1998 ja päättyen 31 päivänä joulukuuta 2000.

- Düsseldorfin lentoasemalle varataan yksinoikeus palvelujen tarjoamiseen kolmansille direktiivin liitteessä olevassa 5.1, 5.2, 5.4 (miehistön kuljetusta lukuun ottamatta), 5.5 ja 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta ja rahdin fyysisen käsittelyn osalta terminaalien ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla kahden vuoden ajaksi alkaen 1 päivänä tammikuuta 1999 ja päättyen 31 päivänä joulukuuta 2000.
- Direktiivin liitteessä olevassa 6.1, 6.2 ja 6.3 kohdassa tarkoitettuja palveluja kolmansille osapuolille tarjoavien määrä rajoitetaan kahteen. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla kolmen vuoden ajaksi alkaen 1 päivänä tammikuuta 1998 ja päättyen 31 päivänä joulukuuta 2000.

**B. Poikkeuksen perusteet**

- (2) Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevat yleissäännöt vahvistetaan direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Näissä säännöissä esitetään selkeästi markkinoiden mahdollisimman suuren avoimuuden periaate useimpien maahuolintapalvelujen osalta. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista, koska lentoasemalla vallitseva tilanne ja niiden tehtävät poikkeavat tavanomaisesta etenkin turvallisuusongelmien mutta myös tila- ja kapasiteettiongelmiin vuoksi, joita voi esiintyä useimpien lentoasemien tietyissä osissa. Sen sijaan vaaditaan sekä omahuolinnan että kolmansille annettavien palvelujen avoimuuden tiettyä vähimmäistasoa neljään eri luokkaan kuuluvien palvelujen osalta, toisin sanoen lentoaseman erityisen herkällä alueilla. Näitä ovat asematasopalvelut, matkatavaroiden käsittely, polttoainehuolto sekä jotkin rahdin ja postin käsittelyyn liittyvät tehtävät.

<sup>(1)</sup> EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36<sup>(2)</sup> EYVL C 335, 6.11.1997, s. 6

(3) Direktiivissä otetaan huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädettyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema saa ratkaistua kulloisetkin rajoitteet. Nämä poikkeukset voivat kuitenkin olla ainoastaan poikkeuksellisia, eivätkä ne voi palvella sitä, että lentoasema hankkii yleisesti direktiivin 1 artiklassa säädettyä pidempää mukautumisaikaa.

(4) Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettiongelmiensa vuoksi. Saksa on myöntänyt 1 kohdassa mainitun poikkeuksen tällaisin perustein ja direktiivin 96/67/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä saattaneen Saksan asetuksen *"Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften"* 3 §:n mukaisesti.

#### C. Nykyinen tilanne Düsseldorfin lentoasemalla

(5) Poikkeuspäätöksen ajankohtana kilpailulle avoimia olivat seuraavat direktiivin liitteessä mainitut palvelut: matkustajille annettu apu (2 kohta), lento-toiminnan ja miehistön avustaminen (9 kohta), kenttäkuljetukset (10 kohta), catering-palvelut (11 kohta), ilma-alusten tekninen huolto (8 kohta), polttoaine- ja öljyhuolinta (7 kohta) sekä jotkin rahdin käsittelyyn liittyvät toimet (4.1 kohta).

(6) Direktiivin täytäntöönpanevan Saksan asetuksen (ks. johdanto-osan 4 kappale) säännösten mukaisesti maahuolinnan hallintoon (1 kohta), postin käsittelyyn (4.2 kohta) sekä ilma-aluksen ja asematasopalvelujen tarjoajien väliseen viestintään (5.3 kohta) liittyvät palvelut vapautetaan 1 päivästä tammikuuta 1998 omahuolinnan osalta ja 1 päivästä tammikuuta 1999 kolmansille tarjottavien palvelujen osalta.

(7) Saksan myöntämä poikkeus mahdollistaa ilma-aluksen siivouksen ja muiden palvelujen (6 kohta) tietyn vapauttamisen, joka rajoittuu kuitenkin kahteen palvelujen tarjoajaan ja kahteen omahuolintaa harjoittavaan lentoaseman käyttäjään.

Sen sijaan Düsseldorfin lentoasema kielsi poikkeuspäätöksen ajankohdasta lähtien poikkeuksen avulla omahuolinnan harjoittamisen ja varaa itselleen mahdollisuuden tarjota yksinoikeudella asematasopalveluja (5 kohdan 1, 2, 4, 5 ja 6 alakohta), lukuun ottamatta ruuan ja juomien lastausta ja purkamista, jotka avataan kilpailulle.

## II SAKSAN ESITTÄMÄT RAJOITTEET

### A. Johdanto

(8) Saksan myöntämä poikkeus perustuu pääasiassa seuraavaan:

— lentoaseman nykyiset tilat ovat jo kokonaan käytössä;

— lentoasemalla on useita tila- ja kapasiteettiongelmia terminaalissa 11 päivänä huhtikuuta 1996 sattuneen tulipalon vuoksi;

— tilantarve kasvaa avattaessa markkinat direktiivissä säädettyssä laajuudessa.

(9) Poikkeuspäätös tukeutuu seuraaviin Düsseldorfin lentoaseman esittämiin perusteluihin ja selvityksiin:

— *"Gründe für eine Freistellung gemäß Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft"*, syyskuu 1997,

— Netherlands Airport Consultants B.V:n (NACO) selvitys: *"Consequences of liberalizing ground-handling to permit several service providers"* — 3 päivänä heinäkuuta 1997,

— *"Entwicklungsplan, der mit dem Antrag auf Freistellung vorgelegt wurde"*, — Düsseldorf, syyskuu 1997.

### B. Lentoaseman rakenteelliset tilaongelmat

(10) Saksan tietojen mukaan Düsseldorfin lentoaseman liikennemäärä hehtaaria kohti on huomattavasti suurempi kuin muilla Saksan lentoasemilla. Vuonna 1994 ilma-alusten liikkumiskertojen määrä rajoitettiin 91 000:een vuoden kuuden ruuhkaisimman kuukauden aikana. Joulukuusta 1997 ilma-alusten liikkumiskertojen määrä on melukiintiön mukaisesti 105 000. Melukiintiöinnin toisessa ja kolmannessa vaiheessa määrää voidaan nostaa ensin 110 000:een ja sitten 120 000:een. Pinta-alueeltaan 613 hehtaarin kokoisella lentoasemalla rekisteröidään siis lähes 300 operaatiota eli 24 700 matkustajaa hehtaaria kohti, kun alaltaan vastaavankokoisilla lentoasemilla, kuten Hampurin tai Berliini-Tegelin lentoasemilla, määrä on 14 500 ja 17 500 matkustajaa hehtaaria kohti.

(11) Saksan viranomaiset vetoavat myös kapasiteettiongelmiin. Düsseldorfin lentoasemalla on rajoitettu ilma-alusten liikkumiskertojen määrää, ja aiempi 91 000 kaupallisten enimmäismäärä vuoden kuuden ruuhkaisimman kuukauden aikana saavutettiin melkein jo vuonna 1995. Siitä alkaen



lentoaseman kapasiteetti on ollut kokonaan käytössä. Tällaisen käyttöasteen säilyttäminen myös vuoden 1996 tulipalo vain pahentaa vaikeata tilannetta. Onnettomuuden jälkeen lentoaseman liikennemäärä palasi hyvin nopeasti vuonna 1995 vallinneelle tasolle. Joulukuussa 1997 alkoi toimia melukiintiöjärjestelmä, joka mahdollistaa puolivuosittaisien liikennekertojen määrän vähittäisen lisäämisen 105 000:sta noin 120 000:een. Tämä lisäys ei aiheuta ongelmia kiitoratojen suhteen, ja se auttaa vastaamaan paremmin lentoyhtiöiden kovaan kysyntään.

### C. Tulipalon seuraukset

- (12) Saksan tietojen mukaan tilanne heikkeni huomattavasti 11 päivänä huhtikuuta 1996 sattuneen tulipalon takia. Palo tuhosi keskusrakennuksen ja saattoi matkustajalaiturit A, B ja C käyttökelvottomiksi. Matkustajalaituri C ja siihen liittyvä keskusrakennuksen osa avattiin liikenteelle uudelleen 1 päivänä marraskuuta 1996. Muiden osien työt etenevät suunnitelmien mukaisesti.

#### Uudistus- ja jälleenrakennustöiden aikana

- useita aiempia putkipaikkoja voidaan käyttää nykyään vain ulkopaikkoina. Lisäksi kaikki matkustajat saapuvat matkustajalaiturille C, joka ainoastaan on varustettu matkatavaroiden vastaanottojärjestelmällä. Tämän vuoksi tarvitaan huomattavasti enemmän matkustajien kuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja ja matkustajaportaita sekä pysäköintipaikkoja näille ajoneuvoille ja tilaa laitteille.
- on täytynyt pystyttää väliaikaisia rakennuksia. Väliaikaisten toimistojen ja kahden moduulin (D ja F) rakentaminen itä- ja länsiosaan on ollut tarpeen matkustajien lähdön järjestämiseksi väliaikaisesti. Nämä moduulit ovat kuitenkin äärimmilleen täynnä ruuhka-aikana. Rakennelmat myös vähentävät muihin tarkoituksiin käytettävissä olevaa tilaa.
- kolme seisontapaikkaa (50, 51 ja 60) on jouduttu sulkemaan matkustajalaiturin B rakentamista ja laitteiden säilyttämistä varten.
- rakennusmateriaalin varastointi vaikeuttaa tilannetta entisestään.
- liikenteen lisääntyminen asematasossa tekee liikkumisen hyvin vaikeaksi terminaalien koko sivustalla erityisesti matkustajalaiturin B ympärillä olevan aidan vuoksi. Aita pakottaa ohjaamaan liikenteen muualta tähän matkustajalaituriin liittyvien taiden ajan, ja lentoasema joutuu siten olemaan ilman tätä keskeistä liikenteen solmukohtaa. Lentoaseman arvion mukaan tämä tilanmenetyks on 7 500 m<sup>2</sup>.

- (13) Lentoaseman mukaan työt ovat laajuudeltaan sellaisia, että rakenteet voidaan ottaa uudestaan käyttöön vain vähittäin.

Matkustajalaituri C saatiin uudestaan käyttöön marraskuussa 1996. Tämä matkustajalaituri on hyvin tärkeä, sillä siinä sijaitsevat saapuvien matkustajien matkatavaroiden kuljettimet. Kapasiteetin lisäämiseksi matkustajalaituria laajennetaan etelään, jolloin voidaan ottaa käyttöön kolme uutta matkatavarakuljetinta. Tämä laajennus vähentää kentän ulkotilaa ja varsinkin joidenkin välineiden säilytystilaa.

Matkustajalaituri A avattaneen vuoden 1998 puolivälissä. Sitä pidennetään hiukan, jotta siinä olisi neljä lisäpaikkaa. Siihen saakka tämän matkustajalaiturin kohdalle saapuvat matkustajat joudutaan kuljettamaan matkustajalaiturille C matkatavaroiden noutamista varten.

Matkustajalaituri B pidetään täysin suljettuna vuoteen 2001. Sitä on tarkoitus muuttaa perusteellisesti ja varsinkin laajentaa koko pituudelta, jotta Schengenin sopimukseen kuuluvien ja muiden maiden matkustajat voidaan erotella. Tämän lisäksi siihen rakennetaan toimistoja ja lisähuoneita.

Idässä ja lännessä sijaitsevien kahden moduulin (D ja E) avulla tilantarve voidaan tyydyttää väliaikaisesti. Lentoaseman mukaan näillä moduuleilla on kuitenkin vain niukasti paikoitustilaa ja ne edellyttävät melko pitkää kuljetusaikaa kentällä.

Jälleenrakennusta koskevassa kokonaissuunnitelmassa ennakoidaan, että kaikki rakenteet olisivat toiminnassa vasta 2002. Maahuolintapalvelujen markkinoiden avaamiseksi tarvittava tila on kuitenkin tarkoitus saada käyttöön vuoden 2001 alusta esitetyn suunnitelman mukaan.

### D. Markkinoiden avaamisen seuraukset

- (14) NACOn selvitys osoittaa, että nykyinen tilavaje tulipalon vuoksi on yli 10 000 m<sup>2</sup>. NACO osoittaa suoran yhteyden uusien toimijoiden joko palvelujen tarjoajien tai omahuolintaa harjoittavien käyttäjien ja tilantarpeen välillä. NACOn päättelet perustuvat siihen, että ajoneuvojen ja laitteiden lukumäärä riippuu jokaisen toimijan tarpeesta ja näitä varten tarvittavan tilan tarve kasvaa suhteessa toimijoiden määrään.
- (15) Nykyinen vaje tasoitetaan vuokraamalla halleja ja käyttämällä laitteiden varastointiin joitakin valmistamiseen tarkoitettuja alueita. Toisen toimijan ilmaantuessa tällainen kompensatio ei olisi enää mahdollista, sillä hyvin nopeasti tapahtuvat

muutokset seisonapaikkojen jakamisessa ja siten lentoyhtiöille palveluja tarjoavien yritysten muutokset tekisivät pysäköinnin näille paikoille mahdolliseksi.

- (16) Lentoaseman mukaan markkinoiden avaaminen johtaisi lisäpaikkojen sulkemiseen, mikä vähentäisi lentoaseman kapasiteettia entisestään, vaikka lentoasemalla on jo nyt tässä mielessä vaikutuksia.
- (17) Päätelmänä todettakoon, että NACOn selvityksen mukaan nykyinen 25,4 prosentin tilavaje nousisi 30 prosenttiin, jos palvelujen tarjoajalla olisi 15 prosentin markkinaosuus, 38 prosenttiin, jos palvelujen tarjoajalla olisi 40 prosentin markkinaosuus, ja 37 prosenttiin, jos lentoaseman pääasiallinen lentoyhtiö harjoittaisi omahuolintaa.

#### E. Asianosaisten lausumat

- (18) Komission julkaistua Saksan ilmoituksen direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti, monet lentoyhtiöt ja niiden yhdistykset ovat ilmaisseet epäilynsä poikkeuksen aiheellisyydestä. Niiden esitys perustuu kuitenkin pelkkään väitteeseen, että lentoasemalla on riittävästi tilaa uusia toimijoita varten ja että lentoaseman pitäjä ei halua avata markkinoita niin nopeasti kuin olisi mahdollista. Useimmat lentoyhtiöt tunnustavat kyllä tilanteen poikkeuksellisuuden lentoaseman tulipalon vuoksi, mutta joidenkin mielestä lentoasema on osoittanut kykynsä mukautua hyvin onnettomuuden seurauksiin ja voisi lisäponnistuksin mukautua nopeasti myös markkinoiden avaamiseen.

### III POIKKEUKSEN ARVIOINTI DIREKTIIVIN 96/67/EY SÄÄNNÖSTEN KANNALTA

#### A. Taustaa

- (19) Poikkeus on mahdollista myöntää ainoastaan erityisten tila- tai kapasiteettiongelmiin perusteella. Näiden rajoitteiden on myös oltava niin merkittäviä, että markkinoita ei voida avata direktiivissä säädettyssä laajuudessa. Lisäksi direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädetään nimenomaisesti, että myönnetty poikkeus ei saa rajoittaa tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteutumista tai vääristää kilpailua eikä koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen. Yhteisöjen tuomioistuimien on ilmaissut useassa tuomiossa, erityisesti tuomiossa 20.4.1978

yhdistetyssä asiassa 80—81/77 (Commissionnaires réunis v. Receveur den Douanes)<sup>(1)</sup> ja tuomiossa 25.6.1992 asiassa C-116/91 (British Gas)<sup>(2)</sup>, että jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määriteltävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet. Komission on siis arvioitava poikkeusta varsin tiukasti. Asianomainen jäsenvaltio voi siis rajoittaa 9 artiklan 1 kohdan a ja c alakohdan perusteella palvelujen tarjoajien tai omahuolintaa harjoittavien käyttäjien määrän vähimmillään kahteen niiden palvelujen osalta, jotka pitäisi avata kilpailulle kokonaan. Tällä perusteella poikkeuksessa rajoitetaan kahteen ne palvelujen tarjoajat ja käyttäjät, jotka saavat tarjota siivouspalveluja ja lentokonepalveluja.

- (20) Jäsenvaltio voi 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella myös varata yhdelle ainoalle palvelujen tarjoajalle oikeuden tarjota 6 artiklan 2 kohdassa mainittuja palveluja ja/tai 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella kieltää omahuolinnan 7 artiklan 2 kohdassa mainittujen palvelujen osalta tai rajoittaa sen yhteen ainoaan käyttäjään. Näiden säännösten mukaisesti tässä poikkeuksessa kiellään omahuolinta ja varataan osa asematasopalveluista lentoasemalle.

- (21) Kuitenkin 9 artiklan 2 kohdan mukaan poikkeuksessa on

- yksilöitävä palvelut, joille poikkeus myönnetään, ja käytettävissä olevaan tilaan tai kapasiteettiin liittyvät erityiset rajoitteet, joilla poikkeusta perustellaan,
- liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa;
- se ei saa myöskään koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen, vääristää kilpailua eikä rajoittaa tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista.

- (22) Direktiivin 9 artiklan 6 kohdassa säädetään, että 9 artiklan 1 kohdan a, c ja d alakohdan mukaisesti myönnettyjen poikkeusten voimassaoloaika voi olla enintään kolme vuotta ja ne voidaan uusia kerran. Sen sijaan 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti myönnetty poikkeukset eivät saa kestää kahta vuotta pidempään.

- (23) Komission tulee tarkastella jäsenvaltion myöntämää poikkeusta 9 artiklan 3, 4 ja 5 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja joko hyväksyä päätös, vastustaa sitä tai vaatia jäsenvaltiota muuttamaan päätöksen laajuutta tai rajoittamaan se niihin lentoaseman osiin, joilla mainittuja rajoitteita todella on.

- (24) Komissio katsoo, että sen tulee arvioida, onko markkinoiden avaaminen direktiivissä säädettyssä laajuudessa mahdotonta kolmelta seuraavalta kannalta:

<sup>(1)</sup> Kok. 1978, s. 927.

<sup>(2)</sup> Kok. 1992, s. I-4071, 12 kohta.

- Saksan viranomaisten esittämien tila- ja kapasiteettiongelmien olemassaolo ja laajuus.
- Toimenpidesuunnitelma, jonka tulee olla hyväksyttävä sekä itse niiden toimenpiteiden osalta, joihin lentoaseman on sitouduttava, että näiden toimenpiteiden toteuttamisaikataulun osalta. Komissio katsoo, että lentoaseman tai jäsenvaltion on sitäkin suuremmassa määrin sitouduttava tältä osin asianmukaisten toimenpiteiden toteuttamiseen, koska poikkeus rajoittaa pääsyä markkinoille. Tällainen on tilanne Düsseldorfin lentoasemalle myönnetyn poikkeuksen yhteydessä siltä osin kuin lentoaseman täydellinen monopoliasema säilytetään tiettyjen asematasopalvelujen osalta, eikä lentoaseman käyttäjillä ole mahdollisuutta valita usean palvelujen tarjoajan välillä tai mahdollisuutta harjoittaa omahuolintaa.
- Yhdenmukaisuus direktiivin 9 artiklan 2 kohdan perusteiden kanssa.

Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti tarkastellut huolellisesti ilmoitettuja tila- ja kapasiteettiongelmiä ja tehdyn päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä niiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Tarkastelussa komissiolle on antanut teknistä apua yritys Alan Stratford and Associates.

## B. Tila- ja kapasiteettiongelmat

### a) Lentoaseman rakenteelliset tilaongelmat

- (25) Yleisesti myönnetään, että useat toimijat edellyttävät enemmän laitteita kuin monopolitilanteessa on tarpeen, koska myös näiden laitteiden säilyttämiseen tarvitaan lisätilaa.

Monopolitilanteessa kaluston tarve riippuu lentoaseman liikennemäärästä ruuhkaisimpana ajankohdasta, mutta useiden toimijoiden tapauksessa on otettava huomioon jokaisen toimijan ruuhkahuippu, joka ei välttämättä vastaa lentoaseman ruuhkahuippua. Kilpailutilanne aiheuttaa siten laitteiden sekä niiden säilyttämiseen tarkoitettujen tilan lisätarvetta. Tietyissä olosuhteissa se voi aiheuttaa myös liikenneongelmia pysäköintialueilla.

Düsseldorfin lentoaseman ja NACOn selvityksen väite, että tilantarve kasvaa suhteessa kaluston tarpeeseen, jättää huomiotta sen seikan, että erityisesti ruuhkautuneella lentoasemalla eri palvelujen tarjoajien toiminnan ruuhkahuippu vastaa aina tiettyyn aikaan päivästä lentoaseman ruuhkahuippua ja että tällöin tilantarve on vähäisimmillään, sillä laitteet ovat käytössä. Rauhallisina ajankohtina ja

varsinkin yöaikaan, jolloin laitteita käytetään vähemmän, lentoaseman vapaita seisontapaikkoja voidaan periaatteessa käyttää laitteiden säilyttämiseen. On kuitenkin totta, että Düsseldorfin erityistapauksessa monet ilma-alukset ovat pysäköityinä yön ajaksi ja lähes kaikki paikat ovat siten varattuja. Toisaalta on otettava huomioon, että kilpailu johtaa nykyisin monopoliasemassa olevan toimijan markkinaosuuden pienenemiseen eli myös sen laite- ja varastointitilan tarpeen pienenemiseen.

- (26) Düsseldorfin lentoasema vertaa tilannettaan muihin Saksan suuriin lentoasemiin. Luonnollisesti tämän lentoaseman lento- ja matkustajamäärät ovat suhteellisen suuret aseman kokoon nähden. Vertailu, jossa otetaan huomioon lentoaseman koko alue eikä pelkästään käytettävissä olevaa aluetta, johon eivät sisälly esimerkiksi suojellut metsät, ei ole kuitenkaan vakuuttava. Lentojen määrän hallinnollisella sääntelyllä ei myöskään ole suoraa vaikutusta tukipalveluita varten käytettävissä olevaan tilaan.
- (27) Kaikki tilaongelmiin liittyvät tiedot koskevat tulipalon jälkeistä aikaa. Niiden avulla ei siis pyritä osoittamaan rakenteellista tilanpuutetta normaalioloissa.

Tämän vuoksi on rajoitettava arviointi pelkästään nykytilanteeseen, toisin sanoen tulipalosta aiheutuneisiin väliaikaisiin vaikeuksiin.

### b) Tulipalon seuraukset

- (28) Tulipalo on pakottanut lentoaseman rakentamaan uusia moduuleja lähteviä matkustajia varten ja muuttamaan huomattavasti rakenteiden toimintaa ja matkustajien siirtymistä. Useimpia aiempia putkipaikkoja voidaan nykyisin käyttää vain ulkopaikkoina. Matkustajien kuljettamiseksi kentällä on aiempien 35 linja-auton lisäksi hankittu 16 ajoneuvoa ja 12 nousuportaat ilma-aluksia varten. Samoin matkatavaroiden kuljetusta varten tarvitaan lisälaitteita. Tämä ajoneuvojen huomattava lisäys yhdessä riittämättömien pysäköintitilojen kanssa vaikeuttaa liikennettä kentällä. Lisäksi kaikkien saapuvien matkustajien tavarat saapuvat matkustajalaiturille C, jossa sijaitsee nykyisin ainoa matkatavaroiden vastaanottojärjestelmä. Lähtevien matkustajien tarpeita palvelee kaksi väliaikaista moduulia — toinen idässä ja toinen lännessä. Ruuhka-aikoina nämä moduulit tukkeutuvat ja tilojen sekä lähtöporttien sijainti vaikeuttaa linja-autoiikennettä. Liikenne kentällä on jo muutenkin vilkasta

lukuisten ulkopaikkojen ja lentoaseman kaikkien matkustajien saapumisaulana toimivan matkustajalaiturin C vuoksi, mutta tilannetta pahentaa entisestään matkustajalaiturin B rakentaminen. Rakennustöiden aikana vuodesta 1998 vuoteen 2001 matkustajalaiturin eristäminen edellyttää sen ali kulkevan tien sulkemista, mikä pakottaa kaikki ajoneuvot kiertämään matkustajalaiturin kokonaan. On myös syytä muistaa, että pelkästään tämän matkustajalaiturin käytössä on lähes kolmannes niistä matkustajasilloista, joilla ilma-alukset liitetään matkustajalaituriin, ja että ennen tulipaloa sen kautta kulki lähes puolet matkustajista.

Samaan aikaan rakennusmateriaalit täyttävät osan matkustajalaiturin B lähellä sijaitsevista pysäköintipaikoista, mikä vähentää käytettävissä olevaa tilaa tällä alueella, johon nykyisin on sijoitettu suuri määrä kontteja.

Lukuisten ilma-alusten pysäköiminen yön ajaksi rahtikeskuksen edessä oleville seisontapaikoille ja tarve käyttää jäänpoistoaluetta talvisaikaan vaikeuttavat laitteiden ja välineiden säilytystä näillä alueilla.

- (29) Komissio on kuitenkin todennut, että eräät matkustajalaiturien C ja A ympärillä olevat väliaikaiset rakenteet, erityisesti miehistölle tarkoitettut, olisi voitu pystyttää vähemmän ruuhkautuneisiin lentoaseman osiin. Näin olisi saatu enemmän vapaata tilaa terminaalin ympäriltä.

Liikenteen sujumista voitaisiin parantaa vähentämällä kentällä liikkuvien ajoneuvojen määrää. Osa lentoaseman työntekijöiden käytössä olevista pysäköintialueista lännessä sijaitsevan D-moduulin läheisyydessä voitaisiin muuttaa kaluston säilytysalueeksi, johon olisi yhteys kentältä. On tosin myönnettävä, että näillä muutoksilla ratkaistaisiin vain osittain eräiden ajoneuvojen pysäköintiongelmat; kun taas tilanpuute ilma-alusten sekä lähtevien matkustajien osalta D- ja E-terminaalien ja saapuvien matkustajien osalta C-terminaalin läheisyydessä jäisi kokonaan ratkaisematta.

- (30) Komissio myöntää, että pysäköiminen ja liikenne kentällä on vaikeutunut huhtikuussa 1996 sattuneen tulipalon seurauksena. Matkustajalaiturin B sulkeminen vuoden 1998 alusta rakennus- ja laajennustöiden vuoksi vain lisää ongelmia lentoaseman pääalueella suurten töiden aikana. On kuitenkin huomattava, että sitä mukaa kuin työt edistyvät ja varsinkin sitten kun pääurakka saadaan valmiiksi ja jäljellä on enää sisätilojen viimeistelemisen (toisin sanoen vuoden 1999 lopulla),

matkustajalaiturin B ympäriltä vapautuu huomattavasti tilaa, jota voidaan käyttää kenttäkaluston säilyttämiseen.

Onkin tarkasteltava sitä, onko näissä oloissa mahdollonta avata markkinoita direktiivissä säädetyssä laajuudessa.

### c) Markkinoiden avaaminen

- (31) Lentoasema viittaa lentoliikenteen kasvunäkymiin Düsseldorfissa. Tällainen liikenteen kasvu onkin täysin mahdollista, mutta se on seurausta lentoaseman halusta ja mahdollisuuksista vastata kysyntään. On kuitenkin muistettava, että Düsseldorfin lentoasemalle on asetettu järjestyssäännöksiin perustuvia kiintiöitä — joskin lainsäädäntöä ollaan lieventämässä, ja etenkin se, että lentoaseman toimintastrategiaa koskevaa päätöstä kasvattaa kapasiteettiaan ei voida pitää ensisijaisena kansallisten tai yhteisön säännösten soveltamiseen nähden. Tämä lainsäädännöllinen peruslähtökohta tulee esiin muun muassa siinä, että poikkeukset voivat olla vain väliaikaisia ja että mitään monopoliasemaa ei voida pitää voimassa kahta vuotta pitempään. Komission onkin saatava selville, ovatko direktiivissä säädetyt laajuisen markkinoiden avaamisen esteinä todelliset tila- tai kapasiteettiongelmat vai kapasiteetin lisäämistä koskevat toiveet tai päätökset.

- (32) Laitteiden säilyttämiseen tarvittavan tilan vajeus, jonka NACO arvioi olevan 10 000 m<sup>2</sup>, korvataan nykyisin vuokraamalla paikkoja eräiden yhtiöiden halleista, kuin myös kolmen muualla sijaitsevan seisontapaikan sulkemisella on saatu lisätilaa. On myönnettävä, että laitteiden säilyttämiseen tarvittavan tilan määrä kasvaa yhden tai useamman uuden toimijan myötä, mutta tämän lisäksi ainakin osa nykyisistä korvaavista ratkaisuista poistuu vuoden 1998 alusta matkustajalaiturin B rakentamisen ajaksi. Tämä matkustajalaituri eristetään kokonaan ja osa nykyisin korvaavassa käytössä olevasta tilasta on varattava matkustajalaiturin laajennukseen sekä siihen tarvittaville materiaaleille. Lentoasema joutuu kohtaamaan samanaikaisesti tilan vähenemisen ja kysynnän kasvun.

- (33) Markkinoiden avaaminen aiheuttaa kaluston lisätarpeen, jota on arvioitava ottaen huomioon sekä lentoaseman ruuhkahuiput, jolloin kaikkien toimijoiden toiminta on enemmän tai vähemmän vilkasta, ja jokaisen toimijan ruuhkahuippu, jos se sattuu eri aikaan kuin lentoaseman ruuhkahuippu.

Komissio katsoo, ettei toimijoiden määrän kasvun ja kaluston tarpeen välillä ole suoraa suhdetta. Kaluston tarve tiettyinä hetkenä riippuu ennen kaikkea tuona hetkenä avustettavien ilma-alusten määrästä. Voidaan kuitenkin vahvistaa, että markkinoiden avaaminen johtaa joka tapauksessa kenttäkaluston määrän kasvuun kentällä.

- (34) Saksan myöntämällä poikkeuksella pyritään rajoittamaan toimijoiden määrää asematasossa.

Poikkeus koskee ensinnäkin ilma-alusten siivousta ja muita palveluja, joiden osalta palveluiden tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien käyttäjien määrä rajoitetaan kahteen. Saksan viranomaisten päätöksellä kuitenkin taataan markkinoiden avaaminen kahdelle omahuolintaa harjoittavalle käyttäjälle ja kahdelle palvelujen tarjoajalle, joten käyttäjille annetaan edes vähäinen valinnanvara, jota ei voida kuitenkaan laajentaa rakennustöiden aikana. Lentosemalla vallitsevan tilanpuutteen vuoksi ei ole mahdollista avata ilma-alusten siivous- ja muita palveluja kokonaisuudessaan lisäämättä vaikeuksia, jotka liittyvät kasvavaan liikenteeseen ja pysäköintitilan tarpeeseen asematasossa.

Toisaalta poikkeuksella kielletään uuden käyttäjän tai palvelujen tarjoajan pääsy asematasopalveluiden markkinoille. Nämä ilma-aluksen opastamiseen, siirtämiseen, lastaukseen ja tyhjennykseen sekä asematasossa tapahtuvaan matkustajien ja rahdin kuljetukseen liittyvät palvelut edellyttävät runsasta ja raskasta kalustoa, jota varten tarvitaan asianmukaiset käsittely- ja pysäköintialueet.

- (35) Uuden toimijan tuloa koskeviin skenaarioihin on suhtauduttava aina varauksella. NACOn selvityksessä on otettu huomioon useita eri hypoteeseja markkinoiden kehityksestä. Sekä direktiivin valmistelun että muiden poikkeusten käsittelyn yhteydessä tehtyjen selvitysten perusteella vaikuttaa siltä, että hypoteesi, jonka mukaan uuden tulokkaan markkinaosuus nousisi noin 40 prosenttiin heti ensi vuosina, olisi liioiteltu. Paljon realistisemmalta tuntuisi 15 prosentin markkinaosuus. Tässä jälkimmäisessä tapauksessa ja ottaen huomioon, että nykyisin lentoliikennekertojen määrä on rajattu 90 000:een vuodessa, keskimäärin 37 liikennekertaa, toisin sanoen noin 18 lentoa päivässä. Tällaisen tilanteen kannattavuus riippuu täysin avustettavien ilma-alusten tyypistä ja avustusaikataulusta. Jos ilma-alukset ovat pieniä, ei tällaisen määrän avustaminen välttämättä olisi kannattavaa. Sen sijaan toiminta on hyvinkin kannattavaa, jos kyse on suurista ilma-aluksista, mutta tällöin myös tarvittavalta kalustolta edellytetään huomattavasti enemmän. Samoin palvelujen tarjoaja joutuu kaksinkertaistamaan kalustonsa, jotta se voisi avustaa kahta samantyyppistä ilma-alusta samaan

aikaan. Tämän vuoksi näitä hypoteeseja on pidettävä yksinkertaistettuina esimerkkeinä, joiden perusteella on vaikea arvioida kunkin palvelujen tarjoajan tarkkoja tarpeita.

Sen hypoteesin mukaan, että Düsseldorfissa päätoimipaikkaansa pitävä LTU-yhtiö alkaisi harjoittaa omahuolintaa, tämä yhtiö joutuisi moninkertaistamaan kalustonsa vastatakseen tarpeisiinsa, koska LTU:lla on useita suuria ilma-aluksia ja aikataulujen mukaan useita tällaisia lentoja on ajoitettu lähikäihin.

- (36) Yleisesti ottaen komissio on samaa mieltä, että uuden toimijan tulo markkinoille johtaisi tilantarpeen kasvuun, joka olisi optimaalisenkin hypoteesin mukaan 3 500 m<sup>2</sup>. Tähänkään tilantarpeeseen ei pystytä vastaamaan, koska lentoaseman nykyinen tilavajaus on yli 10 000 m<sup>2</sup> ja koska matkustajalaiturin B sulkeminen ja siitä aiheutuva kaikkien saapuvien ja lähtevien matkustajien kuljetaminen bussilla vaikeuttaa tilannetta entisestään.

### C. Uudelleenjärjestelyä koskeva suunnitelma

- (37) Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan jokaiseen poikkeuspäätökseen on liitettävä ”suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa” .

Hanke ”DUS 2 000 Plus” tähtää Düsseldorfin lentoaseman uudelleenrakentamiseen ja kehittämiseen tulevia vuosia ajatellen. Tämän jo käynnissä olevan hankkeen on tarkoitus auttaa lentoasemaa tyydyttämään sekä lentoyhtiöiden kapasiteettitarpeet (siltä osin kuin uusissa säännöksissä sallitaan kapasiteetin lisäys) että direktiivin vaatimukset markkinoiden avaamisesta. ”DUS 2 000 Plus” -hankkeeseen sisältyy direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädetty suunnitelma, jolla pyritään poistamaan rajoitteet.

”DUS 2 000 Plus” -hankkeen ensimmäinen työvaihe koskee suoraan mahdollisuuksia kasvattaa maahuolintapalveluille varattua tilaa.

- (38) Matkustajalaiturin B rakennustöiden valmistuttua sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan, kenttäkaluston pysäköintiä varten käytössä olevan tilan ennakoitua lisäantuvan 2 000 m<sup>2</sup>:llä, jolloin tällä alueella olisi käytettävissä kaikkiaan 7 700 m<sup>2</sup> nykyisten 5 700 m<sup>2</sup>:n sijasta. Suunnitelmassa esitetään, että tätä matkustajalaituria koskevat työt saadaan päätökseen vuoden 2000 lopulla.

Terminaalin täydellisen uudistamisen myötä saatava tila tekee mahdolliseksi tyhjentää entisen rahtikeskuksen edessä oleva alue, jolla on nykyisin väliaikaisia hallintotoimistoja. Näin vapautuu 1 100 m<sup>2</sup> ajoneuvojen ja kenttäkaluston pysäköimiseen ja säilytykseen.

- (39) Kehityssuunnitelmaan sisältyy myös kenttäalueen laajennus. Tämä tapahtuu ensiksi itäpäässä vuoden 1999 alussa, ja päätavoitteena on jäänpoistoalueen hankkiminen. Osaa vapautuvasta tilasta, muutamia satoja neliömetrejä, voidaan käyttää kenttäkaluston säilyttämiseen. Talviajan ulkopuolella näiden laitteiden säilytykseen olisi käytössä yli 4 100 m<sup>2</sup>. Toisessa vaiheessa on tarkoitus tehdä huomattava laajennus länsiosaan. Vapautuvaa aluetta käytetään puoliksi uusien seisontapaikkojen luomiseen ja puoliksi (noin 14 000 – 16 000 m<sup>2</sup>) kenttäkaluston säilyttämiseen. Tätä aluetta koskevat työt on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2000 lopulla. Suunnitelman mukaan vuoden 2001 alussa kentällä olisi käytettävissä 21 000 – 23 000 m<sup>2</sup> lisätilaa kaluston säilyttämistä varten (suunnitelman taulukko 2).

#### D. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan perusteiden noudattaminen

- (40) Saksan viranomaiset eivät erikseen mainitse, missä määrin heidän päätöksensä noudattaa direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyjä perusteita ja ovatko toteutetut toimenpiteet tarkoituksenmukaisia suhteessa ongelmiin. Toimenpiteet koskevat eräitä asematasopalveluja kuten ilma-aluksen siirtämistä, lastausta ja tyhjennystä sekä asematasossa tapahtuvaa matkustajien ja rahdin kuljetusta, jotka edellyttävät runsasta ja raskasta kalustoa, sekä ilma-aluksen ulkoista ja sisäistä puhdistusta ja liitännäispalveluja kuten lumen ja jään poistoa, joita varten tarvitaan asianmukaiset välineet. Lentoasemalla ei ole monopolia ilma-aluksen ulkoista ja sisäistä puhdistusta koskevien palveluiden osalta, vaan lentoasema ottaa huomioon direktiivin periaatteet ja avaa markkinat näiltä osin vähintään kahdelle palvelujen tarjoajalle ja kahdelle käyttäjälle, jotka haluavat harjoittaa omahuolintaa. Kentällä vallitsevan nykytilanteen huomioon ottaen komissio katsoo, että nykyisin käytettävissä oleva tila ei anna mahdollisuutta avata markkinoita direktiivissä säädettyssä laajuudessa. Saksan päätös on siten suhteutettu vallitseviin rajoitteisiin. Ne eivät vaikuta tarpeettoman kattavalta kyseisten palvelujen osalta.
- (41) Poikkeuksen keston osalta komissio katsoo kuitenkin, että markkinat on mahdollista avata nopeammin seuraavien syiden vuoksi.

Uudelleenjärjestelyä koskevassa ”DUS 2 000 Plus”-kokonaissuunnitelmassa on keskeisellä sijalla lentoaseman modernisointi ja kapasiteetin kehittäminen.

Kehittämissuunnitelmaan sisältyvä toimenpidesuunnitelma antaa kuitenkin aihetta useisiin huomautuksiin:

- Matkustajalaiturin A töiden valmistumisesta ei mainita tässä yhteydessä mitään. Tämä matkustajalaituri on tarkoitus palauttaa käyttöön vuoden 1998 puolivälissä, kuten rajoitteita koskevassa aineistossa mainitaan. Tällöin lähtevien matkustajien odotustiloja, lähtöportteja ja matkustajaportaita (7–8 seisomapaikan osalta) voidaan jälleen käyttää, lähinnä Lufthansan ja sen yhteistyökumppaneiden toimesta. Tämän pitäisi johtaa sekä portaiden määrän että matkustajien kuljettamiseen käytettävien linjautojen määrän huomattavaan vähenemiseen. Lähtevien matkustajien väliaikaisina odotustiloina käytetyt väliaikaiset moduulit poistetaan näiden matkustajien käytöstä. Tällöin myös pysäköintitilan tarve pienenee ja tämän alueen ruuhkautuminen vähenee. Nykytilassa tähän matkustajalaituriin voidaan liittää kolmannes putkipaikoista, ja muutostöiden ansiosta saadaan neljä lisäpaikkaa, joiden ympärillä on tilaa avustuspalveluja varten.
- Suunnitelmassa ei oteta poikkeuksen keston osalta huomioon sitä, että matkustajalaiturin B pääurakan valmistuttua osa rakennusmateriaalien säilyttämiseen käytetystä tilasta vapautuu sitä mukaa kuin työt etenevät, jolloin ainakin osa 7 500 m<sup>2</sup>:n tilasta saadaan takaisin käyttöön kenttäkaluston säilytystä varten. Samoin matkustajalaiturin B alla sijaitseva liikenteen solmukohta voitaneen avata liikenteelle tässä vaiheessa. Näin ollen markkinat voitaisiin avata jo silloin kun ulkotyöt (pääurakka) saadaan päätökseen eli vuoden 2000 alussa.
- Vaikka mukautumista direktiivin nojalla asetettuihin uusiin sääntöihin ei unohdeta ja vaikka käytettävissä olevaa tilaa lisätään huomattavasti uusien palvelujen tarjoajien vastaanottamiseksi, komission mielestä mikään töiden toteutusaiakataulussa ei kuitenkaan osoita, etteikö uuden kenttäkaluston säilyttämiseen tarvittavia tiloja voitaisi halutessa saada käyttöön nopeamminkin.

Kaksi edellä selostettua tekijää (matkustajalaiturin A avaaminen ja matkustajalaiturin B pääurakan valmistuminen) ja kentän järjestelyiden parantamismahdollisuudet yhdessä antavat komissiolle aiheen päätellä, että Saksan poikkeuspäätöksen kesto on tarpeettoman pitkä, joten päätös ei ole direktiivin 9 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan iii alakohdan periaatteen mukainen.

#### IV PÄÄTELMÄT

- (42) Düsseldorfin lentoasemalla ei ole rakenteellisia tila- ja kapasiteettiongelmia, jotka estäisivät maahuolintapalvelujen markkinoiden avaamisen. Huhtikuussa

1996 sattunut tulipalo mullisti kuitenkin lentoaseman toiminnan, eivätkä kalustoa ja toiminnan organisointia koskevat tarpeet ja toisaalta käytävissä oleva tila mahdollista nykytilanteessa uuden toimijan tuloa niiden palvelujen markkinoille, jotka mainitaan Saksan tekemässä poikkeuspäätöksessä. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti Düsseldorfin lentoasema sitoutuu nykyisten rajoitteiden poistamista koskevassa suunnitelmassaan saamaan vuoden 2001 alkuun mennessä käyttöön yli 21 000 m<sup>2</sup> lisätilaa, jotta markkinat voitaisiin avata direktiivissä säädettyssä laajuudessa. Saksa ei kuitenkaan aikataulussaan ota huomioon sitä, että tulipalon seurauksena käyttöön otetun väliaikaisen kaluston määrää, etenkin kentällä tapahtuvia kuljetuksia hoitavia ajoneuvoja ja portaita, voidaan vähentää sitä mukaa kuin rakennustyöt etenevät ja etenkin silloin, kun laajennettu matkustajalaituri A avataan uudelleen vuoden 1998 puolivälissä, millä on vaikutuksia tilankäyttöön ja liikenteeseen lentoasemalla.

Saksa ei myöskään osoita, että olisi mahdotonta vapauttaa tilaa matkustajalaiturin B ympäriltä heti pääurakan valmistuttua tai että lentoasemalla tehtäviä töitä ei voitaisi järjestää niin, että ilma-alusten ja kenttäkaluston paikoittamiseen ja säilytykseen varatut alueet saataisiin käyttöön nopeammin.

- (43) Poikkeuksen voimassaolo olisi lähinnä rajoitettava matkustajalaituria B rungon valmistumiseen eli 1 päivään tammikuuta 2000.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Hyväksytään Düsseldorfin lentoasemalle (Flughafen Düsseldorf GmbH) annettu ja komissiolle 17 päivänä lokakuuta 1997 ilmoitettu direktiivin 96/67/EY 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan nojalla myönnetty poikkeuspäätös edellyttäen, että Saksa asettaa sille määrääjäksi 31 päivän joulukuuta 1999.

*2 artikla*

Saksan on ilmoitettava komissiolle 1 artiklan mukaisesti muutetuista poikkeuspäätöksistä ennen niiden voimaantuloa.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 14 päivänä tammikuuta 1998.

*Komission puolesta*

Neil KINNOCK

*Komission jäsen*

**OIKAISUJA**

**Oikaistaan neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien sisäinen sopimus neljännen AKT—EY-yleissopimuksen toisen rahoituspöytäkirjan mukaisesta yhteisön tukien rahoituksesta ja hoidosta**

*(Euroopan yhteisöjen virallinen lehti L 156, 29. toukokuuta 1998)*

Ensimmäinen kansisivu:

Lisätään ilmaisu "98/363/EY:" ennen sisäisen sopimuksen otsikkoa.

Sivu 108:

Lisätään ilmaisu "(98/363/EY)" sisäisen sopimuksen otsikon jälkeen.

---