

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

- * Neuvoston asetus (EY) N:o 2678/98, annettu 10 päivänä joulukuuta 1998, Norjasta peräisin olevan viljellyn merilohen tuontiin sovellettavia lopullisia polkumyynti- ja tasoitustulleja koskevien asetusten (EY) N:o 1890/97 ja (EY) N:o 1891/97 muuttamisesta 1
- * Neuvoston asetus (EY) N:o 2679/98, annettu 7 päivänä joulukuuta 1998, sisämarkkinoiden toimivuudesta jäsenvaltioiden välisen tavaroiden vapaan liikkuvuuden osalta 8
- Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöslauselma, annettu 7 päivänä joulukuuta 1998, tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta 10
- Komission asetus (EY) N:o 2680/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 12
- Komission asetus (EY) N:o 2681/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, intervention ostetun naudanlihan enimmäisostohinnan ja määrien vahvistamisesta asetuksen (ETY) N:o 1627/89 mukaisten interventioita koskevien yleisten toimenpiteiden osana toteutettua 214. osittaista tarjouskilpailua varten 14
- Komission asetus (EY) N:o 2682/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, asetuksessa (EY) N:o 2566/98 tarkoitetun tiettyihin kolmansiin maihin vietävää pitkäjyväistä kokonaan hiottua riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätetyistä tarjouksista 16
- Komission asetus (EY) N:o 2683/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, asetuksessa (EY) N:o 2563/98 tarkoitetun Réunioniin toimitettavaa pitkäjyväistä esikuorittua riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätettyjen tarjousten osalta 17
- Komission asetus (EY) N:o 2684/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, kokonaan hiotun lyhytjyväisen riisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2565/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana 18

Hinta: 19,50 ecua

(jatkuu kääntöpuolella)

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihaalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säästöjen otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

Komission asetus (EY) N:o 2685/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, kokonaan hiotun lyhytjyväisen riisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2564/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana	19
* Komission asetus (EY) N:o 2686/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, yhteisön menettelystä eläinlääkejäämien enimmäismäärien vahvistamiseksi eläinperäisissä elintarvikkeissa annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2377/90 liitteiden I ja II muuttamisesta ⁽¹⁾	20
Komission asetus (EY) N:o 2687/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 194. erityisessä tarjouskilpailussa sovellettavan voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärän vahvistamisesta	24
Komission asetus (EY) N:o 2688/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, vain vähimmäismyyntihintojen sekä kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 22. erityisessä tarjouskilpailussa	25
Komission asetus (EY) N:o 2689/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1998, yhteisön sekä Unkarin tasavallan, Puolan tasavallan, Tšekin tasavallan, Slovakian tasavallan, Bulgarian ja Romanian välisissä Eurooppa-sopimuksissa- ja yhteisön sekä Baltian maiden välisissä vapaakauppaa koskeissa sopimuksissa määrätyn järjestelmän mukaisesti vuoden 1999 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana käytettävissä olevien maito- ja maitotuotealan tiettyjen tuotteiden määrästä	27
* Komission direktiivi 98/90/EY, annettu 30 päivänä marraskuuta 1998, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ovia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/387/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen ⁽¹⁾	29

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Neuvosto

98/709/EY, EHTY, Euratom:

* Neuvoston päätös, tehty 7 päivänä joulukuuta 1998, neuvoston työjärjestyksen muuttamisesta	40
---	----

Komissio

98/710/EY:

* Komission päätös, tehty 16 päivänä syyskuuta 1998, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamiseen liittyvästä menettelystä (Asia VII/AMA/11/98 — Italian säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta) ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 2625).....	42
--	----

98/711/EY:

* Komission päätös, tehty 24 päivänä marraskuuta 1998, sellaisten kolmansien maiden luettelosta, joista kalastustuotteiden tuonti ihmisravinnoksi on sallittua, tehdyn päätöksen 97/296/EY muuttamisesta ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3585).....	58
--	----

Sisältö (jatkuu)

98/712/EY:

- * **Komission päätös, tehty 26 päivänä marraskuuta 1998, luettelon laatimisesta vuodeksi 1998 kokonaispituudeltaan kahdeksan metriä ylittävistä aluksista, joilla on lupa kalastaa kielikampelaa tietyillä yhteisön vyöhykkeillä kokonaispituudeltaan yhdeksän metriä ylittävien puomitroolien avulla annetun asetuksen (EY) N:o 44/98 liitteessä esitettävien tiettyjen tietojen muuttamisesta (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3617).....** 61

98/713/EY:

- * **Komission päätös, tehty 26 päivänä marraskuuta 1998, tietyillä yhteisön rannikkoalueilla puomitroolin käyttöluvan kalastuksessa omaavien kahdeksan metrin kokonaispituuden ylittävien alusten luettelosta annetun asetuksen (ETY) N:o 55/87 liitteessä olevan luettelon tiettyjen tietojen muuttamisesta (tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3618).....** 64

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 2678/98,

annettu 10 päivänä joulukuuta 1998,

Norjasta peräisin olevan viljellyn merilohen tuontiin sovellettavia lopullisia polkumyynti- ja tasoitustulleja koskevien asetusten (EY) N:o 1890/97 ja (EY) N:o 1891/97 muuttamisesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96⁽¹⁾ (jäljempänä ”polkumyynnin perusasetus”) ja erityisesti sen 8 artiklan 9 kohdan ja 9 artiklan,

ottaa huomioon muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta 6 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2026/97⁽²⁾ (jäljempänä ”tuettua tuontia koskeva perusasetus”), ja erityisesti sen 13 artiklan 9 kohdan ja 15 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen, joka on tehty komission kuultua neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

A. VÄLIAIKAISET TOIMENPITEET

- (1) Komissio hyväksyi päätöksellä 97/634/EY⁽³⁾ sitoumukset, jotka Norjan kuningaskunta ja 190 norjalaista viejää olivat esittäneet tuettua tuontia ja polkumyyntiä koskevissa tutkimuksissa. Tutkimukset oli pantu vireille kahdella erillisellä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*⁽⁴⁾ julkaistulla ilmoituksella.

⁽¹⁾ EYVL L 56, 6.3.1996, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 905/98 (EYVL L 128, 30.4.1998, s. 18).

⁽²⁾ EYVL L 288, 21.10.1997, s. 1

⁽³⁾ EYVL L 267, 30.9.1997, s. 81, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2249/98 (EYVL L 282, 20.10.1998, s. 57).

⁽⁴⁾ EYVL C 235, 31.8.1996, s. 18 ja EYVL C 235, 31.8.1996, s. 20.

- (2) Vuoden 1997 neljättä vuosineljänneestä koskevien ilmoitusten tarkastelusta ilmeni, että kolme norjalaista viejää — Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS, ja Ma-vo Norge AS — olivat myyneet tuotteitaan yhteisön markkinoilla sitoumuksessa määrättyjä hintoja alhaisemmilla hinnoilla. Yritykset olivat näin ollen rikkoneet sitoumuksen mukaisia velvoitteitaan. Kun yrityksille annettiin mahdollisuus korjata mahdolliset kirjoitusvirheet, yksi yrityksistä osoitti, että se oli erheellisesti ilmoittanut komissiolle myynnistään siihen etuyhteydessä oleville yrityksille yhteisössä eikä, kuten sitoumuksessa määrättiin, jälleenmyynnistään ensimmäiselle riippumattomalle ostajalle. Myynti etuyhteydessä oleville yrityksille muodosti pääosan tämän yrityksen kyseisen tuotteen kokonaisviennistä yhteisöön.

- (3) Tämän vuoksi komissio otti asetuksella (EY) N:o 1789/98⁽⁵⁾, jäljempänä ”väliaikaista tullia koskeva asetus”, käyttöön väliaikaiset polkumyynti- ja tasoitustullit edellä mainittujen kolmen yrityksen viemän CN-koodeihin ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 ja ex 0304 20 13 kuuluvan Norjasta peräisin olevan viljellyn merilohen tuonnissa. Komissio poisti samalla asetuksella kyseiset yritykset päätöksen 97/634/EY liitteestä, jossa luetellaan yritykset, joiden esittämä sitoumus on hyväksytty.

B. MENETTELYN JATKO

- (4) Kyseisille kolmelle norjalaiselle yritykselle ilmoitettiin heti väliaikaisten tullien käyttöön ottamisen jälkeen kirjallisesti niistä olennaisista seikoista ja huomioista, joiden perusteella kyseiset tullit oli otettu käyttöön.

⁽⁵⁾ EYVL L 228, 15.8.1998, s. 4

- (5) Yksi yrityksistä ei lainkaan kommentoinut komission ilmoitusta. Lisäksi se oli jo aiemmin ilmoittanut komissiolle, että se oli palauttanut Norjan viranomaisten antamat vientilisenssit 1 päivänä tammikuuta 1998.
- (6) Kaksi muuta norjalaista yritystä toimittivat huomautuksensa kirjallisesti väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa asetetussa määräajassa.
- (7) Nämä kirjalliset huomautukset saatuaan komissio hankki ja tarkisti kaikki kyseisten ilmeisten rikkomusten lopullista määrittämistä varten tarpeellisina pitämänsä tiedot.
- (8) Etuyhteydessä oleville yrityksille suuntaamastaan myynnistä ilmoittaneen yrityksen osalta lisätarkastelut vahvistivat väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 11 kappaleessa esitetyt väliaikaiset toteamukset. Vahvistettiin siis, että asetetussa määräajassa annetut vuoden 1997 kolmatta ja neljättä sekä vuoden 1998 ensimmäistä ja toista vuosineljännestä koskevat ilmoitukset koskivat lähes kokonaisuudessaan myyntiä etuyhteydessä oleville yrityksille yhteisössä eivätkä, kuten sitoumuksessa selvästi määrätään, myyntiä riippumattomille asiakkaille. Väliaikaisten tullien käytönoton jälkeen lähetetyn ilmoituksen osalta yritys totesi ainoastaan tehneensä virheen myynnin ilmoittamisessa. Se totesi lähettäneensä 15 päivänä syyskuuta 1998 komissiolle uudet ilmoitukset vuoden 1997 kolmannelta ja neljänneltä vuosineljänneksestä ja vuoden 1998 ensimmäisestä ja toisesta vuosineljänneksestä. Tarkistetuista ilmoituksista ilmeni yrityksen mukaan, että sen myynnissä ensimmäisille riippumattomille asiakkaille oli noudatettu sitoumuksessa asetettua vähimmäishintavelvoitetta. Yhteisön tuotannonalalle ei siis olisi aiheutunut vahinkoa.
- (9) Yritys velvoitettiin sitoumuksessaan lähettämään asetetussa määräajassa komissiolle luottamuksellisen ilmoituksen kaikista myyntitapahtumista ensimmäisille riippumattomille asiakkaille yhteisössä. Lisäksi sitoumuksessa määrättiin, että neljänneksittain ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyöntiä ja määräaikaisten noudattamatta jättämistä pidettäisiin kaikissa muissa paitsi ylivoimaisen esteen tapauksessa sitoumuksen rikkomisena. Yritys oli täysin tietoinen sitoumuksessa asetetuista selkeistä ehdoista mutta jätti määräajassa ainoastaan luovutushintaan tapahtunutta myyntiään koskevan ilmoituksen ja rikkoi siten ilmoittamisvelvoitetta. Tämän myynnin perusteella ei voida tehdä päätelmiä ensimmäisiltä riippumattomilta asiakailta veloitetuista hinnoista, eikä komissio näin ollen voi valvoa sitoumuksen noudattamista.
- (10) Koska polkumyynnin perusasetuksen 8 artiklan 7 kohdan ja tuettua tuontia koskevan perusasetuksen 13 artiklan 7 kohdan mukaisesti on katsottava, että nimenomaisen ilmoittamisvelvoitteen noudattamatta jättämistä pidetään sitoumuksen rikkomisena, ei ole tarpeen määrittää, alittivatko tosiasialliset myyntihinnat sitoumuksessa asetetun vähimmäishinnan. Määrittelystä olisikin saatu korkeintaan se lisätieto, että ilmoittamisvelvollisuuden noudattamatta jättämisen ja siten komission suorittaman valvonnan tehokkuuden estämisen lisäksi yritys ei ehkä olisi noudattanut sitoumuksessa I asetettua vähimmäishintaa.
- (11) Kolmas yritys myönsi alittaneensa sitoumuksessa asetetun vähimmäishinnan mutta totesi, että muita myyntitapahtumia ei ollut ollut kyseisenä ajanjaksona. Viejä väitti, että vähimmäishintaa olisi noudatettu myös kyseisessä myyntitapahtumassa, joka oli erityisjärjestelyn mukaisesti tarkoitettu voittoa tuottamattomaksi, elleivät yllätykselliset kuljetusjärjestelyt olisi johtaneet ennakoimattoman alhaiseen myyntihintaan. Väitettiin, että tavarat laivattiin jonkin muun kuin yrityksen tarkoitettaman rajaseaman kautta ja että kuorma olisi vajaa vaikka sen olisi pitänyt olla täysi. Tämä kasvatti kuljetuskustannuksia, mikä puolestaan yhteisön rajalla -hintaa muodostettaessa lisäsi yhteisössä aiheutuneiden kuljetuskustannusten johdosta tehtävää kilokohdasta vähennystä toimitettuna tullattuna -hinnasta (DDP-hinnasta) ensimmäiselle riippumattomalle asiakkaalle.
- Tällaisten hypoteettisten ja tipoitain esitettyjen yksittäisten väitteiden tarkastaminen on vaikeaa, eivätkä väitteet ole yhteydessä siihen, että rikkominen näyttää johtuvan myyntihinnan katteettomuudesta ja asettamisesta liian lähelle vähimmäishintaa. Kun otetaan huomioon, että sitoumuksessa nimenomaisesti esitettyyn vähimmäishintavelvoitteen sisältyy, että välittömistä myyntikustannuksista tehdään vähennys DDP-myyntin tapauksessa, yrityksen tehtävänä on varmistaa, että vähimmäishintaa noudatetaan kuljetusjärjestelyiden onnistumisesta riippumatta.

C. LOPULLISET TOIMENPITEET

- (12) Asianomaisille osapuolille ilmoitettiin niistä olenaisista seikoista ja huomioista, joiden perusteella komissio aikoi vahvistaa peruuttavansa niiden osalta hyväksymänsä sitoumukset ja suositella

lopullisten polkumyynti- ja tasoitustullien käyttöönottoa sekä väliaikaisten tullien vakuutena olevien määrien lopullista kantamista. Lisäksi asetettiin määräaika, jonka kuluessa osapuolet voivat esittää tähän ilmoitukseen liittyviä huomautuksia.

- (13) Esitettyjen huomautusten tarkastelun perusteella päätellään, että liitteessä I lueteltujen yritysten viemän Norjasta peräisin olevan viljellyn merilohen tuonnissa olisi otettava käyttöön lopulliset polkumyynti- ja tasoitustullit.
- (14) Sitoumuksiin johtaneet tutkimukset päätettiin polkumyynnin ja vahingon lopullisen määrittämisen jälkeen asetuksella (EY) N:o 1890/97 ⁽¹⁾ ja tuonnin tukemisen ja vahingon lopullisen määrittämisen jälkeen asetuksella (EY) N:o 1891/97 ⁽²⁾. Polkumyyntiä koskevan perusasetuksen 8 artiklan 9 kohdan ja tuettua tuontia koskevan perusasetuksen 13 artiklan 9 kohdan mukaan lopulliset tullit on otettava tästä syystä käyttöön kyseisten kolmen norjalaisyrittäjän osalta edellä mainituissa kahdessa asetuksessa vahvistettujen tullien tasoisina.

D. VÄLIAIKAISTEN TULLIEN LOPULLINEN KANTAMINEN

- (15) Tämän asetuksen liitteessä I lueteltujen kolmen viejän on vahvistettu rikkoneen sitoumistaan. Tästä syystä on tarpeen kantaa lopullisesti väliaikaisten polkumyynti- ja tasoitustullien vakuutena olevat määrät lopullisten tullien tasoisina.

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä joulukuuta 1998.

E. POLKUMYYNTI- JA TASOITUSTULLEISTA VAPAUTETTUJA VIEJIÄ KOSKEVAN LUETTELON AJANTASAISTAMINEN

- (16) Asetuksen (EY) N:o 1890/97 ja asetuksen (EY) N:o 1891/97 liitteitä, joissa luetellaan tullista vapautetut osapuolet, olisi muutettava niin, että tullista vapautus poistetaan tämän asetuksen liitteessä I luetelluilta kolmelta yritykseltä,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Korvataan asetuksen (EY) N:o 1890/97 liite tämän asetuksen liitteellä II.
2. Korvataan asetuksen (EY) N:o 1891/97 liite tämän asetuksen liitteellä II.

2 artikla

Kannetaan lopullisesti tämän asetuksen liitteessä I lueteltujen yritysten viemän ja CN-koodeihin ex 0302 12 00 (Taric-koodi 0302 12 00*19), ex 0304 10 13 (Taric-koodi 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (Taric-koodi 0303 22 00*19) ja ex 0304 20 13 (Taric-koodi 0304 20 13*19) kuuluvan Norjasta peräisin olevan viljellyn (muun kuin luonnonvaraisen) merilohen tuonnissa asetuksella (EY) N:o 1126/98 käyttöön otettujen väliaikaisten polkumyynti- ja tasoitustullien vakuutena olevat määrät.

3 artikla

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

Neuvoston puolesta

W. SCHÜSSEL

Puheenjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 267, 30.9.1997, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2052/98 (EYVL L 264, 29.9.1998, s. 17).

⁽²⁾ EYVL L 267, 30.9.1997, s. 19, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2052/98 (EYVL L 264, 29.9.1998, s. 17).

*LIITE I***LUETTELO YRITYKSISTÄ, JOIHIN SOVELLETAAN LOPULLISIA POLKUMYYNTI- JA TASOITUSTULLEJA**

Sitoumuksen N:o	Yritys	Taric-lisäkoodi
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

LIITE II

LUETTELO YRITYKSISTÄ, JOIDEN SITOUMUS ON HYVÄKSYTTY

Sitoumuksen N:o	Yrityksen nimi	Taric-lisäkoodi
1	A. Øvreskotnes AS	8095
3	Agnefest Seafood	8325
5	Alsvåg	8098
7	Aqua Export A/S	8100
8	Aqua Partner A/S	8101
11	Arctic Group International	8109
13	Artic Superior A/S	8111
14	Arne Mathiesen A/S	8112
15	A/S Aalesundfisk	8113
16	A/S Austevoll Fiskeindustri	8114
17	A/S Keco	8115
20	A/S Refsnes Fiskeindustri	8118
21	A/S West Fish Ltd	8119
22	Astor A/S	8120
23	Atlantic King Stranda A/S	8121
24	Atlantic Seafood A/S	8122
26	Borkowski & Rosnes A/S	8124
27	Brødrene Aasjord A/S	8125
28	Brødrene Eilertsen A/S	8126
30	Brødrene Remø AS	8128
31	Christiansen Partner A/S	8129
32	Clipper Seafood A/A	8130
33	Coast Seafood A/S	8131
35	Dafjord Laks A/S	8133
36	Delfa Norge A/S	8134
39	Domstein Salmon A/S	8136
41	Ecco Fisk & Delikatesse	8138
42	Edvard Johnson A/S	8139
43	Eurolaks AS	8140
44	Euronor AS	8141
46	Fiskeforsyningen AS	8143
47	Fjord Aqua Group AS	8144
48	Fjord Trading Ltd AS	8145
49	Fonn Egersund AS	8146
50	Fossen AS	8147
51	Fresh Atlantic AS	8148
52	Fresh Marine Company AS	8149
53	Fryseriet AS	8150
58	Grieg Seafood AS	8300
60	Haafa fisk AS	8302
61	Hallvard Lerøy AS	8303
62	Herøy Filetfabrikk AS	8304
64	Hirsholm Norge AS	8306
65	Hitramat & Delikatesse AS	8154
66	Hydro Seafood Sales AS	8159

Sitoumuksen N:o	Yrityksen nimi	Taric-lisäkoodi
67	Hydrotech-gruppen AS	8428
72	Inter Sea AS	8174
75	Janas AS	8177
76	Joh. H. Pettersen AS	8178
77	Johan J. Helland AS	8179
79	Karsten J. Ellingsen AS	8181
80	Kr. Kleiven & Co. AS	8182
82	Labeyrie Norge AS	8184
83	Lafjord Group AS	8185
84	Langfjord Laks AS	8186
85	Leica Fiskeprodukter	8187
86	Leonhard Products AS	8423
87	Lofoten Seafood Export AS	8188
88	Lorentz A. Lossius AS	8189
90	Marex AS	8326
92	Marine Seafood AS	8196
93	Marstein Seafood AS	8197
96	Memo Food AS	8200
98	Midsundfisk AS	8202
99	Myre Sjømat AS	8203
100	Naco Trading AS	8206
101	Namdal Salmon AS	8207
104	Nergård AS	8210
105	Nils Williksen AS	8211
107	Nisja Trading AS	8213
108	Nor-Food AS	8214
111	Nordic Group ASA	8217
112	Nordreisa Laks AS	8218
113	Norexport AS	8223
114	Norfi Produkter AS	8227
115	Norfood Group AS	8228
116	Norfra Eksport AS	8229
117	NorMan Trading Ltd AS	8230
119	Norsk Akvakultur AS	8232
120	Norsk Sjømat AS	8233
121	Northern Seafood AS	8307
122	Nortrade AS	8308
123	Norway Royal Salmon Sales AS	8309
124	Norway Royal Salmon AS	8312
126	Norway Seafoods ASA	8314
128	Norwell AS	8316
129	Notfisk Arctic AS	8234
130	Nova Sea AS	8235
134	Ok-Fish Kvalheim AS	8239
137	Pan Fish Sales AS	8242
140	Polar Seafood Norway AS	8247
141	Prilam Norvège AS	8248
142	Pundslett Fisk	8251
143	Roger AS	8253
144	Rolf Olsen Seafood AS	8254

Sitoumuksen N:o	Yrityksen nimi	Taric-lisäkoodi
145	Ryfisk AS	8256
146	Rørvik Fisk- og fiskematforretning AS	8257
147	Saga Lax Norge AS	8258
148	Saga Lax Nord A/S	8259
149	Salomega AS	8260
151	Sangoltgruppa AS	8262
153	Scanfood AS	8264
154	Sea Eagle Group AS	8265
155	Sea Star International AS	8266
156	Sea-Bell AS	8267
157	Seaco AS	8268
158	Seacom AS	8269
159	Seacom Nord AS	8270
160	Seafood Farmers of Norway Ltd AS	8271
161	Seanor AS	8272
162	Sekkingstad AS	8273
164	Sirena Norway AS	8275
165	Kinn Salmon AS	8276
166	Skarpsno Mat	8277
167	SL Fjordgruppen AS	8278
168	SMP Marine Produkter AS	8279
171	Stavanger Røkeri AS	8282
172	Stjernelaks AS	8283
174	Stolt Sea Farm AS	8285
175	Storm Company AS	8286
176	Superior AS	8287
177	Svenodak AS	8288
178	Terra Seafood AS	8289
180	Timar Seafood AS	8294
182	Torris Products Ltd AS	8298
183	Troll Salmon AS	8317
187	Vie de France Norway AS	8321
188	Vikenco AS	8322
189	Wannebo International AS	8323
190	West Fish Norwegian Salmon AS	8324
191	Nor-Fa Food AS	8102

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 2679/98,
annettu 7 päivänä joulukuuta 1998,
sisämarkkinoiden toimivuudesta jäsenvaltioiden välisen tavaroiden vapaan liik-
kuvuuden osalta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopi-
muksen ja erityisesti sen 235 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon ⁽²⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- 1) perustamissopimuksen 7 a artiklan mukaisesti sisä-
markkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä
rajoja ja jolla erityisesti tavaroiden vapaa liikkuvuus
taataan perustamissopimuksen 30–36 artiklan
mukaisesti,
- 2) kyseisen periaatteen loukkaamisesta esimerkiksi
siten, että tavaroiden vapaa liikkuvuus jossakin
jäsenvaltiossa yksittäisten henkilöiden toiminnan
seurauksena estyy, voi aiheutua vakavaa haittaa sisä-
markkinoiden moitteettomalle toiminnalle ja
huomattavia menetyksiä asianomaisille henkilöille,
- 3) varmistaa perustamissopimuksessa asetettujen
velvoitteiden täyttämisen ja erityisesti sisämarkki-
noiden moitteettoman toiminnan jäsenvaltiot eivät
saisi toteuttaa sellaisia toimia tai sitoutua sellaiseen
menettelyyn, jotka voivat olla kaupan esteenä, ja
toisaalta niiden on toteutettava kaikki tarvittavat ja
suhteelliset toimet tavaroiden vapaan liikkuvuuden
helpottamiseksi alueellaan,
- 4) kyseiset toimenpiteet eivät saa vaikuttaa perusoi-
keuksiin, mukaan luettuna lakko-oikeus,
- 5) tämä asetus ei estä yhteisön toimia, jotka voivat
joissakin tapauksissa olla tarpeen sisämarkkinoiden
toiminnassa ilmenevien ongelmien ratkaisemiseksi,
ottaen tarvittaessa huomioon tämän asetuksen
soveltamisen,
- 6) jäsenvaltioilla on yksinomainen toimivalta yleisen
järjestyksen ylläpitämisessä ja sisäisen turvalli-
suuden varmistamisessa sekä sen määrittelemisessä,
mitkä toimenpiteet kussakin tilanteessa ja vaiheessa

ovat välttämättömiä ja suhteellisia tavaroiden
vapaan liikkuvuuden edistämiseksi alueellaan,

- 7) jäsenvaltioiden ja komission on vaihdettava riittä-
västi ja nopeasti tietoa tavaroiden vapaan liikku-
vuuden esteistä,
- 8) jäsenvaltion, jonka alueella tavaroiden vapaalle liik-
kuvuudelle ilmenee esteitä, olisi toteutettava kaikki
tarvittavat ja suhteelliset toimenpiteet tavaroiden
vapaan liikkuvuuden palauttamiseksi mahdolli-
simman pian alueellaan, jotta vältytään vaaralta, että
kyseessä olevat viivytykset tai menetykset toistuvat,
lisääntyvät tai pahenevat ja jotta kauppa ja sen
perustana olevat sopimussuhteet eivät katkeaisi; sen
olisi tiedotettava komissiolle ja tarvittaessa muille
jäsenvaltioille toimista, jotka se on toteuttanut tai
aikoo toteuttaa tämän tavoitteen saavuttamiseksi,
- 9) täyttääkseen perustamissopimuksen mukaisen
veloitteensa komission olisi ilmoitettava kyseiselle
jäsenvaltiolle kantansa, jonka mukaan perustamis-
sopimusta on rikottu ja jäsenvaltion olisi vastattava
tähän ilmoitukseen, ja
- 10) perustamissopimuksessa ei ole sen 235 artiklassa
annetun toimivallan lisäksi muita määräyksiä
tämän asetuksen antamiseksi tarvittavista valtuuk-
sista,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. ”esteellä” sellaista jäsenvaltioiden välisen tavaroiden
vapaan liikkuvuuden estettä, joka johtuu jäsenvaltiosta
joko sen toiminnan tai toimimatta jättämisen vuoksi, ja
joka voi merkitä perustamissopimuksen 30–36
artiklan rikkomista ja joka:
 - a) aiheuttaa konkreettisesti tai muulla tavalla vakavaa
häiriötä tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle estä-
mällä, viivyttämällä tai hankaloittamalla niiden
tuontia jäsenvaltioon, niiden vientiä jäsenvaltiosta
tai niiden kuljettamista jäsenvaltion kautta,

⁽¹⁾ EYVL C 10, 15.1.1998, s. 14

⁽²⁾ EYVL C 359, 23.11.1998

⁽³⁾ EYVL C 214, 10.7.1998, s. 90

- b) aiheuttaa huomattavia menetyksiä henkilöille, joita asia koskee, ja
- c) vaatii välittömiä toimia kyseessä olevan häiriön ja menetysten jatkumisen, lisääntymisen tai pahenemisen välttämiseksi;
2. ”toimimatta jättämisellä” tilannetta, jossa jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset eivät yksittäisten henkilöiden toiminnasta aiheutuvan esteen ilmetessä toteuta kaikkia tarvittavia ja suhteellisia, niiden toimivaltaan kuuluvia toimenpiteitä esteen poistamiseksi ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseksi alueellaan.

2 artikla

Tätä asetusta ei saa tulkita niin, että sillä olisi vaikutuksia perusoikeuksien, mukaan lukien lakko-oikeus, käyttämiseen sellaisina kuin ne jäsenvaltioissa tunnustetaan. Näihin oikeuksiin voi myös kuulua oikeus tai vapaus toteuttaa työelämän suhteita koskeviin jäsenvaltioiden erityisiin järjestelmiin kuuluvia muita toimia.

3 artikla

1. Jos este ilmenee tai on olemassa vaara sen ilmenemisestä,
- a) minkä tahansa jäsenvaltion (olipa se asianomainen jäsenvaltio tai ei), jolla on asiaan liittyvää tietoa, on toimitettava tiedot välittömästi komissiolle, ja
- b) komissio toimittaa välittömästi jäsenvaltioille kyseiset tiedot ja kaikki muista eri lähteistä saamansa tiedot, joita se pitää asiaan liittyvinä.
2. Asianomaisen jäsenvaltion on vastattava mahdollisimman pian komission ja muiden jäsenvaltioiden tekemiin pyyntöihin saada tietoja esteen tai uhan luonteesta sekä toimista, jotka jäsenvaltio on toteuttanut tai aikoo toteuttaa. Jäsenvaltioiden keskenään vaihtamat tiedot on toimitettava myös komissiolle.

4 artikla

1. Jos este ilmenee, ja jollei 2 artiklasta muuta johdu, asianomaisen jäsenvaltion on

- a) toteutettava kaikki tarvittavat ja suhteelliset toimenpiteet niin, että tavaroiden vapaa liikkuvuus jäsenvaltion alueella varmistetaan perustamissopimuksen mukaisesti, ja
- b) ilmoitettava välittömästi komissiolle toimista, jotka sen viranomaiset ovat toteuttaneet tai aikovat toteuttaa.

2. Komissio toimittaa 1 kohdan b alakohdan nojalla saamansa tiedot välittömästi muille jäsenvaltioille.

5 artikla

1. Jos komissio katsoo, että jäsenvaltiossa on ilmennyt este, se ilmoittaa asianomaiselle jäsenvaltiolle syyt, joiden perusteella komissio on tullut kyseiseen päätelmään, ja pyytää jäsenvaltiota toteuttamaan kaikki tarvittavat ja suhteelliset toimenpiteet kyseisen esteen poistamiseksi sellaisen ajan kuluessa, jonka se määrittelee asian kiireellisyyden mukaan.

2. Komissio tekee päätelmänsä ottamalla huomioon 2 artiklan säännökset.

3. Komissio voi julkaista asianomaiselle jäsenvaltiolle lähettämänsä ilmoituksen sisällön *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, ja se toimittaa sen viipymättä kaikille osapuolille, jotka tätä pyytävät.

4. Jäsenvaltion on viiden työpäivän kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta joko

— ilmoitettava komissiolle toimet, jotka se on toteuttanut tai aikoo toteuttaa 1 kohdan täytäntöön panemiseksi, tai

— toimitettava perusteltu selvitys siitä, ettei ole ilmennyt estettä, joka merkitsisi perustamissopimuksen 30–36 artiklan rikkomista.

5. Komissio voi poikkeustapauksissa myöntää pidentymisen edellisessä kohdassa mainittuun määräaikaan, jos jäsenvaltio esittää asiaa koskevan, asianmukaisesti perustellun pyynnön ja esitetyt perusteet on katsottava hyväksyttäväksi.

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

Tehty Brysselissä 7 päivänä joulukuuta 1998.

Neuvoston puolesta

J. FARNLEITNER

Pubeenjohtaja

NEUVOSTON JA NEUVOSTOSSA KOKOONTUNEIDEN JÄSENVALTIOIDEN HALLITUSTEN EDUSTAJIEN PÄÄTÖSLAUSELMA,**annettu 7 päivänä joulukuuta 1998,
tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO JA NEUVOSTOSSA KOKOONTUNEIDEN JÄSENVALTIOIDEN EDUSTAJAT, JOTKA

KOROSTAVAT yhtenäismarkkinoiden keskeistä asemaa Euroopan unionin kilpailukyvyyn, taloudellisen kasvun ja työllisyyden edistämistä koskevassa kokonaisstrategiassa,

KOROSTAVAT myös tässä yhteydessä tavaroiden vapaan liikkuvuuden keskeistä merkitystä yhtenäismarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle,

PALAUTTAVAT MIELIIN jäsenvaltioiden velvoitteen taata tavaroiden vapaa liikkuvuus Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 30–36 artiklan mukaisesti ja vahvistavat täyden sitoutumisensa tähän liittyvien ongelmien nopeaan ja tehokkaaseen ratkaisemiseen,

TOTEAVAT, että tavaroiden vapaan liikkuvuuden vakavista esteistä aiheutuu yksityisille henkilöille merkittäviä taloudellisia kustannuksia ja ne haittaavat nykyaikaisia jakelu- ja tuotantomenetelmiä; ne toteavat myös, että tällaiset esteet asettavat huomattavassa määrin kyseenalaiseksi yhtenäismarkkinoiden uskottavuuden samalla, kun yhtenäismarkkinoiden tehokkaan toiminnan merkitys on lisääntynyt talous- ja rahaliiton sekä laajentumisen vuoksi,

KOROSTAVAT, että jäsenvaltioiden ja yhteisön toimielinten on myös hallinnollisen yhteistyön keinoin toimitettava nopeasti ja tehokkaasti tällaisten ongelmien ratkaisemiseksi,

PALAUTTAVAT MIELIIN Amsterdamin ja Luxemburgin Eurooppa-neuvostojen päätelmä,

PANEVAT MERKILLE sisämarkkinoiden toimivuudesta jäsenvaltioiden välisen tavaroiden vapaan liikkuvuuden osalta 7 päivänä joulukuuta 1998 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2679/98 (1),

PANEVAT MYÖS MERKILLE Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 9 päivänä joulukuuta 1997 asiassa C 265/95 antaman tuomion, jossa palautettiin mieliin jäsenvaltion velvollisuus toteuttaa kaikki sen käytettävissä olevat tarvittavat ja suhteelliset toimet tavaroiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseksi, ja

KOROSTAVAT, että kyse ei ole puuttumisista, jotka voivat rajoittaa tai haitata perusoikeuksien, mukaan lukien

lakko-oikeus, toteutumista sellaisina kuin ne on tunnustettu jäsenvaltioissa,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1. JÄSENVALTIOT sitoutuvat tekemään kaiken toimivaltaansa kuuluvan tavaroiden vapaan liikkuvuuden säilyttämiseksi ottamalla huomioon perusoikeuksien puolustamisen, lakko-oikeus mukaan lukien, sekä puuttumaan nopeasti toimiin, jotka vakavasti haittaavat asetuksen (EY) N:o 2679/98 mukaista tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

2. JÄSENVALTIOT sitoutuvat tiedottamaan taloudellisille toimijoilleen mainitunlaisista häiriöistä ja toimista niiden poistamiseksi.

3. JÄSENVALTIOT sopivat varmistavansa, että nopeita ja tehokkaita muutoksenhakukeinoja on jokaisen sellaisen henkilön käytettävissä, jolle on koitunut vahinkoa asetuksen (EY) N:o 2679/98 1 artiklassa tarkoitettusta esteestä aiheutuneen Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten rikkomisen takia. Ne sitoutuvat toteuttamaan kaikki kohtuulliset ja suhteelliset toimenpiteet kyseisten oikaisukeinojen olemassaoloa ja niiden toteuttamisessa noudatettavaa menettelyä koskevan tiedon välittämiseksi henkilöille, joille on aiheutunut haittaa tämän kaltaisesta Euroopan yhteisön perustamissopimuksen määräysten rikkomisesta.

4. JÄSENVALTIOT sopivat myös toteuttavansa perustamissopimuksen määräysten mukaisesti tarvittavat toimenpiteet varmistakseen, että tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskeviin asian käsittelypyyntöihin voidaan vastata neuvostossa nopeasti asiaankuuluvalla tasolla, jos tilanne sitä vaatii.

5. NEUVOSTO panee merkille komission aikomuksen asettaa tiukat aikarajat perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisille menettelyille asetuksen (EY) N:o 2679/98 soveltamisalaan kuuluvien tapausten osalta ja pyytää komissiota tiedottamaan neuvostolle tässä suhteessa tehtävistä erityisistä aloitteista.

6. JÄSENVALTIOT panevat merkille, että 5 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komission asettama määräaika huomautusten esittämiselle voi olla vain viisi työpäivää, ja että sama koskee myös perusteluineen annettavan lausunnon antamiselle asetettua määräaika.

(1) Ks. tämän virallisen lehden sivu 8

-
7. NEUVOSTO kehottaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuinta harkitsemaan, voidaanko asetuksen (EY) N:o 2679/98 soveltamisalaan kuuluvien tapausten käsittelyä nopeuttaa, ja lupautuu tarkastelemaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen muuttamista koskevat mahdolliset ehdotukset nopeasti ja avoimuuden hengessä.
8. NEUVOSTO kehottaa komissiota antamaan kahden vuoden kuluttua asetuksen (EY) N:o 2679/98 voimaantulosta kertomuksen sen soveltamisesta.
-

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2680/98,
annettu 11 päivänä joulukuuta 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 annetun komission asetuksen (EY) N:o 3223/94 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1498/98 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

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

sekä katsoo, että

asetuksessa (EY) N:o 3223/94 säädetään Uruguayn kieroksen 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 esitetyille 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 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 337, 24.12.1994, s. 66

⁽²⁾ EYVL L 198, 15.7.1998, s. 4

⁽³⁾ EYVL L 387, 31.12.1992, s. 1

⁽⁴⁾ EYVL L 22, 31.1.1995, s. 1

LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi
11 päivänä joulukuuta 1998 annettuun komission asetukseen

(ecua/100 kg)

CN-koodi	Kolmannen maan koodi ⁽¹⁾	Tuonnin kiinteä arvo
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
	999	116,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6
	204	45,7
	388	45,4
	999	43,6
0805 20 10	204	64,8
	999	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4
	464	258,6
	999	159,0
0805 30 10	052	58,6
	600	95,5
	999	77,0
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
	999	57,0
0808 20 50	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

⁽¹⁾ 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 2681/98,

annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,

interventioon ostetun naudanlihan enimmäisostohinnan ja määrien vahvistamisesta asetuksen (ETY) N:o 1627/89 mukaisten interventioita koskevien yleisten toimenpiteiden osana toteutettua 214. osittaista tarjouskilpailua varten

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⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1633/98⁽²⁾, ja erityisesti sen 6 artiklan 7 kohdan,

sekä katsoo, että

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 805/68 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä naudanliha-alan yleisten ja erityisten interventioimenpiteiden osalta 1 päivänä syyskuuta 1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2456/93⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2304/98⁽⁴⁾, mukaisesti avattiin tarjouskilpailu naudanlihan ostamisesta tarjouskilpailulla 9 päivänä kesäkuuta 1989 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 1627/89⁽⁵⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2466/98⁽⁶⁾

asetuksen (ETY) N:o 2456/93 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti R3-laadulle vahvistetaan enimmäisostohinta tarvittaessa kunkin osittaisen tarjouskilpailun osalta ottaen huomioon saadut tarjoukset; 13 artiklan 2 kohdan mukaan voidaan päättää jättää tarjouskilpailu ratkaisematta; saman asetuksen 14 artiklan mukaan ainoastaan sellaiset tarjoukset, jotka ovat alhaisempia tai yhtä suuria kuin mainittu enimmäishinta, mutta jotka eivät kuitenkaan ylitä 1 kohdassa tarkoitettua summalla korotettua kansallisten ja alueellisten markkinoiden keskihintaa, otetaan huomioon,

kahdensadanneljänentoista osittaisen tarjouskilpailun tarjousten tutkimisen jälkeen ja ottaen huomioon asetuksen (ETY) N:o 805/68 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti markkinoiden kohtuullisen tukemisen asettamat vaatimukset sekä teurastusten ja hintojen kausittainen kehitys, tarjouskilpailu olisi jätettävä ratkaisematta A-luokan osalta ja C-luokan osalta säädettävä enimmäisostohinta sekä interventioon hyväksyttävät määrät,

hyväksytyjen määrien merkityksen vuoksi on aiheellista käyttää asetuksen (ETY) N:o 2456/93 16 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta pidentää tuotteiden toimittamiselle interventioon asetettua määräaika, ja

tietyistä euron käyttöön ottamiseen liittyvistä säännöksistä 17 päivänä kesäkuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1103/97⁽⁷⁾ 2 artiklassa säädetään, että 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen oikeudellisissa asiakirjoissa esiintyvät viittaukset ecuun korvataan viittauksella euroon siten, että 1 ECU = 1 EUR, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat naudanlihan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksella (ETY) N:o 1627/89 avatussa 214. osittaisessa tarjouskilpailussa:

- a) A-luokassa tarjouskilpailu jätetään ratkaisematta
- b) C-luokan osalta:
 - enimmäisostohinta vahvistetaan 235,50 ecuksi 100 kilogrammalta R3-laadun ruhoja tai puoliruhoja,
 - ruhojen, puoliruhojen ja etuneljänosten hyväksyty enimmäismäärä vahvistetaan 2 451 tonniksi.

2 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (ETY) N:o 2456/93 16 artiklan 2 kohdassa säädetään, interventiovarastoon tuonnin määräaika jatketaan viikolla 6 päivään tammikuuta 1999 asti. Kuitenkin niissä jäsenvaltioissa, joissa toimituksia ei voida suorittaa 24 päivän joulukuuta 1998 ja 3 päivän tammikuuta 1999 välisenä aikana tai joinakin tähän ajanjaksoon kuuluvina päivinä, toimitusten määräaika jatketaan vastaavalla määrällä päiviä.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 14 päivänä joulukuuta 1998.

⁽¹⁾ EYVL L 148, 28.6.1968, s. 24

⁽²⁾ EYVL L 210, 28.7.1998, s. 17

⁽³⁾ EYVL L 225, 4.9.1993, s. 4

⁽⁴⁾ EYVL L 288, 27.10.1998, s. 3

⁽⁵⁾ EYVL L 159, 10.6.1989, s. 36

⁽⁶⁾ EYVL L 307, 17.11.1998, s. 13

⁽⁷⁾ EYVL L 162, 19.6.1997, s. 1

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2682/98,**annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,****asetuksessa (EY) N:o 2566/98 tarkoitetun tiettyihin kolmansiin maihin vietävää pitkäjyväistä kokonaan hiottua riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätetyistä tarjouksista**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2072/98⁽²⁾, ja erityisesti sen 13 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksella (EY) N:o 2566/98⁽³⁾ avataan riisin vientitukea koskeva tarjouskilpailu,

komission asetuksen (ETY) N:o 584/75⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 299/95⁽⁵⁾, 5 artiklan mukaan komissio voi asetuksen (EY) N:o 3072/95 22 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää tarjouskilpailun ratkaisematta jättämisestä,

erityisesti asetuksen (EY) N:o 3072/95 13 artiklassa säädetty perusteet huomioon ottaen ei ole aiheellista vahvistaa enimmäistukea, ja

tässä asetuksessa määrätyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarjouskilpailu jätetään ratkaisematta niiden tarjousten osalta, jotka on jätetty 7.–10. joulukuuta 1998 osana asetuksessa (EY) N:o 2566/98 tarkoitettua tiettyihin kolmansiin maihin vietävän CN-koodiin 1006 30 67 kuuluvan pitkäjyväisen kokonaan hiotun riisin vientitukea koskevaa tarjouskilpailua.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18

⁽²⁾ EYVL L 265, 30.9.1998, s. 4

⁽³⁾ EYVL L 320, 28.11.1998, s. 49

⁽⁴⁾ EYVL L 61, 7.3.1975, s. 25

⁽⁵⁾ EYVL L 35, 15.2.1995, s. 8

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2683/98,
annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,
asetuksessa (EY) N:o 2563/98 tarkoitetun Réunioniin toimitettavaa pitkäjyväistä
esikuorittua riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätettyjen tarjousten osalta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2072/98⁽²⁾, ja erityisesti sen 10 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon Réunionin riisitoimituksiin liittyvistä yksityiskohtaisista soveltamista koskevista säännöistä 6 päivänä syyskuuta 1989 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2692/89⁽³⁾ ja erityisesti sen 9 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksessa (EY) N:o 2563/98⁽⁴⁾ avataan tarjouskilpailu Réunioniin toimitettavan pitkäjyväisen esikuoritun riisin tuen määrittämistä varten,

asetuksen (ETY) N:o 2692/89 9 artiklan mukaisesti komissio voi päättää jätettyjen tarjousten perusteella

asetuksen (EY) N:o 3072/95 22 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen olla ratkaisematta tarjouskilpailua,

erityisesti asetuksen (ETY) N:o 2692/89 2 ja 3 artiklassa säädetty arviointiperusteet huomioon ottaen tuen enimmäismäärää ei ole aiheellista vahvistaa, ja

tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2563/98 tarkoitettu Réunioniin toimitettavan CN-koodiin 1006 20 98 kuuluvan pitkäjyväisen esikuoritun riisin tukea koskeva tarjouskilpailu jätetään ratkaisematta 7–10 päivänä joulukuuta 1998 jätettyjen tarjousten osalta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18

⁽²⁾ EYVL L 265, 30.9.1998, s. 4

⁽³⁾ EYVL L 29, 7.9.1989, s. 8

⁽⁴⁾ EYVL L 320, 28.11.1998, s. 40

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2684/98,**annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,****kokonaan hiotun lyhytjyväisen riisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2565/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2072/98⁽²⁾, ja erityisesti sen 13 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksella (EY) N:o 2565/98⁽³⁾ avataan riisin vientitukea koskeva tarjouskilpailu,

komission asetuksen (EY) N:o 584/75⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 299/95⁽⁵⁾, 5 artiklan mukaan komissio voi asetuksen (EY) N:o 3072/95 22 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää enimmäisvientituen vahvistamisesta; tässä vahvistamisessa on otettava huomioon erityisesti asetuksen (EY) N:o 3072/95 13 artiklassa säädetyt perusteet; tarjouskilpailu ratkaistaan niiden tarjouksen tekijöiden hyväksi, joiden tarjoukset ovat enimmäisvientituen suuruiset tai sitä alhaisemmat,

edellä tarkoitettujen perusteiden soveltamisesta kyseisten riisimarkkinoiden tämänhetkiseen tilanteeseen seuraa, että enimmäisvientitueksi olisi vahvistettava 1 artiklassa tarkoitettu määrä, ja

tässä asetuksessa määrätty toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2565/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana tiettyihin Euroopan kolmansiin maihin vietävän kokonaan hiotun lyhytjyväisen riisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientitueksi vahvistetaan 7–10 päivänä joulukuuta 1998 jätettyjen tarjousten perusteella 124 ecua tonnilta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18

⁽²⁾ EYVL L 265, 30.9.1998, s. 4

⁽³⁾ EYVL L 320, 28.11.1998, s. 46

⁽⁴⁾ EYVL L 61, 7.3.1975, s. 25

⁽⁵⁾ EYVL L 35, 15.2.1995, s. 8

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2685/98,**annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,****kokonaan hiotun lyhytjyväisen riisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2564/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2072/98⁽²⁾, ja erityisesti sen 13 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksella (EY) N:o 2564/98⁽³⁾ avataan riisin vientitukea koskeva tarjouskilpailu,komission asetuksen (EY) N:o 584/75⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 299/95⁽⁵⁾, 5 artiklan mukaan komissio voi asetuksen (EY) N:o 3072/95 22 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää enimmäisvientituen vahvistamisesta; tässä vahvistamisessa on otettava huomioon erityisesti asetuksen (EY) N:o 3072/95 13 artiklassa säädetyt perusteet; tarjouskilpailu ratkaistaan niiden tarjouksen tekijöiden hyväksi, joiden tarjoukset ovat enimmäisvientituen suuruiset tai sitä alhaisemmat,

edellä tarkoitettujen perusteiden soveltamisesta kyseisten riisimarkkinoiden tämänhetkiseen tilanteeseen seuraa, että enimmäisvientitueksi olisi vahvistettava 1 artiklassa tarkoitettu määrä, ja

tässä asetuksessa määrätyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2564/98 tarkoitetun tarjouskilpailun osana tiettyihin kolmansiin maihin vietävän kokonaan hiotun lyhytjyväriisin, kokonaan hiotun keskipitkäjyväisen riisin ja kokonaan hiotun pitkäjyväisen A-riisin enimmäisvientitueksi vahvistetaan 7–10 päivänä joulukuuta 1998 jätettyjen tarjousten perusteella 130,00 ecua tonnilta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen⁽¹⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18⁽²⁾ EYVL L 265, 30.9.1998, s. 4⁽³⁾ EYVL L 320, 28.11.1998, s. 43⁽⁴⁾ EYVL L 61, 7.3.1975, s. 25⁽⁵⁾ EYVL L 35, 15.2.1995, s. 8

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2686/98,

annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,

yhteisön menettelystä eläinlääkejäämien enimmäismäärien vahvistamiseksi eläinperäisissä elintarvikkeissa annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2377/90 liitteiden I ja II muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön menettelystä eläinlääkejäämien enimmäismäärien vahvistamiseksi eläinperäisissä elintarvikkeissa 26 päivänä kesäkuuta 1990 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2377/90 (1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2560/98 (2), ja erityisesti sen 6, 7 ja 8 artiklan;

sekä katsoo, että

asetuksen (ETY) N:o 2377/90 mukaisesti, jäämien enimmäismäärät on vahvistettava asteittain kaikille farmakologisesti vaikuttaville aineille, joita käytetään yhteisössä elintarvikkeita tuottaville eläimille annettavaksi tarkoitetuissa eläinlääkkeissä,

jäämien enimmäismäärät voidaan vahvistaa vasta, kun eläinlääkekomitea on tutkinut kaikki asianmukaiset tiedot kyseisen aineen jäämien turvallisuudesta eläinperäisten elintarvikkeiden kuluttajalle ja niiden vaikutuksesta elintarvikkeiden teolliseen jalostukseen,

vahvistettaessa enimmäismääriä eläinperäisissä elintarvikkeissa oleville eläinlääkejäämille on tarpeen määritellä ne eläinlajit, joissa jäämiä voi esiintyä, sallitut pitoisuudet jokaiselle hoidetusta eläimestä saadulle lihakudokselle (kohdekudos) ja jäämän luonne, joka on merkityksellinen jäämien valvonnan kannalta (merkkijäämä),

jäämien valvomiseksi yhteisön lainsäädännön mukaisesti on jäämien enimmäismäärät yleensä vahvistettava maksan tai munuaisten kohdekudokselle; maksa ja munuaiset poistetaan kuitenkin usein ruhoista kansainvälisessä kaupassa, ja sen vuoksi enimmäismäärät on vahvistettava myös lihas- ja rasvakudoksille,

munivalle siipikarjalle, maitoa tuottaville eläimille tai mehiläisille annettavaksi tarkoitettuja eläinlääkkeiden

osalta enimmäismäärät olisi vahvistettava myös munille, maidolle ja hunajalle,

flumetriini olisi lisättävä asetuksen (ETY) N:o 2377/90 liitteeseen I;

oleyloleaatti, kalsiumglukoheptonaatti, kalsiumglukonogluukoheptonaatti, kalsiumglukonolaktaatti, kalsiumglutamaatti, nikkeligukonaatti, nikkelisulfaatti, natriumhypofosfiitti, basitriasiini, bronopol, cestearyylialkoholi, menadioni, fytomenadioni, 2-pyrrolidoni, natriumsetostearyylisulfaatti, villarasva-alkoholit, *lespedeza capitata*, *majoranae herba*, *medicago sativa extractum*, *sinapis nigrae semen* ja flumetriini olisi lisättävä asetuksen (ETY) N:o 2377/90 liitteeseen II;

olisi säädettävä tämän asetuksen voimaantuloa edeltävästä 60 päivän määräajasta, jotta jäsenvaltiot voisivat tehdä tämän asetuksen säännösten huomioon ottamiseksi tarvittavat mukautukset kyseisten eläinlääkkeiden markkinoille saattamista koskeviin lupiin, jotka on myönnetty neuvoston direktiivin 81/851/ETY (3), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 93/40/ETY (4), mukaisesti, ja

tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat pysyvän eläinlääkekomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (ETY) N:o 2377/90 liitteet I ja II tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

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

(1) EYVL L 224, 18.8.1990, s. 1

(2) EYVL L 320, 28.11.1998, s. 28

(3) EYVL L 317, 6.11.1981, s. 1

(4) EYVL L 214, 24.8.1993, s. 31

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Martin BANGEMANN

Komission jäsen

LIITE

A. Asetuksen (EY) N:o 2377/90 liite I muutetaan seuraavasti:

2. Antiparasiittiset aineet
- 2.2. Ulkoloislääkkeet
- 2.2.3. Pyretroidit

Farmakologisesti vaikuttava/t aine/aineet	Merkkijäämä	Eläinlajit	JEM	Kohdekudos	Muut määräykset
Flumetriini	Flumetriini (trans-Z-isomeerien yhteismäärä)	Nauta	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Lihaskudos Rasva Maksa Munuaiset Maito	

B. Asetuksen (EY) N:o 2377/90 liite II muutetaan seuraavasti:

1. Epäorgaaniset kemialliset yhdisteet

Farmakologisesti vaikuttava/t aine/aineet	Eläinlaji	Muut määräykset
*Kalsiumglukoheptonaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Kalsiumglukonogluukoheptonaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Kalsiumglukonolaktaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Kalsiumglutamaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Nikkeligluconaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Nikkelisulfaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Natriumhypofosfiitti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit*	

2. Orgaaniset kemialliset yhdisteet

Farmakologisesti vaikuttava/t aine/aineet	Eläinlaji	Muut määräykset
2-Pyrrolidoni	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	Parenteraalisina annoksina enintään 40mg/kg elopainosta
Basitrasiiini	Nauta	Vain lypsylehmille utareensisäisesti ja kaikkiin muihin kudoksiin paitsi maitoon
Bronopoli	Lohikalat	Vain hedelmöitetuille kalan mätimunille
Setostearyyli-alkoholi	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Flumetriini	Hunajamehiläiset	
Menadioni	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Oleyloleaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	Ainoastaan ulkoiseen käyttöön
Fytomenadioni	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
Natriumsetostearyylisulfaatti	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	Ainoastaan ulkoiseen käyttöön
Villarasva-alkoholit	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	Ainoastaan ulkoiseen käyttöön”

6. Kasvipäriset aineet

Farmakologisesti	Eläinlajit	Muut määräykset
<i>Lespedeza capitata</i>	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
<i>Majoranae herba</i>	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	
<i>Medicago sativa extractum</i>	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit	Ainoastaan ulkoiseen käyttöön
<i>Sinapis nigrae semen</i>	Kaikki elintarvikkeita tuottavat lajit”	

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2687/98,

annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,

asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 194. erityisessä tarjouskilpailussa sovellettavan voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärän vahvistamisesta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkinajärjestelystä 27 päivänä kesäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 804/68 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1587/96 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 7 a artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

yhteisössä suoraan kulutukseen tarkoitettulle voiöljylle tarjouskilpailulla myönnettävästä tuesta 20 päivänä helmikuuta 1990 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 429/90 ⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 417/98 ⁽⁴⁾, mukaisesti interventioelimet aloittavat pysyvän tarjouskilpailun tuen myöntämiseksi voiöljylle; mainitun asetuksen 6 artiklassa säädetään, että jokaisessa erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on vahvistettava vähintään 96 prosenttia rasva-ainetta sisältävälle voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärä tai voidaan päättää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta; käyttötarkoitussvakuuden määrä on vahvistettava tämän mukaisesti,

saatujen tarjousten tutkimisesta seuraa, että olisi vahvistettava tarjouskilpailussa saatujen tarjousten perusteella tuen enimmäismäärä jäljempänä tarkoitettulle tasolle ja määrätävä sen perusteella käyttötarkoitussvakuus, ja

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 194. erityisessä tarjouskilpailussa tuen enimmäismäärä ja käyttötarkoitussvakuus vahvistetaan seuraavasti:

— tuen enimmäismäärä:	134 ecua/100 kg
— käyttötarkoitussvakuus:	148 ecua/100 kg.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 148, 28.6.1968, s. 13

⁽²⁾ EYVL L 206, 16.8.1996, s. 21

⁽³⁾ EYVL L 45, 21.2.1990, s. 8

⁽⁴⁾ EYVL L 52, 21.2.1998, s. 18

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2688/98,

annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,

voin vähimmäismyyntihintojen sekä kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 22. erityisessä tarjouskilpailussa

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkinajärjestelystä 27 päivänä kesäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 804/68⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1587/96⁽²⁾, ja erityisesti sen 6 artiklan 3 ja 6 kohdan ja 12 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

voin myynnistä alennettuun hintaan sekä konditoriatuotteiden, jäätelöiden ja muiden elintarvikkeiden valmistukseen tarkoitettulle kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävästä tuesta 15 päivänä joulukuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2571/97⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1982/98⁽⁴⁾, mukaisesti interventioelimet myyvät tarjouskilpailulla tiettyjä hallussaan olevia voimääriä ja myöntävät kermalle, voille ja voiöljylle tukea; mainitun asetuksen 18 artiklassa säädetään, että jokaisessa erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on vahvistettava voin

vähimmäismyyntihinta sekä kermalle, voille ja voiöljylle, jotka voidaan erottaa niiden käyttötarkoituksen, voin rasva-ainepitoisuuden ja käytettävän mukaisesti, myönnettävän tuen enimmäismäärä, tai voidaan pitää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta; jalostusvakuuksien määrä tai määrät on vahvistettava tämän mukaisesti, ja

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 22. erityisessä tarjouskilpailussa tuen enimmäismäärä ja jalostusvakuuden määrä vahvistetaan liitteessä olevassa taulukossa merkityllä tavalla.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen⁽¹⁾ EYVL L 148, 28.6.1968, s. 13⁽²⁾ EYVL L 206, 16.8.1996, s. 21⁽³⁾ EYVL L 350, 20.12.1997, s. 3⁽⁴⁾ EYVL L 256, 18.9.1998, s. 9

LIITE

voin vähimmäismyyntihintojen sekä kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 22. erityisessä tarjouskilpailussa 11 päivänä joulukuuta 1998 annettuun komission asetukseen

(ecua/100 kg)

Kaavat			A		B	
Käyttötavat			Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita	Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita
Vähimmäismyyntihinta	Voi \geq 82 %	Sellaisenaan	—	—	—	—
		Voiöljy	—	—	—	—
Jalostusvakuus		Sellaisenaan	—	—	—	—
		Voiöljy	—	—	—	—
Tuen enimmäismäärä	Voi \geq 82 %		109	105	—	105
	Voi < 82 %		104	100	104	—
	Voiöljy		134	130	134	130
	Kerma		—	—	46	44
Jalostusvakuus		Voi	120	—	120	—
		Voiöljy	148	—	148	—
		Kerma	—	—	51	—

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 2689/98,

annettu 11 päivänä joulukuuta 1998,

yhteisön sekä Unkarin tasavallan, Puolan tasavallan, Tšekin tasavallan, Slovakian tasavallan, Bulgarian ja Romanian välisissä Eurooppa-sopimuksissa- ja yhteisön sekä Baltian maiden välisissä vapaakauppaa koskevissa sopimuksissa määrätyn järjestelmän mukaisesti vuoden 1999 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana käytettävissä olevien maito- ja maitotuotealan tiettyjen tuotteiden määrästä

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön sekä Unkarin tasavallan, Puolan tasavallan, Tšekin tasavallan, Slovakian tasavallan, Bulgarian ja Romanian välisessä Eurooppa-sopimuksissa, yhteisön sekä Baltian maiden välisissä vapaakauppaa koskevissa sopimuksissa ja yhteisön sekä Slovakian tasavallan välisessä väliaikaisessa sopimuksessa määrätyn järjestelmän soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä maito- ja maitotuotealalla sekä asetuksen (ETY) N:o 584/92, (EY) N:o 1588/94, (EY) N:o 1713/95 ja (EY) N:o 455/97⁽¹⁾ kumoamisesta 15 päivänä joulukuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2508/97 ja erityisesti sen 4 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo, että

heinäkuussa 1998 esitettyjen tiettyjä tuotteita koskevien tuontitodistushakemusten hyväksyttävyydestä annetun komission asetuksen (EY) N:o 1620/98⁽²⁾ mukaisesti

asetuksessa (EY) N:o 2508/97 mainituista tuotteista on esitetty tuontitodistushakemuksia määristä, jotka ovat pienemmät kuin käytettävissä olevat määrät; tämän vuoksi olisi määritettävä 1 päivän tammikuuta ja 30 päivän kesäkuuta 1999 välisenä aikana kunkin kyseisen tuotteen käytettävissä olevat määrät,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 2508/97 nojalla 1 päivän tammikuuta ja 30 päivän kesäkuuta 1999 välisenä aikana käytettävissä olevat määrät esitetään liitteessä.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä joulukuuta 1998.

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

Tehty Brysselissä 11 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 345, 16.12.1997, s. 31

⁽²⁾ EYVL L 209, 25.7.1998, s. 38

LIITE

Ajanjaksona i päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta 1999 käytettävissä olevat kokonaismäärät

Maa	Puola			Tšekin tasavalta			Slovakian tasavalta			Unkari		
CN-koodit	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
tonnia	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Maa	Viron tasavalta			Latvian tasavalta				Liettuan tasavalta			
CN-koodit	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
tonnia	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Maa	Romania	Bulgaria
CN-koodit	0406	0406
tonnia	1 659	5 060

KOMISSION DIREKTIIVI 98/90/EY,**annettu 30 päivänä marraskuuta 1998,****moottoriajoneuvojen ja niiden perävau-
nujen ovia koskevan jäsenvaltioiden lain-
säädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/387/ETY mukautta-
misesta tekniikan kehitykseen****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopi-
muksen,ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävau-
nujen tyyppi hyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsää-
dännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970
annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY⁽¹⁾, sellaisena
kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä
98/14/EY⁽²⁾, ja erityisesti sen 13 artiklan 2 kohdan,ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävau-
nujen ovia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähen-
tämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/387/ETY⁽³⁾,
sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Tanskan,
Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan liittymisasiakir-
jalla,

sekä katsoo, että

direktiivi 70/387/ETY on yksi neuvoston direktiivillä 70/
156/ETY perustettua EY-tyyppi hyväksyntämenettelyä
koskevista erityisdirektiiveistä; siten ajoneuvojärjestelmiä,
osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä koskevia direktiivin 70/
156/ETY säännöksiä sovelletaan tähän direktiiviin,direktiiviä 70/387/ETY voidaan edelleen mukauttaa
tekniikan kehitykseen parantamalla joidenkin raskaiden
hyötyajoneuvojen matkustajien turvallisuutta ohjaustilan
ovista sisään ja ulos astuttaessa,erityisesti direktiivin 70/156/ETY 3 artiklan 4 kohdassa ja
4 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että jokaiseen erityisdi-
rektiiviin on liitettävä ilmoituslomake, joka sisältää
mainitun direktiivin liitteessä I olevat asiaa koskevat
kohdat, sekä myös saman direktiivin liitteeseen VI perus-
tuva tyyppi hyväksyntätodistus tyyppi hyväksynnän tietoko-
neistamiseksi,direktiivin 70/387/ETY käytännön soveltamista varten on
tarpeen varmistaa säännösten yhdenmukaisuus kaikissa
jäsenvaltioissa, jatällä direktiivillä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivillä
70/156/ETY perustetun tekniikan kehitykseen mukautta-
mista käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 70/387/ETY seuraavasti:

1. Korvataan 1 artiklassa ”maataloustraktoreita ja -työko-
neita” ilmaisulla ”maatalous- ja metsätraktoreita” ja
ilmaisu ”moottorityökoneita” ilmaisulla ”kaikkia liik-
kuvia koneita”.

2. Muutetaan liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

*2 artikla*1. 1 päivästä tammikuuta 1999 jäsenvaltiot eivät saa
ajoneuvojen oviin liittyvistä syistä— evätä ajoneuvotyypiltä EY-tyyppi hyväksyntää tai
kansallista tyyppi hyväksyntää
tai— kieltää ajoneuvojen myyntiä, rekisteröintiä tai käyt-
töönottoa,jos ajoneuvot ovat direktiivin 70/387/ETY, sellaisena kuin
se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimusten mukaiset.

2. 1 päivästä lokakuuta 2000 jäsenvaltiot

— eivät saa enää myöntää EY-tyyppi hyväksyntää
ja

— saavat evätä kansallisen tyyppi hyväksynnän

uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon oviin liittyvistä syistä,
jos direktiivin 70/387/ETY, sellaisena kuin se on muutet-
tuna tällä direktiivillä, vaatimukset eivät täyty.*3 artikla*1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin
noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset
määräykset voimaan viimeistään 31 joulukuuta 1999.
Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava
tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus,
kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säadet-
tävä siitä, miten viittaukset tehdään.2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä
tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansal-
liset säännökset kirjallisina komissiolle.⁽¹⁾ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1⁽²⁾ EYVL L 91, 25.3.1998, s. 1⁽³⁾ EYVL L 176, 10.8.1970, s. 5

4 artikla

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

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 30 päivänä marraskuuta 1998.

Komission puolesta

Martin BANGEMANN

Komission jäsen

LIITE

1. Lisätään seuraava liiteluettelo direktiivin 70/387/ETY liitteen I edelle:

"LIITELUETTELO

1. *LIITE I:* Soveltamisala, määritelmät, yleiset vaatimukset, EY-tyyppihyväksynnän hakeminen, EY-tyyppihyväksynnän myöntäminen, tyyppin ja hyväksyntöjen muutokset, tuotannon vaatimustenmukaisuus
- Lisäys 1:* Ilmoituslomake
- Lisäys 2:* Tyyppihyväksyntätodistus
2. *LIITE II:* Rakenne- ja asennusvaatimukset sekä lujuustestit
3. *LIITE III:* Ohjaustilan ovista sisään ja ulos astumista koskevat vaatimukset."

2. Korvataan Liite I seuraavasti:

*"LIITE I***SOVELTAMISALA, MÄÄRITELMÄT, YLEISET VAATIMUKSET, EY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN HAKEMINEN, EY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN MYÖNTÄMINEN, TYYPIN JA HYVÄKSYNTÖJEN MUUTOKSET, TUOTANNON VAATIMUSTENMUKAISUUS**

1. SOVELTAMISALA
- 1.1 Tätä direktiiviä sovelletaan M₁- ja N-luokan⁽¹⁾ moottoriajoneuvojen oviin.
2. MÄÄRITELMÄT
- Tässä direktiivissä tarkoitetaan:
- 2.1 'ajoneuvon hyväksynnällä' ajoneuvotyyppin hyväksyntää sen ovien ja niiden ominaisuuksien osalta,
- 2.2 'ajoneuvotyyppillä' ajoneuvoja, jotka eivät olennaisesti poikkea toisistaan seuraavien pääominaisuuksien osalta:
- lukkojen ja saranoiden suunnittelu ja vahvuus liitteessä II tarkoitettujen ajoneuvojen osalta,
 - astinlautojen ja askelmien rakenne- ja asennusvaatimukset niiden ajoneuvojen osalta, joita liitteessä III ei tarkoiteta, ja
 - askelmien ja kädensijojen sijainti ja geometriset ominaisuudet liitteessä III mainittujen ajoneuvojen osalta
- siltä osin, kuin näillä ominaisuuksilla on merkitystä tämän direktiivin vaatimusten kannalta.
3. YLEISET VAATIMUKSET
- 3.1 Suunnittelu
- 3.1.1 Ajoneuvo on suunniteltava siten, että siihen voidaan astua ja siitä voidaan poistua täysin turvallisesti.
- 3.1.2 Sellaisten N₂-luokan ajoneuvojen, joiden enimmäispaino on yli 7,5 tonnia, ja N₃-luokan ajoneuvojen katsotaan täyttävän edellä mainitut vaatimukset, jos nämä ajoneuvot ovat liitteen III määräysten mukaiset.

⁽¹⁾ Sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevassa A osassa.

- 3.2 Ovet sekä sisään- ja uloskäynnit
- 3.2.1 Ovia sekä sisään- ja uloskäyntejä on voitava käyttää helposti ja turvallisesti.
- 3.3 Ovet ja lukot
- 3.3.1 Ovet ja lukot on suunniteltava siten, että niiden sulkeminen ei aiheuta häiritsevää ääntä.
- 3.3.2 Ovien lukot on suunniteltava siten, että ovet eivät voi avautua vahingossa.
- 3.4 Lukot ja saranat (rakenne- ja asennusvaatimukset)
- 3.4.1 Ajoneuvojen sivuille saranoitujen ovien (lukuun ottamatta taitto-ovia) saranoiden on oltava kiinnitetty kulkusuunnan puoleiseen ovien etureunaan. Kaksoisovissa näitä vaatimuksia sovelletaan ensin aukeavaan oven puoliskoon; oven toinen puolisko on voitava lukita.
- 3.4.2 M₁-luokan ajoneuvojen sivuovien saranoiden ja lukkojen on oltava tämän direktiivin liitteen II vaatimusten mukaiset.
- 3.5 Astinlaudat ja askelmat (rakenne- ja asennusvaatimukset)
- 3.5.1 Pyörän napaa, vanteita ja muita pyörän osia ei katsota astinlaudoiksi tai askelmiksi tässä direktiivissä tarkoitetuissa yhteyksissä, paitsi jos ajoneuvon rakenteeseen tai käyttöön liittyvät syyt estävät astinlautojen tai askelmien sijoittamisen muualle ajoneuvoon.
- 3.5.2 Sellaisissa M₁, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoissa, joiden enimmäispaino on enintään 7,5 tonnia, on oltava yksi tai useampi astinlauta tai askelma, jos kyseisten ajoneuvojen matkustajatilän oviaukon lattia on yli 600 mm maanpinnan yläpuolella.
- 3.5.2.1 Maastoajoneuvoissa, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevassa A osassa, kyseistä etäisyyttä maanpinnasta voidaan kuitenkin lisätä 700 millimetriin.
- 3.5.2.2 Astinlaudat tai askelmat on suunniteltava siten, että liukastumisen vaaraa ei ole.
4. EY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN HAKEMINEN
- 4.1 Ajoneuvon valmistajan on tehtävä ajoneuvotyyppiä koskeva EY-tyyppihyväksyntähakemus ovien osalta.
- 4.2 Ilmoituslomakkeen malli esitetään lisäyksessä 1.
- 4.3 Hyväksyttävää tyyppiä edustava ajoneuvo on toimitettava tyyppihyväksyntätesteistä vastaavalle tekniselle tutkimuslaitokselle.
5. EY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN MYÖNTÄMINEN
- 5.1 Jos asiaa koskevat vaatimukset täyttyvät, EY-tyyppihyväksyntä myönnetään direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
- 5.2 EY-tyyppihyväksyntätodistuksen malli esitetään lisäyksessä 2.
- 5.3 Jokaiselle hyväksytylle ajoneuvotypille annetaan hyväksyntänumero direktiivin 70/156/ETY liitteen VII mukaisesti. Sama jäsenvaltio ei saa antaa samaa numeroa toiselle ajoneuvotypille.
6. TYYPIN JA HYVÄKSYNTÖJEN MUUTOKSET
- 6.1 Jos tämän direktiivin mukaisesti hyväksyttyä tyyppiä muutetaan, sovelletaan direktiivin 70/156/ETY 5 artiklan säännöksiä.
7. TUOTANNON VAATIMUSTENMUKAISUUS
- 7.1 Toimenpiteet tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi toteutetaan direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan säännösten mukaisesti.

Lisäys 1

Neuvoston direktiivin 70/156/ETY (*) liitteen I mukainen

ILMOITUSLOMAKE N:o . . .

ajoneuvon ETY-tyyppihyväksynnästä ovien osalta (direktiivi 70/387/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä . . ./..../EY)

Seuraavat tiedot on tarvittaessa toimitettava kolmena kappaleena, ja niihin on liitettävä sisällysluettelo.

Mahdollisten piirustusten on oltava riittävän yksityiskohtaisia, ja ne on toimitettava sopivassa mittakaavassa A4-koossa tai tähän kokoon taitettuina.

Mahdollisten valokuvien on oltava riittävän yksityiskohtaisia.

Jos järjestelmissä, osissa tai erillisissä teknisissä yksiköissä on sähköohjattuja toimintoja, tiedot niiden suoritusarvoista on ilmoitettava.

0. YLEISTÄ
- 0.1 Merkki (valmistajan toiminimi):
- 0.2 Tyyppi:.....
- 0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvoon (b):
- 0.3.1 Tämän merkinnän sijainti:
- 0.4 Ajoneuvoluokka (c):
- 0.5 Valmistajan nimi ja osoite:.....
- 0.8 Kokoonpanotehtaan (kokoonpanotehtaiden) osoite (osoitteet):.....
1. AJONEUVOJEN YLEISET RAKENNEOMINAISUUDET
- 1.1 Valokuvat ja/tai piirustukset esimerkijajoneuvosta:
9. KORI
- 9.2 Käytetyt materiaalit ja rakennetavat:
- 9.3 Matkustajatilat, ovet, lukot ja saranat:
- 9.3.1 Ovien asettelu ja lukumäärä:
- 9.3.1.1 Mitat, avautumissuunta ja suurin avautumiskulma:
- 9.3.2 Piirustukset lukoista ja saranoista ja niiden sijainnista ovissa:.....
- 9.3.3 Lukkojen ja saranoiden tekninen kuvaus:.....
- 9.3.4 Sisäänkäyntien, askelmien ja tarvittavien kahvojen tiedot (mittoineen):.....

(*) Tämän ilmoituslomakkeen kohtien numerointi ja alaviitteet vastaavat direktiivin 70/156/ETY liitteen I numerointia ja alaviitteitä. Kohdat, joilla ei ole merkitystä tämän direktiivin kannalta, on jätetty pois.

Maastoajoneuvoista annettavat lisätiedot

- 1.3 Akseleiden ja pyörien lukumäärä:
- 1.3.3 Vetävät akselit (lukumäärä, sijainti, kytkentä muihin akselihin):
- 2.4.1 Ilman koria olevan alustan osalta
- 2.4.1.4.1 Lähestymiskulma (na):
- 2.4.1.5.1 Jättökulma (nb):
- 2.4.1.6 Maavara (sellaisena kuin se on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevan A osan 4.5 kohdassa)
- 2.4.1.6.1 akselien välillä:
- 2.4.1.6.2 etuakselin (etuakselien) kohdalla:
- 2.4.1.6.3 taka-akselin (taka-akselien) kohdalla:
- 2.4.1.7 Ramppikulma (nc):
- 2.4.2 Alustat, joissa on kori
- 2.4.2.4.1 Lähestymiskulma (na):
- 2.4.2.5.1 Jättökulma (nb):
- 2.4.2.6 Maavara (sellaisena kuin se on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevan A osan 4.5 kohdassa)
- 2.4.2.6.1 akselien välillä:.....
- 2.4.2.6.2 etuakselin (etuakselien) kohdalla:.....
- 2.4.2.6.3 taka-akselin (taka-akselien) kohdalla:
- 2.4.2.7 Ramppikulma (nc):.....
- 2.15 Mäestälähtökyky (pelkkä ajoneuvo):.....
- 4.9 Tasauspyörästäön lukitus: kyllä/ei/valinnainen (!)

(!) Tarpeeton yliviivataan.

Lisäys 2

MALLI

[Enimmäiskoko: A4 (210 × 297 mm)]

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

Viranomaisen leima

Ilmoitus ajoneuvon/osan/erillisen teknisen yksikön⁽¹⁾ tyyppin

- tyyppihyväksynnästä⁽¹⁾,
- tyyppihyväksynnän laajenuksesta⁽¹⁾,
- tyyppihyväksynnän epäämisestä⁽¹⁾,
- tyyppihyväksynnän peruuttamisesta⁽¹⁾,

direktiivin 70/387/ETY mukaisesti, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä .../.../EY.

Tyyppihyväksyntänumero:

Laajenuksen syy:.....

I OSA

- 0.1 Merkki (valmistajan toiminimi):
- 0.2 Tyyppi:
- 0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvon/osaan/erilliseen tekniseen yksikköön⁽¹⁾⁽²⁾:.....
- 0.3.1 Tämän merkinnän sijainti:
- 0.4 Ajoneuvoluokka⁽¹⁾⁽³⁾:
- 0.5 Valmistajan nimi ja osoite:.....
- 0.7 Osien ja erillisten teknisten yksiköiden osalta ETY-tyypihyväksyntämerkin sijainti ja kiinnitystapa:..
- 0.8 Kokoonpanotehtaan (kokoonpanotehtaiden) osoite (osoitteet):.....

⁽¹⁾ Tarpeeton yliviivataan.

⁽²⁾ Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä tyyppihyväksyntätodistuksessa tarkoitettun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa merkinnällä '?' (esim. ABC??123??).

⁽³⁾ Sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevassa A osassa.

II OSA

1. Lisätiedot (tarvittaessa): ks. lisäyksen liite
2. Testien suorittamisesta vastaava tekninen tutkimuslaitos:
3. Testausselosteen päiväys:
4. Testausselosteen numero:
5. Huomautukset (jos niitä on): ks. lisäyksen liite
6. Paikka:
7. Päiväys:
8. Allekirjoitus:
9. Liitteenä on luettelo hyväksyntäviranomaiselle luovutetusta tietopaketista, joka on pyynnöstä saatavissa.

Lisäyksen liite EY-tyyppihyväksyntätodistukseen No...

ajoneuvon tyyppihyväksynnästä direktiivin 70/387/ETY mukaisesti, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä .../.../EY

1. Lisätietoja
- 1.1 Matkustajatilän ovien asettelu (asettelut):
- 1.2 Avautumistapa:
- 1.3 Lukon avaamistapa:
5. Huomautuksia:

3. Muutetaan liite II seuraavasti:

- a) Korvataan otsikossa ilmaisu "HENKILÖAUTOJEN" ilmaisulla "M₁-LUOKAN AJONEUVOJEN".
- b) Korvataan 1.1 kohdassa sana "direktiivissä" sanalla "liitteessä".

4. Lisätään liite III seuraavasti:

"LIITE III

SELLAISTEN N₂-LUOKAN AJONEUVOJEN, JOIDEN ENIMMÄISPAINO ON YLI 7,5 TONNIA, JA N₃-LUOKAN AJONEUVOJEN OHJAUSTILAN OVISTA SISÄÄN JA ULOS ASTUMISTA KÖSKEVÄT VAATIMUKSET

1. Ohjaustilaan johtavat askelmat (ks. kuva)
 - 1.1 Maanpinnan ja alimman askelman yläpinnan välinen etäisyys A saa olla enintään 600 mm mitattuna ajoneuvon ollessa ajokunnossa vaakasuoralla ja tasaisella pinnalla.
 - 1.1.1 Maastoajoneuvoissa, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevassa A osassa, kyseistä etäisyyttä A voidaan kuitenkin lisätä 700 millimetriin.
 - 1.2 Askelmien yläpintojen välinen etäisyys B saa olla enintään 400 mm. Kahden peräkkäisen askelman pystyettäisyys saa vaihdella enintään 50 mm.
 - 1.2.1 Maastoajoneuvoissa (ks. 1.1.1 kohta) viimeksi mainittua arvoa voidaan kuitenkin lisätä 100 millimetriin.
 - 1.3 Lisäksi on noudatettava seuraavia geometrisiä vähimmäisvaatimuksia:

— askelman syvyys (D):	80 mm
— askelman vapaa aukko (E) (mukaan lukien askelman syvyys):	150 mm
— askelman leveys (F):	300 mm
— alimman askelman leveys (G):	200 mm
— askelman korkeus (S):	120 mm
— askelmien välinen etenemä syvyysuunnassa (H):	0 mm
— päällekkäisyys leveysuunnassa (J):	200 mm
 - 1.3.1 Maastoajoneuvoissa (ks. 1.1.1 kohta) arvoa F voidaan kuitenkin vähentää 200 millimetriin.
 - 1.4 Alin askelma voidaan suunnitella puolaksi, jos tämä on tarpeen rakenteeseen tai käyttöön liittyvistä syistä tai jos on kyse maastoajoneuvoista (ks. 1.1.1 kohta). Tällöin puolan syvyyden (R) on oltava vähintään 20 mm.
 - 1.4.1 Poikkileikkaukseltaan pyöreitä puolia ei sallita.
 - 1.5 Ohjaustilasta laskeuduttaessa ylimmän askelman sijainnin on oltava helposti havaittavissa.
 - 1.6 Askelmien yläpinnan on oltava liukumaton. Lisäksi ajon aikana säälle ja lialle alttiiden askelmien valuman (vedenpoistoon tarkoitettun pinnan) on oltava riittävä.
2. Ohjaustilan kädensijat (ks. kuva)
 - 2.1 Ohjaustilaan pääsyä varten on asennettava yksi tai useampi sopiva kaide tai kädensija tai muu vastaava tartuntalaite.
 - 2.1.1 Kaide (kaiteet) tai kädensijat tai vastaavat tartuntalaitteet on sijoitettava niin, että niihin voidaan helposti tarttua ja että ne eivät haittaa pääsyä ohjaustilaan.
 - 2.1.2 Kaiteiden tai kädensijojen tai vastaavien tartuntalaitteiden tarttumispinnassa voidaan sallia enintään 100 millimetrin katkos (esimerkiksi välikiinnitys).
 - 2.1.3 Jos ohjaustilaan johtaa useampi kuin kaksi askelmaa, kaiteet, kädensijat tai vastaavat tartuntalaitteet on sijoitettava niin, että henkilö voi tukea itseään samanaikaisesti kolmesta kohdasta (kahdella kädellä ja yhdellä jalalla tai kahdella jalalla ja yhdellä kädellä).

2.1.4 Jos ei ole kyse portaista, kaiteet, kädensijat ja vastaavat tartuntalaitteet on suunniteltava ja sijoitettava niin, että ne ohjaavat käyttäjiä laskeutumaan kasvat ohjaamoon päin.

2.1.5 Ohjauspyörä voidaan katsoa kädensijaksi.

2.2 Ajoneuvossa on oltava vähintään yksi kaide, kädensija tai vastaava tartuntalaite, jonka alareunan korkeus N mitattuna maanpinnasta ajoneuvon ollessa ajokuntoisena vaakasuoralla ja tasaisella pinnalla on enintään 1 850 mm.

2.2.1 Maastoajoneuvoissa (ks. 1.1.1 kohta) tätä etäisyyttä N voidaan kuitenkin lisätä 1 950 millimetriin.

2.2.2 Jos ohjaustilan lattian korkeus maanpinnasta on enemmän kuin etäisyys N , kyseistä korkeutta pidetään etäisyytenä N .

2.2.3 Lisäksi kaiteen (kaiteiden), kädensijojen tai vastaavien tartuntalaitteiden yläreunan etäisyyden ylimmästä askelmasta (ohjaustilan lattiasta) on oltava vähintään:

— kaide (kaiteet) tai kädensijat tai vastaavat tartuntalaitteet (U) 650 mm

— kaide (kaiteet) tai kädensijat tai vastaavat tartuntalaitteet (V) 550 mm

2.3 Seuraavia geometrisiä vaatimuksia on noudatettava:

— tarttumisosotteen ulottuvuus (K)

vähintään 16 mm

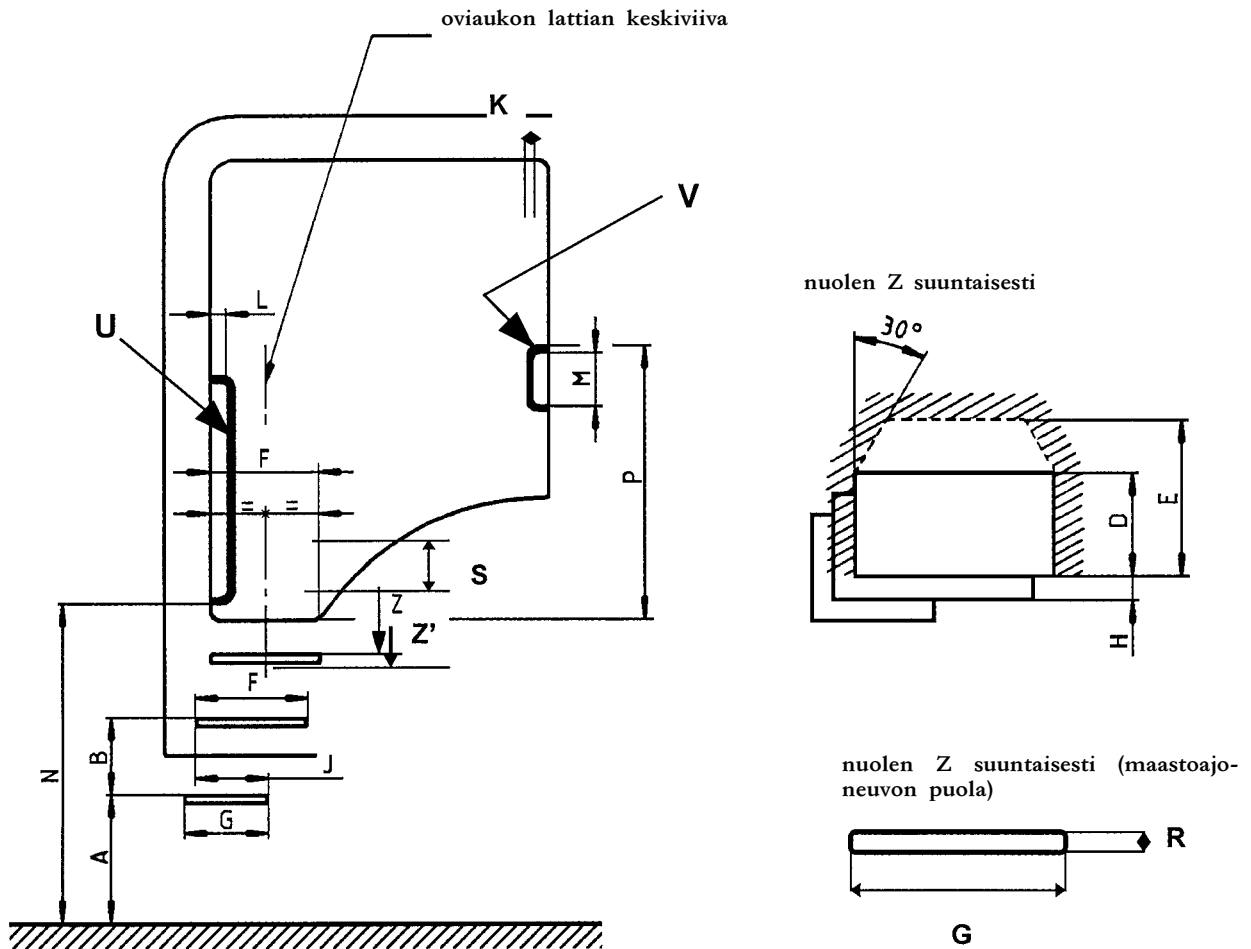
enintään 38 mm

— pituus (M)

vähintään 150 mm

— etäisyys ajoneuvon osiin nähden (L)

vähintään 40 mm oven ollessa auki



Kuva

-
3. Jos ohjaustilan lattia on kalteva, vaadittavat mittaukset tehdään sen pisteen kautta kulkevalta vaakatasolta, jonka muodostavat lattian etureuna sekä välittömästi sen alapuolella olevan askelman keskikohdan kautta kulkeva pystytaso, joka on suorassa kulmassa ajoneuvon pitkittäiskeskitasoa vasten.”
-

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

NEUVOSTO

NEUVOSTON PÄÄTÖS,
tehty 7 päivänä joulukuuta 1998,
neuvoston työjärjestyksen muuttamisesta

(98/709/EY, EHTY, Euratom)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 151 artiklan 3 kohdan,

1 artikla

ottaa huomioon Euroopan hiili- ja teräsyhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 30 artiklan 3 kohdan,

Muutetaan neuvoston työjärjestystä seuraavasti:

a) Korvataan 4 artiklan 2 kohta seuraavasti:

ottaa huomioon Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 121 artiklan 3 kohdan,

”2. Komissio kutsutaan osallistumaan neuvoston istuntoihin. Sama koskee Euroopan keskuspankkia sen käyttäessä aloiteoikeuttaan. Neuvosto voi kuitenkin päättää käsitellä asioita ilman komission tai Euroopan keskuspankin läsnäoloa.”

sekä katsoo, että

b) Korvataan 7 artiklan 2 kohta seuraavasti:

on välttämätöntä muuttaa neuvoston työjärjestystä⁽¹⁾,

”2. Neuvoston jäsenet äänestävät Euroopan hiili- ja teräsyhteisön (EHTY) perustamissopimuksen 27 artiklan, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 146 artiklan ja Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimuksen 116 artiklan mukaisesti vahvistetussa järjestyksessä sen jäsenen ollessa ensimmäinen, joka tämän järjestyksen mukaan on puheenjohtajan tehtävää hoitavasta jäsenestä seuraava.”

Euroopan keskuspankilla on Euroopan yhteisön perustamissopimuksessa määrätyn ehdoin aloiteoikeus yhteisön päätöksentekomenettelyssä,

neuvosto vahvistaa järjestyksen, jonka mukaan jäsenvaltiot huolehtivat neuvoston puheenjohtajan tehtävästä, ja

c) Lisätään 8 artiklan 4 kohtaan alakohta seuraavasti:

olisi säädettävä yksinkertaistetusta kirjallisesta menettelystä, jonka avulla neuvosto kuulee muita toimielimiä ja elimiä,

”Neuvosto voi puheenjohtajansa aloitteesta muiden toimielinten ja elinten kuulemisesta päättääksään toimia yksinkertaistettua kirjallista menettelyä käyttäen myös kaikissa niissä tapauksissa, joissa yhteisön oikeus edellyttää kyseistä kuulemistä. Tällöin kuulemispäätös katsotaan tehdyksi puheenjohtajan asian kiireellisyiden perusteella vahvistaman määräajan päätyttyä, jollei joku neuvoston jäsen esitä vastalauseita.”

⁽¹⁾ Päätös 93/662/EY (EYVL L 304, 10.12.1993, s. 1), päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 95/24/EY, Euratom, EHTY (EYVL L 31, 10.2.1995, s. 14).

2 artikla

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

Tehty Brysselissä 7 päivänä joulukuuta 1998.

Neuvoston puolesta
W. SCHÜSSEL
Puheenjohtaja

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 16 päivänä syyskuuta 1998,

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamiseen liittyvästä menettelystä
(Asia VII/AMA/11/98 — Italian säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen
jakamisesta)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 2625)

(Ainoastaan italiantielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/710/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 8 artiklan 3 kohdan,

on kuullut kyseisen asetuksen 11 artiklalla perustettua neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

ASIASELOSTUS

I

- (1) Lentoyhtiöt British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System ja TAP Air Portugal jättivät komissiolle 16 päivänä helmikuuta 1998 yhteisen pyynnön päätöksestä, jossa
 - i) ilmoitetaan, että Italian antamat säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta, jäljempänä "Italian säännöt", eivät ole yhteisön lainsäädännön eivätkä etenkin asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisia;
 - ii) vaaditaan Italiaa olemaan soveltamatta kyseisiä sääntöjä ja antamaan toiset säännöt, jotka ovat täysin yhteisön lainsäädännön mukaiset.
- (2) Air France ilmoitti komissiolle 15 päivänä huhtikuuta 1998, että se liittyy mainittujen lentoyhtiöiden toimiin Italian sääntöjen vastustamisesta.
- (3) Nämä lentoyhtiöt esittivät komissiolle 22 päivänä huhtikuuta 1998 lisäpyynnön välipäätöksestä ennen Italian sääntöjen sisältöä koskevaa päätöstä sen varmistamiseksi, että kyseiset säännöt eivät tule voimaan, ennen kuin Malpensas lentoasemalle on luotu asianmukaiset liikenneyhteydet.

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8

- (4) Austrian Airlines esitti komissiolle 27 päivänä toukokuuta 1998 erillisen pyynnön, jolla oli sama tavoite aikaisemmalla ja lisäpyynnöllä ja nojautui samoihin perusteisiin.

II

- (5) Milanon lentoasemajärjestelmään kuuluvat Linaten, Malpensan ja Orio al Serion (Bergamo) lentoasemat. Linaten lentoasemalle, joka sijaitsee 10 kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustasta, on keskitetty suurin osa yhteisön sisäisestä ulkomaan- ja kotimaanliikenteestä. Linaten lentoasemalla on vakavia kapasiteettiongelmia: vuonna 1997 sen kautta matkusti 14,2 miljoonaa matkustajaa, vaikka sen enimmäiskapasiteetin arvioidaan olevan 8 miljoonaa matkustajaa. Malpensan lentoasemalle, joka sijaitsee 53 kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustasta, on puolestaan keskitetty kaikki mannertenväliset lennot, koska Linaten lentoaseman toimintarajoitukset estävät käyttämästä sitä kyseiseen lentoliikenteeseen. Ainoastaan muutamit yhteisön sisäiset lennot lähtevät Malpensan lentoasemalta, sillä matkustajat käyttävät yleensä mieluummin Linaten lentoasemaa, joka sijaitsee lähempänä kaupungin keskustaa. Tästä syystä Malpensan lentoaseman kautta matkusti vuonna 1997 ainoastaan 3,9 miljoonaa matkustajaa, vaikka sen enimmäiskapasiteetti on arviolta noin 6 miljoonaa matkustajaa. Orio al Serion lentoasemaa, joka sijaitsee Bergamon lähellä noin 50 kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustasta, käytetään pääasiassa rahti- ja tilauslentoliikenteeseen, ja siellä harjoitetaan myös jonkin verran säännöllistä matkustajaliikennettä.
- (6) Tähän saakka liikenteen jakautumisen näiden lentoasemien välillä ovat määränneet markkinavoimat, mihin ovat vaikuttaneet edellä mainitut toimintarajoitukset. Tämä on johtanut nykyisen lentoasemakapasiteetin tehottomaan käyttöön, sillä Linaten lentoasemaa käytetään nykyään liikaa, kun taas Malpensan lentoasemaa käytetään liian vähän. Kumpikaan järjestelmään kuuluvista lentoasemista ei ole myöskään voinut kehittyä merkittäväksi kotimaan-, ulkomaan- ja mannertenvälisiä lentoja välittäväksi keskuslentoasemaksi. Alitalia on käyttänyt Rooman Fiumicinon lentoasemaa keskuslentoasemana. Tästä syystä Milanon lentoasemajärjestelmän tarjoama lentoliikenne ei selvästikään vastaa matkustajien tarpeita etenkin mannertenvälisen lentojen osalta, koska matkustajat joutuvat usein matkustamaan Rooman, Lontoon, Frankfurtin ja Pariisin kaltaisten keskuslentoasemien kautta. Lisäksi on huomattava, että nykyinen kapasiteetti ei lyhyelläkään aikavälillä vastaa liikenteen määrää, jonka arvioidaan olevan noin 20 miljoonaa matkustajaa ja 300 000 tonnia rahtia vuonna 2000. Milanon lentoasemajärjestelmän nykyinen rakenne ja organisointi ei selvästi vastaa sen alueen tarpeita, jota se palvelee; kyseinen alue käsittää Milanon kaupungin ja koko Pohjois-Italian, joka on asutukseltaan ja talouselämältään yhteisön kolmanneksi suurin alue.
- (7) Tästä syystä Italian viranomaiset päättivät organisoida Milanon lentoasemajärjestelmän uudelleen kehittääkseen Malpensasta keskuslentoaseman ja valmistaa riittävästi lentoasemakapasiteettia tulevaisuutta varten. Tämä tavoite aiotaan saavuttaa Malpensan lentoaseman laajentamisella ja ajanmukaistamisella, joita kutsutaan hankkeeksi Malpensa 2000. Tämä hanke on Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY⁽¹⁾ mukaan yksi Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevista neljästätoista ensisijaisesta hankkeesta. Sen rahoitusta tukevat yhteisö, Euroopan investointirahasto ja Euroopan investointipankki (EIP). Uuden terminaalien rakennustyöt aloitettiin vuonna 1990. Sen ensimmäinen osa, jonka kapasiteetti on 12 miljoonaa matkustajaa vuodessa, otetaan käyttöön vuonna 1998 (jolloin se lisää nykyistä kapasiteettia, joka on 6 miljoonaa matkustajaa vuodessa), ja koko terminaalit valmistuu vuonna 2000. Terminaalien valmistuttua lentoaseman kokonaiskapasiteetti (nykyinen ja uusi terminaalit) on 24 miljoonaa matkustajaa vuodessa.
- (8) Uuden Malpensan lentoaseman rahoitusjärjestelyt edellyttävät liikenteen keskittämistä tälle lentoasemalle, se edellyttää liikenteen siirtämistä Linaten lentoasemalta. Liikenteen siirtoa ei kuitenkaan saada aikaan pelkin markkinavoimin, koska matkustajat käyttävät yleensä mieluummin Linaten lentoasemaa, joka sijaitsee lähempänä kaupungin keskustaa. Tästä

(¹) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1

syystä Italian viranomaiset päättivät antaa sitovat liikenteenjakamisen säännöt, joilla ne pyrkivät varmistamaan, että huomattava määrä liikennettä siirretään Linatesta Malpensaan. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että EIP asetti rahoitustuelleen ehdon, jonka mukaan Italian viranomaisten on annettava sellaiset liikenteenjakamisen säännöt, joiden perusteella huomattava määrä liikennettä siirretään Linatesta Malpensaan.

- (9) Italian viranomaiset antoivat 1 päivänä heinäkuuta 1994 asetuksen N:o 428, joka muutettiin 8 päivänä elokuuta 1994 laiksi N:o 505, sen 3 artiklan 2 kohdassa Italian liikenneministeriö valtuutetaan toteuttamaan tarpeelliset toimenpiteet lentoliikenteen keskittämiseksi Milano–Malpensa lentoasemalle Euroopan lentoliikenteen vapauttamiseen 1 päivään huhtikuuta 1997 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Italian liikenneministeriö antoi 5 päivänä heinäkuuta 1996 asetuksen N:o 46-T. Asetuksessa vahvistetaan säännöt Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta 9.1, 9.2 ja 9.3 kohdan mukaisesti.
- 9.1 Asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään, että kaikki säännöllinen ja muu liikenne mannertenvälisillä ja yhteisön sisäisillä lentoreiteillä (mukaan lukien yhteisön sisäiset kotimaan- ja ulkomaanliikenteen reitit) on välitettävä Malpensa lentoasemalta ja lentoasemalle siitä päivästä alkaen, jolloin Malpensa 2000 -lentoaseman ensisijaiset rakenteet (uuden terminaalin ensimmäinen osa) otetaan käyttöön ja joka vahvistetaan toisella asetuksella.
- 9.2 Asetuksen 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, että mainittua liikennettä voidaan harjoittaa myös Orio al Serion lentoasemalta ja lentoasemalle.
- 9.3 Asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädetään, että Linaten lentoasemaa voidaan käyttää ainoastaan yleiseen ilmailuun ja sellaisen suoran lentoliikenteen harjoittamiseen Milanoa palvelevilla reiteillä, jonka matkustajamäärä on yhteensä vähintään 2 miljoonaa matkustajaa vuodessa ennen edellä mainittua päivää, jolloin ensisijaiset rakenteet otetaan käyttöön, tai on ollut edellisten kolmen vuoden aikana keskimäärin 1,75 miljoonaa matkustajaa vuodessa.
- (10) Italian hallitus antoi 13 päivänä lokakuuta 1997 asetuksen N:o 70-T, jonka 1 artiklan 1 kohdan mukaan asetuksessa N:o 46-T tarkoitettus ensisijaiset rakenteet otetaan käyttöön 25 päivänä lokakuuta 1998. Tämä päivämäärä vahvistettiin ilmoittamatta siitä komissiolle etukäteen tai neuvottelematta sen kanssa.
- (11) Asetuksista N:o 46-T ja 70-T seuraa, että kaikki lentoliikenne Milanosta tai Milanoon on 25 päivästä lokakuuta 1998 suoritettava joko Malpensa tai Orio al Serion lentoasemalta, lukuun ottamatta yleistä ilmailua ja sellaista lentoliikennettä, jonka matkustajamäärät täyttävät asetuksen N:o 46-T 1 artiklan 4 kohdassa säädetty vähimmäisehdot.
- (12) Käytännössä ainoa reitti, jolla matkustajamäärät täyttävät mainitut vähimmäisehdot, on Milanon ja Rooman välinen reitti. Tästä syystä Linaten lentoasemalta ei voida harjoittaa muuta lentoliikennettä.
- (13) Valituksen tehneet lentoyhtiöt (Austrian Airlinesia lukuun ottamatta) olivat yhteydessä Italian viranomaisiin vuoden 1997 heinäkuun ja lokakuun välisenä aikana. Lentoyhtiöt ilmoittivat, että niiden mielestä Italian säännöissä määrätyt perusteet ja aikataulu eivät ole yhteisön lainsäädännön mukaisia. Italian viranomaiset eivät ottaneet lentoyhtiöiden esittämiä perusteita huomioon vaan vahvistivat liikenteenjakamisen säännöissä määrätyt perusteet ja aikataulun.
- (14) Mainittujen lentoyhtiöiden, jäljempänä ”lentoyhtiöt”, virallisesti komissiolle esittämissä pyynnöissä vastustetaan asetuksessa N:o 46-T ja asetuksessa N:o 70-T säädettyjä perusteita ja aikataulua.
- (15) Lentoyhtiöt perustelevat komissiolle tekemäänsä, Italian sääntöjä koskevaa valitusta 15.1 ja 15.2 kohdassa esitetyin perustein.

15.1 Italian säännöillä rikotaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohtaa.

Lentoyhtiöt huomauttavat, että kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa vahvistetaan yleinen periaate, jonka mukaan lentoliikenteen reiteille on vapaa pääsy, ja että komissio katsoi päätöksessään 95/259/EY⁽¹⁾ (Pariisin lentoasemajärjestelmä), että tähän periaatteeseen sisältyy myös oikeus valita samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä. Tätä oikeutta rajoittaa kuitenkin Italian viranomaisten mahdollisuus jakaa liikenne samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan perusteella. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädetään, että kyseistä oikeutta on käytettävä syrjimättä lentoliikenteen harjoittajia niiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella. Lentoyhtiöt viittaavat komission päätökseen 93/347/ETY⁽²⁾ (Viva Air), jossa todetaan, että jäsenvaltioiden 8 artiklan 1 kohdan perusteella käyttöön ottamiin rajoituksiin on oltava avoimet, objektiiviset, johdonmukaiset ja syrjimättömät perusteet kuten kaikkiin sellaisiin poikkeuksiin, jotka koskevat asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädettyä vapaan pääsyn yleisperiaatetta. Lentoyhtiöiden mukaan on tehty kaksi eri rikkomusta:

15.1.1 Ensiksi lentoyhtiöt huomauttavat, että Italian säännöt ovat käytännössä syrjiviä, koska ne suosivat Alitaliaa. Tässä yhteydessä ne mainitsevat päätöksen 95/259/EY, jossa komissio toteaa, että myös sellaiset toimenpiteet ovat syrjimättömyysperiaatteen vastaisia, joissa ei nimenomaan viitata lentoyhtiön kansallisuuteen tai identiteettiin, mutta jotka käytännössä aiheuttavat syrjintää, vaikka se olisi välillistä syrjintää.

Italian sääntöjen soveltaminen johtaa siihen, että Linaten lentoasemalta voidaan liikennöidä ainoastaan Milanon ja Rooman välistä reittiä; tällä reitillä liikennöivät nykyään monet yhteisön lentoyhtiöt Alitalia mukaan lukien. Alitalialla on päivittäin keskimäärin 28 lentoa Milanosta Roomaan, joka on sen verkon keskuslentoasema. Alitalia lentää nykyään Malpensas lentoasemalta suoria pitkämatkanlentoja ainoastaan joihinkin määräpaikkoihin (New York, Los Angeles, Miami, Tokio, Osaka ja Beijing), koska suurin osa sen lennoista, joiden määräpaikka sijaitsee ETA:n ulkopuolella, lähtee Rooman Fiumicinon lentoasemalta. Malpensa 2000 -lentoaseman avaaminen ei merkitse sitä, että Rooman Fiumicinon lentoaseman tehtävä Alitalian keskipitkän- ja pitkämatkanlentojen keskuksena päättyisi.

Lentoyhtiön luonnoksessa talven 1998–1999 ohjelmaksi esitetään suunnitelmia, joiden mukaan Malpensas lentoasemalta ETA:n ulkopuolella sijaitseviin määräpaikkoihin lähteviä lentoja aiotaan kehittää huomattavasti Rooman kustannuksella. Tästä huolimatta useisiin määräpaikkoihin lennettäisiin edelleen ainoastaan Roomasta ja vielä useampiin määräpaikkoihin lennettäisiin sekä Roomasta että Malpensasta (esimerkiksi siten, että joinakin viikonpäivinä lennettäisiin yhdeltä ja toisina toiselta lentoasemalta). Alitalia voi siis edelleen käyttää suuressa määrin hyväkseen Rooman lentoasemaa, jolle se voi liikennöidä Linaten lentoasemalta, kun taas muut kuin italialaiset yhteisön lentoyhtiöt eivät voi liikennöidä Linatesta omille keskuslentoasemilleen, koska niiden on käytettävä Malpensas lentoasemaa.

Malpensas lentoasema ei ole maantieteellisen sijaintinsa vuoksi läheskään yhtä käytännöllinen kuin Linate. Milanon keskustan ja Malpensas välinen matka kestää autolla 50–70 minuuttia, kun taas vastaava keskustan ja Linaten välinen matka kestää ainoastaan 15–20 minuuttia. Toistaiseksi kummallekaan lentoasemalle ei ole rautatieyhteyttä, ja taksimatka Malpensaansa maksaa yli neljä kertaa enemmän (67 ecua) kuin Linateen (15 ecua).

Tämän vuoksi Alitalia saa ulkomaisiin lentoyhtiöihin nähden kilpailuedun, koska se voi liikennöidä keskipitkän- ja pitkämatkanlentojen määräpaikkoihin oman keskuslentoasemansa kautta. Sen vuoksi sellaiset matkustajat,

⁽¹⁾ EYVL L 162, 13.7.1995, s. 25

⁽²⁾ EYVL L 140, 11.6.1993, s. 51

jotka lentävät Milanosta jonkin keskuslentoaseman kautta tällaisiin määräpaikkoihin, lentävät mieluummin Alitalian kuin muiden yhteisön lentoyhtiöiden keskuslentoasemien kautta.

Lentoyhtiöt tässä yhteydessä väittivät, ettei asetusten N:o 46-T ja 70-T ensisijaisena tavoitteena ole Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakaminen eri lentoasemien välillä vaan kilpailuedun hankkiminen Alitalialle.

Lisäksi lentoyhtiöt katsovat, että tätä syrjintää, joka johtuu Malpensas lentoaseman sijainnista, kuten edellä on selitetty, lisää edelleen se tosiseikka, että Malpensas ja kaupungin keskustan välillä ei ole asianmukaisia liikenneyhteyksiä, kun liikenne siirretään kyseiselle lentoasemalle. Yhtään lentoaseman ja keskustan välistä liikenneyhteyttä ei saada toimimaan kunnolla 25 päivään lokakuuta 1998 mennessä, vaikka lentoasemaa käyttävien matkustajien määrän arvioidaan kasvavan siirron vuoksi 11 miljoonalla matkustajalla vuodessa.

Lentoyhtiöt tähdentävät erityisesti, että rautatieyhteys ei valmistu matkustajien käyttöön ennen vuoden 1999 loppua.

Laajamittaiset tietyöt on saatava päätökseen Milanon ja Pohjois-Italian järvien välisellä moottoritillä A8, joka on tulevaisuudessa ainoa hyvälaatuinen Malpensas lentoasemalle johtava tie, jonka kapasiteetti on suhteellisen suuri. Moottoritie on jo erittäin ruuhkainen. Moottoritillä tehtäviin tietoihin kuuluu päällystetyn pientareen rakentaminen, ja ennen kuin nämä työt saadaan päätökseen arvion mukaan joulukuussa 2000, ne vähentävät edelleen moottoritien kapasiteettiä. Vaikka kapasiteetti kasvaa jonkin verran suunniteltujen tietöiden ansiosta, se jää kuitenkin riittämättömäksi, koska liikenteen määrä kyseisellä tiellä kasvaa huomattavasti sen jälkeen, kun 11 miljoonaa matkustajaa on siirtynyt käyttämään Linaten sijasta Malpensaa.

Lisäksi on huomattava, että Milanon taksinkuljettajat saavat hallinnollisista syistä luvan kuljettaa matkustajia ainoastaan kaupungista lentoasemalle mutta ei päinvastaiseen suuntaan, minkä vuoksi taksimatkan hinta lentoasemalle lasketaan edestakaisen matkan perusteella, jolloin hinnasta tulee erittäin korkea (67,66 ecua).

Asianmukaisten liikenneyhteyksien puuttuminen tekee Malpensasta entistä epäkäytännöllisemmän lentoaseman Linateen verrattuna ja vahvistaa Italian sääntöjen syrjivää vaikutusta.

15.1.2 Toiseksi lentoyhtiöt huomauttavat, että Italian sääntöjä ei ole suhteutettu Italian viranomaisten asettamiin tavoitteisiin. Samassa yhteydessä ne korostavat komission tulleen päätöksessään 94/290/EY⁽¹⁾ (TAT—Pariisi (Orly)—Lontoo) siihen tulokseen, että Ranskan viranomaisten antamalla liikenteenjakamissäännöillä rikottiin suhteellisuusperiaatetta, koska tulokset, joihin niillä pyrittiin, olisi voitu saavuttaa toimenpiteillä, jotka eivät olisi olleet yhtä rajoittavia eivätkä olisi samassa määrin haitanneet yhteisön sisäistä kauppaa.

Italian sääntöjen tavoitteena on keskittää lentoliikennettä Malpensas lentoasemalle ja edistää siten sen toimintaa Pohjois-Italian kansainvälisenä keskuslentoasemana sekä pitää samalla Linaten lentoasema toiminnassa. Asetuksen N:o 46-T johdanto-osan kappaleessa 11 todetaan, että Linaten lentoasema on joka tapauksessa pidettävä toiminnassa, koska ei olisi taloudellisesti järkevää poistaa kyseiseltä alueelta käytössä olevaa kapasiteettiä lentoliikenteen kaltaisella alalla, jonka odotetaan kasvavan tulevaisuudessa.

⁽¹⁾ EYVL L 127, 19.5.1994, s. 22

Italian säännöissä suunniteltu liikenteen siirtäminen johtaa Linaten lentoaseman vajaatehoiseen käyttöön (lentoasemaa käyttäisi ainoastaan 2 miljoonaa matkustajaa, vaikka sen enimmäiskapasiteetti on jopa 8 miljoonaa matkustajaa) ja aiheuttaa Malpensen lentoasemalla kapasiteettiongelmia keskipitkällä aikavälillä. Milanon lentoasemien hallinnosta vastaavan yrityksen Società per Azioni Esercizi Aeroportuali (SEA) toimitusjohtajan mukaan on todennäköistä, että Malpensen kapasiteetin yläraja saavutetaan lähivuosina, jolloin osa lennoista on siirrettävä takaisin Linateen.

Edellä esitetyn perusteella lentoyhtiöt katsovat, että Italian säännöt eivät ole suhteellisuusperiaatteen mukaisia, koska niillä pyritään tavoitteisiin, jotka voitaisiin saavuttaa ilman syrjintää ja käyttämällä lentoasemakapasiteettia järkevämmin, millä vältettäisiin sekä Linaten vajaatehoinen käyttö että Malpensen ruuhkautuminen. Samalla kaikille yhteisön lentoyhtiöille olisi annettava mahdollisuus liikennöidä Linaten lentoasemalta omille keskuslentoasemilleen.

- 15.2 Italian säännöt ovat ristiriidassa komission päätöksen 97/789/EY⁽¹⁾ kanssa, joka koskee Italian Alitalialle myöntämää tukea. Italian säännöistä johtuva syrjintä on kyseisen päätöksen 1 artiklan 4 kohdassa asetetun ehdon vastainen, jolla pyritään varmistamaan, että tuki on yhteismarkkinoita koskevien säännösten mukainen. Tässä artiklassa todetaan, että tukea pidetään yhteismarkkinoille soveltuvana sillä ehdolla, että Italia noudattaa sitoumuksiaan ”olla suosimatta millään tavalla Alitaliaa suhteessa muihin yhteisön yhtiöihin, erityisesti liikennöintioikeuksien jakamisen (mukaan lukien Euroopan talusalueen ulkopuolelle oleviin maihin), lähtö- ja saapumisajkojen jakamisen, maahuolintapalvelujen ja lentoaseman laitteistojen käyttömahdollisuuden osalta, sikäli kuin erityiskohtelu olisi ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa”.

IV

- (16) Tutkiakseen asian perusteellisesti asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 3 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja turvatakseen oikeudet puolustukseen komissio toimitti 3 päivänä maaliskuuta 1998 lentoyhtiöiden pyynnön Italian viranomaisille ja pyysi niitä esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa edellä mainitusta päivästä.
- (17) Italian viranomaiset vastasivat pyyntöön lähettämällä komissiolle 1 päivänä huhtikuuta 1998 huomautuksensa, jotka esitetään tiivistettynä 17.1–17.4 kohdassa.
- 17.1 Jäsenvaltion lentoasemapolitiikka kuuluu sen omaan toimivaltaan. Tämän seikan ja päätöksen 95/295/EY perusteella jäsenvaltion on voitava päättää vapaasti, mikä lentoasema on lentoasemajärjestelmää kehitettäessä asetettava etusijalle.

Tässä yhteydessä Italian viranomaiset huomauttavat, että Milanon lentoasemajärjestelmän nykyisen rakenteen vuoksi sen kapasiteetti ei riitä tyydyttämään liikennepalvelujen kysyntää Milanon alueella. Nykyisen rakenteen säilyttäminen ei anna mahdollisuutta kehittää Milanon lentoasemajärjestelmästä kansainvälisen lentoliikenteen solmukohtaa, kuten yhteisön yhteisessä liikennepolitiikassa on suunniteltu. Juuri tästä syystä yhteisö on sisällyttänyt Malpensa 2000 -hankkeen niitä hankkeita koskevaan luetteloon, jotka on asetettava Euroopan laajuisia verkkoja kehitettäessä etusijalle. Hankkeen onnistuminen edellyttää lentoliikenteen keskittämistä Malpensen lentoasemalle. Tästä syystä Euroopan investointipankki on lupautunut rahoittamaan osan hankkeesta sillä ehdolla, että liikenne keskitetään Malpensen lentoasemalle siihen päivään mennessä, jolloin sen ensisijaiset rakenteet otetaan käyttöön. Tältä pohjalta Italian viranomaiset antoivat asetukset N:o 46-T ja 70-T, joilla pyritään selvästi edellä mainittuun keskittämiseen. Keskittämisen yhteydessä Linatesta tulee järjestelmää täydentävä sivulentoasema, jolla harjoitetaan erityisliikennettä ja jolla on tarpeellisia resursseja sen varalta, että järjestelmän kapasiteetti ei riitä tulevaisuudessa.

⁽¹⁾ EYVL L 322, 25.11.1997, s. 44

17.2 Italian viranomaiset katsovat, että Italian säännöt eivät aiheuta syrjintää, koska kaikilla yhteisön lentoyhtiöillä on asiaa koskevien yhteisön säännösten perusteella pääsy Milanon ja Rooman väliselle reitille. Reittiä liikennöi nykyään kaksi lentoyhtiötä (Alitalia ja Air One) Linaten lentoasemalta ja kaksi lentoyhtiötä (Alitalia ja Meridiana) Malpensas lentoasemalta.

Liikenteen keskittäminen Malpensas lentoasemalle antaa kaikille yhteisön lentoyhtiöille mahdollisuuden harjoittaa liikennettä kyseiseltä lentoasemalta kaikille yhteisön lentoasemille, Italian lentoasemat mukaan lukien. Kabotaasioikeuksia sekä viidennen, kuudennen ja seitsemännen vapauden oikeuksia voidaan siis käyttää vapaasti kyseisellä lentoasemalla.

Se tosiseikka, että mainittu reitti on ainoa, jonka matkustajamäärä on asetuksessa N:o 46-T säädettyjen ehtojen mukainen, ei sinänsä aiheuta syrjintää.

17.2.1 Vähimmäismäärät on vahvistettu hyvin suuriksi, koska on pyritty siihen, että Linaten lentoasemalta liikennöitäisiin ainoastaan kaikkein vilkkaimpia lento-
reittejä, joita käyttävät pääasiassa sellaiset matkustajat, jotka lentävät usein kahden paikan väliä ja vaativat tiheitä vuoroja. Juuri tällainen lentoreitti on Milanon ja Rooman välinen reitti, joka on Italian tiheävuoroisin ja jolla kahden paikan väliä kulkevien liikematkustajien osuus on kaikkein suurin. Liikenteen määrä on kyseisellä reitillä huomattavasti suurempi kuin muilla Milanosta käsin liikennöidyillä reiteillä, minkä vuoksi on hyväksyttävää asettaa se erikoisasemaan. Lisäksi on huomattava, että Milanon ja Rooman välinen reitti ei toimi Alitalian keskukseen Rooman Fiumicinon lentoasemalle suuntautuvan syöttöliikenteen reittinä. Tätä todistaa se tosiseikka, että lennot jakautuvat koko päivälle eivätkä ajoitu ainoastaan niihin muutamisiin lyhyisiin ajankohtiin, joina Alitalian pitkänmatkanlennot lähtevät Rooman Fiumicinon lentoasemalta.

17.2.2 Sääntöjen syrjivää vaikutusta ei voida arvioida nykytilanteen perusteella. Alitalia pyrkii selvästi kehittämään keskuslentoasematoimintaa Malpensas lentoasemalla. Tästä syystä Alitalia ja muut lentoyhtiöt aikovat tarjota uusia, Milanosta lähteviä suoria lentoja, joita ei tähän saakka ole ollut. Kyseisiä reittejä aiotaan liikennöidä Malpensas lentoasemalta. Niiden ansiosta matkustajien ei enää tarvitse matkustaa määräpaikkaansa muualla yhteisössä sijaitsevien keskuslentoasemien kautta.

17.2.3 Malpensa on joka tapauksessa käyttäjien kannalta käytännöllisempi lentoasema kuin Linate. Liikenneyhteyksien rakentaminen on edistynyt Italian viranomaisten esittämän aikataulun mukaisesti. Lentoliikenteen siirtämisen on aina katsottu edellyttävän nykyisen ja uuden terminaalien välisen SS 336-tien valmistumista, joka toteutuu 25 päivänä lokakuuta 1998. Nykyisen tieverkon kapasiteetti riittää täysin liikenteeseen, jota lentoliikenteen siirtäminen Malpensaan aiheuttaa. Tässä yhteydessä on otettava huomioon koko alue, jota Malpensas lentoasema palvelee, eikä ainoastaan Milanon kaupunkia. Kun koko alue otetaan huomioon, on niiden matkustajien määrä, joiden kannalta Malpensas sijainti on edullisempi kuin Linaten, suurin piirtein yhtä suuri kuin niiden matkustajien määrä, joiden kannalta tilanne on päinvastainen. Kohtuuttomista taksimaksuista Italian viranomaiset toteavat, että Lombardian alue on ehdottanut taksimaksujen sääntelyä, jotta maksut pysyisivät kohtuullisina.

17.3 Suhteellisuusperiaatetta koskevasta kysymyksestä Italian viranomaiset ovat sitä mieltä, että liikenteenjakamisen sääntöjä tarvitaan tavoitteiden saavuttamiseksi, koska niiden avulla Malpensasta pyritään kehittämään keskuslentoasemaa ja Linate pyritään säilyttämään sivulentoasemana.

Linaten lentoaseman käyttö edellyttää suuria matkustajamääriä sen vuoksi, että sieltä käsin on tarkoitus liikennöidä ainoastaan sellaisia reittejä, joilla liikenteen määrät ovat niin suuret, että niitä on aiheellista liikennöidä sekä Linaten että Malpensas

lentoasemalta. Linatea aiotaan itse asiassa käyttää sellaisilla reiteillä, joilla liikenne on pääasiassa kahden paikan välistä liikennettä liikematkustajien ja työmatkaliikenteen matkustajien tarpeiden vastaamiseksi. Linaten vajaatehoista käyttöä perustellaan pyrkimyksellä kehittää Malpensasta toiminnan keskusta; tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että mahdollisimman suuri osa lyhyen- ja keskipitkänmatkanlentoista sovitetaan pitkänmatkanlentoihin. Sovittamisen ansiosta Malpensan keskuslentoasemalle voidaan tehokkaasti kuljettaa matkustajia yhteisön eri kaupunkeista (Lontoo, Bryssel, Lissabon, Frankfurt, Kööpenhamina, Rooma, Palermo, Venetsia, Pantelleria ja niin edelleen). Matkustajia voidaan kuljettaa edelleen myös Roomasta, Milanosta ja muilta Italian alueellisilta keskuslentoasemilta muille Euroopan keskuslentoasemille.

Toisenlaisella menettelyllä syrjittäisiin itse asiassa Malpensan keskuslentoasemaa.

- 17.4 Italian viranomaisten mielestä on epäasiallista viitata päätöksessä 97/789/EY asetettujen ehtojen rikkomiseen, koska päätös tehtiin Italian sääntöjen antamisen jälkeen eikä siinä viitata kyseisiin sääntöihin.

V

- (18) Komissio tapasi lentoyhtiöiden edustajat 10 päivänä toukokuuta 1998. Lentoyhtiöt tähdensivät asian olevan kiireellinen, koska Milanon lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta oli määrä päättää IATAN 102:nnessä aikataulujen yhteensovittamista käsittelevässä konferenssissa, joka oli tarkoitus pitää Montrealissa kesäkuussa 1998.
- (19) Kahdessa kokouksessa, jotka pidettiin Brysselissä 9 ja 19 päivänä kesäkuuta 1998, sekä 25 päivänä kesäkuuta 1998 päivätyllä kirjeellään komissio ilmoitti virallisesti Italian viranomaisille tässä asiassa omaksumansa kannan, joka perustui sen tuolloin käytössä olleisiin tietoihin, sekä esitti lyhyesti syyt, joiden vuoksi se epäili, että Italian säännöt eivät ole asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan mukaisia. Komissio totesi, että Italian säännöt näyttävät käytännössä johtavan Alitaliaa hyödyttävään syrjintään. Lisäksi se totesi, että sääntöjä ei joka tapauksessa ole suhteutettu asetettuun tavoitteeseen. Molemmat arviot liittyivät erityisesti siihen kysymykseen, ovatko Malpensaa varten suunnitellut liikenneyhteydet riittäviä ottaen huomioon kyseiselle lentoasemalle siirrettävän liikenteen määrä. Tämän perusteella Italian viranomaisia kehoitettiin muuttamaan sääntöjä, jotta ne olisivat yhteisön lainsäädännön mukaiset.
- (20) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 2 ja 15 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyillä kirjeillään, etteivät ne olleet halukkaita muuttamaan sääntöjä, sekä tekivät 20.1–20.4 kohdassa esitetyt huomautukset.
- 20.1 Italian viranomaiset toistivat, etteivät asetuksessa N:o 46-T säädetyt perusteet, joiden mukaan Milanon lentoasemajärjestelmän liikenne on määrä jakaa, aiheuta Alitaliaa hyödyttävää syrjintää. Saadakseen komission vakuuttumaan asiasta Italian viranomaiset mainitsivat, että ne voisivat suunnitella sellaiset ehdot Milanon ja Rooman välisen reitin liikennöinnille Linaten lentoasemalta, jotka estäisivät käytännössä Alitalian keskukseen Rooman Fiumicinon lentoasemalle suuntautuvan syöttöliikenteen. Reittiä voitaisiin siis käyttää ainoastaan sukkulaliikenteeseen, jossa rajoitettaisiin matkatavaroiden selvitystä ja johon ei kuuluisi perusteellista lähtöselvitystä (Linatella ei annettaisi tarkastuskortteja Rooman Fiumicinon lentoasemalta lähteviä jatkolentoja varten).
- 20.2 Asetuksessa N:o 46-T säädetyt perusteet esitettiin komissiolle useissa Christopherenin ryhmän kokouksissa, joiden tehtäväksi oli annettu hankkeen seuranta ja jotka pidettiin vuosina 1994–1997. Komissio ei tuolloin kyseenalaistanut kertaakaan hankkeen yhdenmukaisuutta yhteisön lainsäädännön kanssa. Lisäksi komissiolle tiedotettiin aina erilaisista liikenneyhteyksien rakentamiseen liittyvistä suunnitelmista.

- 20.3 Edellä mainituissa kokouksissa katsottiin, että ainoat liikenneyhteydet, jotka tarvitaan varmistamaan liikenteen siirtäminen Malpensen lentoasemalle ovat SS 336 -tie ja ajanmukaistettu A8-moottoritie, joita pidettiin ”vähäisinä mutta riittävinä”. Komissiolle tiedotettiin aina ajankohdista, jolloin lentoasemalle johtavien liikenneyhteyksien erilaisten rakennustöiden oli määrä valmistua.
- 20.4 Komission omaksuma kanta vaarantaa pyrkimyksen kehittää Malpensasta täysin elin- ja toimintakelpoinen keskus. Siten se vaarantaa myös sellaisen yhteistä etua koskevan hankkeen elinkelpoisuuden, joka kuuluu Euroopan laajuisia verkkoja koskeviin ensisijaisiin hankkeisiin.
- (21) Viimeisessä kokouksessa, joka pidettiin Brysselissä 24 päivänä heinäkuuta 1998, Italian viranomaiset antoivat komissiolle uusinta tietoa Malpensen lentoaseman liikenneyhteyksien rakennustöiden edistymisestä. Komissio ilmoitti Italian viranomaisille katsovansa, että edellä mainittujen ehtojen asettaminen Milanon (Linaten) ja Rooman (Fiumicinon) väliselle sukkulaliikenteelle ei ole sopiva ratkaisu. Kyseisillä ehdoilla, jotka eivät joka tapauksessa sisälly tässä päätöksessä käsiteltyihin liikenteenjakamissääntöihin, ei poisteta mahdollisuutta harjoittaa syöttöliikennettä Fiumicinon keskuslentoasemalle. Vaikka tällaiset ehdot voitaisiinkin asettaa matkustajien ja lentoyhtiöiden todennäköisestä vastustuksesta huolimatta, matkatavaroiden matkaselvitystä ja erityisesti jatkolentojen lähtöselvitystä koskevaa kieltoa olisi vaikea soveltaa, eikä se estäisi pelkin käsimatkatavaroin varustettuja matkustajia vaihtamasta toiseen lentoon. Ehtojen asettaminen ei kuitenkaan ratkaisisi sääntöjen ja niiden tavoitteen välisen suhteellisuuden puutetta.

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

VI

- (22) Komission valtuudet, joilla se voi vaikuttaa liikenteen jakamiseen samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä, perustuvat asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 3 kohtaan, jossa säädetään seuraavaa:
- ”Komissio tutkii jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, miten 1 ja 2 kohtaa on sovellettu, ja päättää kuukauden kuluessa tutkimuspyynnön saamisesta sekä kuultuaan 11 artiklassa tarkoitettua komiteaa, voiko jäsenvaltio edelleen jatkaa toimenpiteen soveltamista. . .”
- (23) Ottaen huomioon lentoyhtiöiden tekemät valitukset komissio katsoo aiheelliseksi käyttää näitä valtuuksia päättääkseen siitä, voiko Italia soveltaa Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamista koskevia sääntöjä, jotka annettiin asetuksilla N:o 46-T ja 70-T ja joiden mukaan kaikki lentoliikenne on välitettävä 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen Malpensen lentoasemalta lukuun ottamatta liikennettä, jonka määrä täyttää tietyt ehdot ja jota voidaan sen vuoksi välittää edelleen Linaten lentoasemalta⁽¹⁾. Komissio toimii täten omasta aloitteestaan, kuten asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 3 kohdassa nimenomaan säädetään, ja se tutkii asian antamatta valituksen ja sen tehneiden lentoyhtiöiden tilanteen rajoittaa asian tutkimista.
- (24) Sen tosiseikan, että komission yksiköt eivät ole Christophersenin ryhmän kokouksissa ottaneet kantaa siihen, ovatko riidanalaiset Italian säännöt yhteisön lainsäädännön mukaisia, ei voida tässä yhteydessä katsoa ennakoivan komission virallista kantaa kyseiseen asiaan. Komissio muistuttaa, että edellä mainitut kokoukset, joihin osallistui huomattava määrä muitakin osanottajia kuin komission yksiköiden edustajia, pidettiin Malpensa 2000 -hankkeen yleistä seurantaa varten, eikä niissä ollut tarkoitus selvittää seikkaperäisesti,

⁽¹⁾ Vaikka Bergamon lentoaseman käyttö on yhä mahdollista, sen kaukainen sijainti sekä sopivien liikenneyhteyksien ja teknisen infrastruktuurin puute tekevät siitä vielä epäedullisemmän vaihtoehdon Linatelle.

ovatko Italian säännöt yhteisön lainsäädännön mukaisia. Sitä paitsi komission yksiköt pitivät jo tuolloin kiinni siitä vaatimuksesta, että siirron tapahtuessa Malpensas lentoasemalle on oltava toimivat liikenneyhteydet. Komissiota ei myöskään kuultu kertaakaan kyseisten toimenpiteiden täytäntönpainoaikataulusta. Näissä olosuhteissa Italian viranomaisilla ei voinut olla syytä odottaa, että komission yksiköt toteaisivat Italian kiistanalaisten sääntöjen olevan yhteisön lainsäädännön mukaisia. Tässä menettelyssä kyseenalaistetaan joka tapauksessa Italian sääntöjen soveltaminen erityisesti sellaisessa tilanteessa, jossa Malpensa ei ole riittäviä maantie- ja rautatieyhteyksiä.

VII

- (25) Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 3 artiklan 1 kohdan periaate, jonka mukaan lentoliikennettä voidaan harjoittaa vapaasti yhteisössä, antaa yhteisön lentoyhtiöille mahdollisuuden harjoittaa liikennettä miltä tahansa tiettyyn lentoasemajärjestelmään kuuluvalta lentoasemalta omien kaupallisten päätönsä perusteella. Markkinoille pääsyn vapaus sisältää yleensä oikeuden valita saman lentoasemajärjestelmän eri lentoasemien välillä. Komissio katsoo, että kyseinen oikeus on olennainen osa vapauttamisprosessia, koska samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvat lentoasemat eivät useimmissa tapauksissa ole taloudelliselta kannalta yhtä houkuttelevia, kuten päätöksissä 93/347/ETY ja 95/259/EY⁽¹⁾ on todettu.
- (26) Jäsenvaltiot voivat kuitenkin rajoittaa edellä mainittua vapautta asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan perusteella, jossa säädetään seuraavaa:
- ”Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen säännellä liikenteen jakamista samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä syrjimättä lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella.”
- (27) Kuten komissio on jo todennut päätöksissä 95/259/EY ja 94/290/EY⁽²⁾, kaikkien edellä mainitun säännöksen perusteella asetettujen rajoitusten on oltava molempien 27.1 ja 27.2 kohdassa tarkoitettujen periaatteiden mukaisia.

27.1 Syrjimättömyysperiaate, joka mainitaan selvästi 8 artiklan 1 kohdassa.

Kyiseisellä periaateella kielletään Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 6 artiklassa määrätyn periaatteen mukaisesti kaikki syrjintä, joka perustuu lentoyhtiön kansallisuuteen, ja sen lisäksi kaikki syrjintä, joka perustuu lentoyhtiön identiteettiin. Asetusta (ETY) N:o 2408/92 antaessaan neuvosto katsoi, että pelkästään lentoyhtiön kansallisuuteen perustuvan syrjinnän puuttuminen ei yhteisön lentoliikenteen rakenteen vuoksi riitä takaamaan sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa siviililentoliikenteen alalla eikä kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetyn vapaan markkinoillepääsyn periaatetta. Tästä syystä se lisäsi asetukseen periaatteen, jonka mukaan lentoyhtiöiden syrjiminä niiden identiteetin perusteella ei ole sallittua, ja Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on viitannut nimenomaan tähän periaatteeseen 19 päivänä kesäkuuta 1997 annetussa tuomiossa⁽³⁾.

27.2 Yleiset palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteet sellaisina kuin ne ilmenevät Euroopan yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännössä⁽⁴⁾.

Asetuksessa (ETY) N:o 2408/92 neuvosto antoi EY:n perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan perusteella yksityiskohtaiset säännöt EY:n perustamissopimuksen 59 ja 62 artiklassa määrättyjen periaatteiden soveltamiseksi lentoliikenteen alalla ja

⁽¹⁾ Ensiksi mainitun sivuilla 54–55 ja viimeksi mainitun sivulla 30.

⁽²⁾ Ensiksi mainitun sivuilla 30–31 ja viimeksi mainitun sivuilla 28–31.

⁽³⁾ Asia T-260/94, Air Inter vastaan komissio, Kok. 1997, s. II-997, 112 kohta.

⁽⁴⁾ Ks. erityisesti asia C-288/89, Collectieve Antenne voorziening Gouda, Kok. 1991, s. I-4007, 10–15 kohta.

yhdenmukaisti siten kaikki säännöt, jotka koskevat sellaisten lentoyhtiöiden pääsyä markkinoille, joilla on lupa harjoittaa lentoliikennettä yhteisössä. Tästä syystä on vastedes vedottava suoraan näihin periaatteisiin, jotka ovat lisäksi olleet asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tulkintaa koskevan komission tiedonannon⁽¹⁾ aiheena.

Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteet ulottuvat laajemmalle kuin pelkästään sellaisen syrjinnän kieltämiseen, joka perustuu kansallisuuteen tai lentoyhtiön identiteettiin. Vaikka kansallisia toimenpiteitä, jotka rajoittavat kyseistä vapautta, toteutetaan ilman syrjintää, niitä ei kuitenkaan voida hyväksyä, elleivät ne ole julkisen edun sanelemia tai jos samaan tulokseen voidaan päästä suhteellisuusperiaatteen mukaisesti vähemmän rajoittavin säännöin.

VIII

- (28) Kun komissio on käsillä olevassa asiassa omasta aloitteestaan selvittänyt, ovatko Italian säännöt asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan mukaisia, se on samalla arvioinut, ovatko kyseiset säännöt syrjimättömyys- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

Syrjimättömyysperiaate

- (29) Komissio katsoo, että asetuksessa N:o 46-T säädetyt perusteet, jotka pohjautuvat liikenteen määriin, ovat objektiivisia perusteita, joilla lentoyhtiöitä ei eroteta toisistaan kansallisuuden tai identiteetin pohjalta, koska niitä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin yhteisön lentoyhtiöihin. Pelkästään se tosiseikka, että ainoastaan Milanon ja Rooman välinen reitti täyttää nämä perusteet, ei näytä sinänsä olevan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua syrjintää, koska kaikki yhteisön lentoyhtiöt voivat rajoituksetta päästä kyseiselle reitille.
- (30) On kuitenkin huomattava, kuten komissio on jo todennut päätöksessään 95/259/EY⁽²⁾, että 8 artiklan 1 kohdassa säädetty syrjimättömyysperiaate sulkee pois myös sellaiset toimenpiteet, joissa ei nimenomaan viitata lentoyhtiön kansallisuuteen tai identiteettiin, mutta jotka käytännössä aiheuttavat syrjintää, vaikka se olisi välillistä syrjintää.
- (31) Jotta voidaan määrittää, aiheuttavatko asetuksessa N:o 46-T säädetyt perusteet käytännössä syrjintää, on tutkittava, mitä vaikutuksia niillä on 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen, jolloin niitä on asetuksen N:o 70-T mukaan alettava soveltaa.
- (32) Komissio toteaa, että keskus- ja sivulentoasemaverkkojen käytöstä on tullut yhteisön lentoyhtiöiden omaksuma yleinen käytäntö. Kyseisten lentoyhtiöiden verkot rakentuvat keskuslentoasemien varaan, jotka sijaitsevat aina siinä jäsenvaltiossa, jossa lentoyhtiön kotipaikka sijaitsee, mikä johtuu yhteisön aiemmasta jakautumisesta useisiin rajoitettuihin markkina-alueisiin sekä nykyisestä sääntelystä; jolla rajoitetaan yhteisön ja ETA:n ulkopuolisten maiden välisen lentoliikenteen harjoittamista. Nykyään suurimmat tällaisia verkkoja käyttävät lentoyhtiöt (ja niiden keskuslentoasemat) ovat Air France (Pariisin Charles de Gaullen lentoasema), Alitalia (Rooman Fiumicinon lentoasema), British Airways (Lontoon Heathrow'n ja Gatwickin lentoasemat), Iberia (Madridin Barajasin lentoasema), Lufthansa (Frankfurtin lentoasema), KLM (Amsterdamin Schipholin lentoasema), Sabena (Brysselin lentoasema) ja SAS (Kööpenhaminan Kastrupin lentoasema). Keskuslentoasemajärjestelmä antaa näille lentoyhtiöille mahdollisuuden kattaa koko yhteisön lentoliikennemarkkinat, koska ne voivat liikennöidä keskuslentoasemalta käsin minkä tahansa kahden yhteisössä sijaitsevan lentoaseman väliä tarvitsematta tehdä suoran liikenteen edellyttämiä investointeja. Keskuslentoasemajärjestelmä antaa myös mahdollisuuden harjoittaa liikennettä kaikkien keskuslentoaseman piiriin kuuluvien lentoasemien ja yhteisön ulkopuolisissa maissa sijaitsevien lentoasemien välillä, mikä voi olla ratkaisu sellaisissa tapauksissa, joissa suora liikenne on kielletty jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kahdenvälisillä sopimuksilla.
- (33) Vaikka keskuslentoasemajärjestelmä on lisännyt edellä mainittujen lentoyhtiöiden välistä kilpailua, se ei aina anna niille mahdollisuutta kilpailla keskenään tietyllä reitillä. Suoria

⁽¹⁾ EYVL C 334, 9.12.1993, s. 3

⁽²⁾ S. 32.

lentoja ei yleensä voida korvata vaihtoa edellyttävillä lennoilla, koska matka-aikojen välillä on suuria eroja, palvelun taso vaihtelee huomattavasti (suora lento on matkustajan kannalta houkuttelevampi vaihtoehto kuin välilasku ja koneen vaihto) ja hinnat poikkeavat merkittävästi toisistaan (vaihtoa edellyttäviä lentoja tarjotaan alhaisemmin hinnoin kuin suoria lentoja). Tästä syystä tietyillä reiteillä esiintyy suhteellisen vähän suorien ja vaihtoa edellyttävien lentojen välistä kilpailua. Keskuslentoasemalla tapahtuvaa vaihtoa edellyttävät lennot voidaan sen sijaan yleensä korvata toisilla vastaavilla lennoilla, vaikka tämä ei pädekään kaikkiin saatavilla oleviin vaihtoa edellyttäviin lentoihin. Tässä yhteydessä on otettava huomioon keskuslentoasemien sijainti etenkin sellaisissa tapauksissa, joissa määräpaikka sijaitsee Euroopassa.

- (34) Käsillä olevaa asiaa koskevat tiedot, jotka komissiolla on käytössään, osoittavat, että Alitalia kilpailee nykyään muiden yhteisön lentoyhtiöiden kanssa sellaisista Milanosta lähtevistä lennoista, jotka Alitalia lentää keskuksensa Rooman Fiumicinon lentoaseman ja muut lentoyhtiöt omien keskuslentoasemiensa kautta ja joiden määräpaikkoina ovat yleensä ETA:n ulkopuolella sijaitsevat lentoasemat (esimerkiksi Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro ja niin edelleen)⁽¹⁾. Tästä syystä komissio ei hyväksy Italian viranomaisten esittämää väitettä, jonka mukaan Milanon ja Rooman välisellä reitillä ei harjoiteta Alitalian keskuslentoaseman Rooman Fiumicinon lentoasemalle suuntautuvaa syöttöliikennettä⁽²⁾.
- (35) Komission mielestä Alitalian aikomus alkaa vähitellen harjoittaa keskuslentoasematointia Malpensan lentoasemalla 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen ei muuta tätä tilannetta. On totta, että Malpensasta lähtevien suorien lentojen kasvava tarjonta voi vähentää matkustajien halukkuutta valita vaihtoa edellyttäviä lentoja⁽³⁾. Kaikki viittaa kuitenkin siihen, että Alitalian lentoliikenne jakautuu nykyään ja tulevaisuudessa kahden keskuslentoaseman — Rooman Fiumicinon ja Milanon Malpensan — välille. Tämä jakautuminen oli yksi Alitalian suunnitteleman uudelleenorganisoinnin periaatteista, kuten Italia ilmoitti komissiolle valtioneuvoston päätöksessä 97/789/EY todettiin, että Italian viranomaiset olivat tähdenneet sellaiseen verkkoon perustuvan strategian taloudellista ja rahoituksellista oikeutusta, johon kuuluu kaksi keskuslentoasemaa; ne olivat todenneet, että Rooman Fiumicinon lentoasemaa ”pidetään Välimeren alueen terminaalina, mutta verkosto suuntautuu edelleen voimakkaasti mannertenväliseen lentoliikenteeseen”. Lisäksi kahden keskuslentoaseman strategiassa tähdennetään Alitalian ja KLM:n välistä liittoutumaa. Vaikka Alitalian luonnoksessa talven 1998–1999 ohjelmaksi esitetään suunnitelmia, joiden mukaan Malpensan lentoasemalta ETA:n ulkopuolella sijaitseviin määräpaikkoihin lähteviä lentoja aiotaan kehittää huomattavasti Rooman kustannuksella, Alitalia lentäisi edelleen useisiin määräpaikkoihin ainoastaan Roomasta ja vielä useampiin määräpaikkoihin sekä Roomasta että Malpensasta (esimerkiksi siten, että joinakin viikonpäivinä lennettäisiin yhdeltä ja toisina toiselta lentoasemalta).

⁽¹⁾ Vuonna 1997 Milanosta lensi toiselle lentoasemalle Amsterdamin, Frankfurtin, Pariisin, Lontoon, Madridin ja Rooman kautta yhteensä 846 100 matkustajaa. Näistä matkustajista 24,5 % lensi Rooman kautta, 21,4 % Lontoon kautta, 17,4 % Frankfurtin kautta ja 15,1 % Amsterdamin kautta. Matkustajien kokonaismäärä jakautui seuraavasti:

- 73 399 matkustajaa lensi Euroopassa sijaitseville (ulkomaisille) lentoasemille; näistä matkustajista 27,3 % lensi Frankfurtin kautta, 24,4 % Amsterdamin kautta, 21,3 % Lontoon kautta ja 13,5 % Rooman kautta.
- 169 626 matkustajaa lensi Pohjois-Amerikassa sijaitseville lentoasemille; näistä matkustajista 33,4 % lensi Lontoon kautta, 25,7 % Amsterdamin kautta, 13,4 % Rooman kautta ja 11 % Pariisiin kautta.
- 130 552 matkustajaa lensi Etelä-Amerikassa sijaitseville lentoasemille; näistä matkustajista 41 % lensi Madridin kautta, 22 % Rooman kautta, 16 % Amsterdamin kautta ja 7,8 % Pariisiin kautta.
- 255 998 matkustajaa lensi Kaukoidässä sijaitseville lentoasemille; näistä matkustajista 32,2 % lensi Lontoon kautta, 22,2 % Frankfurtin kautta, 18,3 % Rooman kautta ja 15,2 % Amsterdamin kautta.
- 71 282 matkustajaa lensi Afrikassa sijaitseville lentoasemille; näistä matkustajista 65 % lensi Rooman kautta, 12 % Pariisiin kautta, 10 % Frankfurtin kautta ja 6,7 % Lontoon kautta.

⁽²⁾ Vuonna 1997 Milanon ja Rooman (Fiumicino) välisen reitin matkustajista 16,4 % jatkoi matkaansa tältä lentoasemalta lähtevällä toisella lennolla. Näitä matkustajia oli 207 750, joista ainoastaan 15 % jatkoi matkaansa Italian tai muiden Euroopan maiden lentoasemille, kun taas 85 % vaihtoi mannertenvälisiin lentoihin. Näistä lentoyhtiö saa suhteellisesti enemmän tuloja, koska he jatkavat matkaansa pitkämatkanlennoilla.

⁽³⁾ Vaikka Alitalia tarjoaa suoria lentoja, jotka lähtevät tiettyihin määräpaikkoihin pelkästään Malpensan lentoasemalta, varsinkin hintatietoiset matkustajat voivat silti valita mieluummin toisen keskuslentoaseman kautta kulkevan yhteyslennon. Linaten lentoaseman hyvien liikenneyhteyksien vuoksi tällaiset matkustajat eivät todennäköisesti lennä Malpensasta toiselle yhteisön keskuslentoasemalle, vaan lentävät Linatesta Roomaan ja vaihtavat siellä toisen lentoyhtiön lentoihin, jos ne ovat halvempia kuin Alitalian suorat lennot.

Vaikka Alitalian talveksi 1998–1999 laatiman ohjelmaluonnoksen oletettaisiin olevan lopullinen, siinä ei kuitenkaan anneta tietoa Malpensasta ja Roomasta harjoitettavan liikenteen suhteellisesta kehittämisestä tulevina kausina; ottaen huomioon Malpensan toiminnan lisääntyminen on epätodennäköistä, että Fiumicinon toiminta keskuslentoasemana loppuisi vähitellen kokonaan, ja sen merkitys voi hyvinkin kasvaa sitä mukaa kuin Malpensa ruuhkautuu.

Näistä syistä on ilmeistä, että Alitalia käyttää yhä suuressa määrin hyväkseen Rooman keskuslentoasemaa, jolle se voi liikennöidä Linaten lentoasemalta, kun taas muut kuin italialaiset yhteisön lentoyhtiöt eivät voi enää liikennöidä samalta lentoasemalta omille keskuslentoasemilleen, koska niiden on käytettävä Malpensan lentoasemaa.

- (36) Se tosiseikka, että Italian viranomaisten antamien liikenteenjakamissääntöjen mukaan ainoastaan Milanon ja Rooman välistä reittiä voidaan myöhemminkin liikennöidä Linaten lentoasemalta, johtaa siihen, että Alitalia on 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen ainoa yhteisön lentoyhtiö, joka voi liikennöidä Milanosta joko Linaten tai Malpensan lentoasemalta omaan keskuslentoasemalleen Rooman Fiumicinon lentoasemalle. Kaikki muut edellä mainitut yhteisön lentoyhtiöt voivat liikennöidä ainoastaan Malpensan lentoasemalta omille keskuslentoasemilleen.
- (37) Linaten lentoasema sijaitsee 10 kilometrin etäisyydellä Milanon keskustasta kaakkoon. Useimmat yhteisön lentoasemat, jotka palvelevat samankokoisia tai suurempia kaupunkeja, eivät sijaitse yhtä lähellä kaupungin keskustaa. Edullisen sijaintinsa vuoksi kyseinen lentoasema voi hyödyntää liikenneverkkoa, joka yhdistää kaikki Pohjois-Italian jokialueen tärkeimmät alueet Milanoon, sekä kaupungin omaa liikenneverkkoa. Laaja moottoritieverkko yhdistää Milanon Torinoin, Bergamoan ja Venetsiaan (A4), Vareseeseen (A8), Genovaan (A7) ja Bolognaan (A1). Tätä liikenneverkkoa täydentävät sisempi ja ulompi kehätie, joista viimeksi mainitulta on suora yhteys Linaten lentoasemalle. Lentoasemalle on siis helppo päästä sekä Pohjois-Italian jokialueelta että Milanon kaupungista. Koska lentoasemalta on lyhyt matka kaupungin keskustaan, rautatieyhteys on tarpeeton.
- (38) Malpensan lentoasema sijaitsee 53 kilometrin etäisyydellä Milanon keskustasta luoteeseen. Mikään muu yhteisön lentoasema, joka palvelee samankokoista tai suurempaa kaupunkia, ei sijaitse yhtä kaukana kaupungin keskustasta. Sijaintinsa vuoksi lentoasema voi ainoastaan osittain hyödyntää liikenneverkkoa, joka yhdistää Pohjois-Italian jokialueen Milanon kaupunkiin, sekä kaupungin omaa liikenneverkkoa. Tosiasiassa lentoasemalle pääsee ainoastaan moottoritietä A8, joka yhdistää Milanon Vareseeseen. Kyseinen moottoritie ei kuitenkaan johda suoraan Malpensan lentoasemalle. Moottoritien yhdistää lentoasemaan tie SS 336. Lentoasemalta ei ole toistaiseksi yhteyksiä muille Milanoon johtaville moottoriteille. Vaikka lentoasema sijaitsee kaukana Milanon kaupungista, niiden välillä ei toistaiseksi ole rautatieliikennettä.
- (39) On siis selvää, että Malpensan lentoasemalle johtavat liikenneyhteydet eivät ole toistaiseksi läheskään yhtä hyvät kuin Linaten lentoasemalle johtavat yhteydet. Tästä syystä kyseiset lentoasemat eivät ole käyttäjien kannalta yhtä houkuttelevia.
- (40) Tilanne ei muutu 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen ja voi jopa pahentua, koska liikenneyhteydet, joita lentoliikenteen siirron katsotaan edellyttävän, eivät ehdi valmistua kyseiseen päivään mennessä. Nämä liikenneyhteydet eriteltiin selvästi Malpensa 2000 -hanketta käsitelleessä Christophersenin ryhmän seurantakokouksessa, joka pidettiin 27 päivänä lokakuuta 1997, ja niihin kuuluvat 40.1 – 40.3 kohdassa mainitut liikenneyhteydet:

40.1 Jatkettu SS 336 -tie

Toistaiseksi SS 336 -tie, joka yhdistää A8-moottoritien lentoasemaan, päättyy nykyisen pohjoisterminaalin luo eikä jatku uuteen terminaaliin saakka.

40.2 Ajanmukaistettu A8-moottoritie

Kyseinen moottoritie on nykyään hyvin ruuhkainen. Tilanne pahenee tulevaisuudessa, kun Italian kiistanalaisissa säännöissä määrätty liikenteen siirto toteutuu. Moottoritien kapasiteettia aiotaan lisätä seuraavilla ajanmukaistamistoilla:

- lisäkaistan rakentaminen kummallekin puolelle
- päällystetyn pientareen rakentaminen
- tiemaksunkeruukapasiteetin lisääminen.

40.3 Milanon ja lentoaseman välinen suora rautatieliikenne.

- (41) Italian viranomaisten antamien tietojen mukaan SS 336 -tien jatkamistyöt saadaan luultavasti päätökseen 25 päivään lokakuuta 1998 mennessä, mutta A8-moottoritien ajanmukaistaminen kestää joulukuuhun 2000 saakka (tähän mennessä on rakennettu ainoastaan lisäkaista) ja suora rautatieliikenne alkaa ehkä toimia vasta toukokuuhun 1999 mennessä. Kyseistä rautatieliikennettä on määrää harjoittaa väliaikaisesti (kaksi junaa tunnissa, matkan kesto 39 minuuttia). Vakituinen rautatieliikenne (Malpensa Express: neljä junaa tunnissa, matkan kesto 30 minuuttia) aloitetaan vasta vuonna 2001. Italian viranomaiset eivät ole virallisesti sitoutuneet noudattamaan tätä aikataulua.
- (42) Ne Malpensas lentoasemalle johtavat liikenneyhteydet, jotka ovat käytettävissä 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen, eivät siis vastaa kapasiteetiltaan kyseisen lentoaseman kautta kulkevaa liikennettä, jonka määrä kasvaa Linatesta siirrettävän lentoliikenteen ja markkinoiden kasvun vuoksi. Komission käytössä olevien tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että tilanne pysyy ennallaan vähintään joulukuuhun 2000 saakka, jolloin kaikki edellä mainitut infrastruktuurit on aikataulun mukaan saatu valmiiksi.
- (43) Senkin jälkeen, kun infrastruktuurit ovat valmistuneet, Malpensas lentoasemalle johtavat liikenneyhteydet eivät ehkä ole riittäviä korvaamaan sen haitan, joka kyseisellä lentoasemalla on epäedullisemmän sijaintinsa vuoksi Linaten lentoasemaan nähden. Tässä yhteydessä on otettava huomioon sekä erilaisten liikenneyhteyksien käyttömahdollisuudet että niiden laatu.
- (44) Linaten ja Malpensas lentoasemalle johtavien liikenneyhteyksien välisten erojen perusteella komissio katsoo, että kyseiset lentoasemat ovat käyttäjien kannalta yhtä houkuttelevia vasta sen jälkeen, kun Malpensa johtavat liikenneyhteydet ovat niin hyvät, että ne voivat korvata sen haitan, joka kyseisellä lentoasemalla on sijaintinsa vuoksi Linaten lentoasemaan nähden.
- (45) Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat sekä Alitalian ja muiden yhteisön lentoyhtiöiden välinen kilpailu on selvää, että Alitalia saa asetuksessa N:o 46-T säädettyjen arviointiperusteiden vuoksi kilpailuedun, koska ne antavat ainoastaan sille mahdollisuuden liikennöidä Linaten lentoasemalta omaan keskuksensa Rooman Fiumicinon lentoasemalle ja pakottavat muut yhteisön lentoyhtiöt liikennöimään omiin keskuksiinsa Malpensas lentoasemalta. Tämä kilpailuetu säilyy niin kauan kuin Malpensas lentoasemalle ei ole sellaisia liikenneyhteyksiä, jotka muuttaisivat nykytilanteen, jossa kuluttajat ovat haluttomia käyttämään kyseistä lentoasemaa.
- (46) Tästä syystä komissio katsoo, että asetuksessa N:o 46-T säädetyt perusteet, joita aletaan asetuksen N:o 70-T perusteella soveltaa 25 päivänä lokakuuta 1998, ovat käytännössä syrjiviä ja suosivat Alitaliaa. Näin ollen näiden perusteiden soveltaminen 25 päivästä lokakuuta 1998, kuten asetuksessa N:o 70-T säädetään, ei ole syrjimättömyysperiaatteen mukaista asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan perusteella, jossa kielletään lentoyhtiöiden identiteettiin perustuva syrjintä.

Suhteellisuusperiaate

- (47) Malpensa 2000 -hankkeella laajennetaan ja ajanmukaistetaan Malpensas lentoaseman nykyistä infrastruktuuria ja pyritään kehittämään kyseisestä lentoasemasta täysin elin- ja

toimintakelpoinen keskus. Italian säännöt myötävaikuttavat tämän tavoitteen saavuttamiseen, koska niillä varmistetaan, että riittävä määrä liikennettä siirretään Linaten lentoasemalta Malpensa lentoasemalle keskuslentoaseman elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdassa säädetään nimenomaan oikeudesta aktiiviseen lentoasemia koskevaan suunnittelupolitiikkaan. Kyseisen politiikan on kuitenkin oltava yhteisön lainsäädännön yleisten periaatteiden ja erityisesti ilmailu-alan vapauttamista koskevan kolmannen toimenpidepaketin mukainen (katso päätös 95/259/EY, sivu 31).

- (48) Italian säännöissä lentoyhtiöille annetaan mahdollisuus valita Linaten lentoasema ainoastaan sellaisten reittien liikennöintiin, joilla liikenteen määrä täyttää erityiset vähimmäisehdot. Käytännössä ainoa tällainen lentoreitti on Milanon ja Rooman välinen reitti. Tästä syystä säännöt rajoittavat yhteisössä vapaan lentoliikenteen harjoittamista Milanosta ja Milanoon. Vaikka kyseisten sääntöjen ei katsottaisi olevan syrjiviä tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisessa merkityksessä (katso erityisesti mainittu tuomio asiassa C-288/89, *Collectieve Antenne voorzienning Gouda*), kyseisen oikeuskäytännön mukaan kansallisia säännöksiä on sovellettava sellaiseen palvelutarjoajaan, jonka kotipaikka sijaitsee toisessa jäsenvaltiossa, siten, että taataan asetetun tavoitteen saavuttaminen, eikä niiden soveltaminen saa mennä pitemmälle kuin on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi; toisin sanoen edellytetään, että samaan tulokseen ei voida päästä sellaisin säännöin, jotka eivät ole yhtä rajoittavia (tuomion 15 kohta).
- (49) Tässä yhteydessä komissio toteaa, ettei ole todistettu, että toiminnallisesti elinkelpoisen keskuslentoaseman kehittäminen ja Euroopan laajuisia verkkoja koskevan hankkeen onnistuminen edellyttävät tällaisia rajoittavia toimenpiteitä. Jäljempänä 49.1 ja 49.2 kohdassa esitettyjen seikkojen perusteella tilanne vaikuttaa päinvastaiselta.

49.1 Malpensa 2000 -hankkeen toiminnallinen elinkelpoisuus (mukaan luettuina kaikkien lentojen aikataulujen noudattaminen ja sen välttämättömänä edellytyksenä matkustajien mahdollisuudet päästä normaalisti lennoille) ei välttämättä edellytä, että Italian säännöissä määrätty liikenteen määrä siirretään kokonaan 25 päivänä lokakuuta 1998. Kyseisissä säännöissä määrättyjen perusteiden soveltaminen johtaa siihen, että Malpensa siirretään arviolta 11,7 miljoonaa matkustajaa, jolloin Linaten lentoasemaa käyttävien matkustajien määrä jää ainoastaan 2,5 miljoonaan.

Malpensa päälentoaseman toiminnallinen elinkelpoisuus edellyttää sellaisen liikenteen määrän siirtoa, johon lentoaseman infrastruktuuri ja liikenneyhteydet ovat riittäviä. Muussa tapauksessa Malpensa lentoaseman kehittyminen menestyksekkääksi yhteisön keskuslentoasemaksi ja sen tuleva asema voivat vaarantua. Kuten edellä todetaan, lentoasemalle johtavat välttämättömät liikenneyhteydet eivät valmistu 25 päivään lokakuuta 1998 mennessä, joten käytössä olevat liikenneyhteydet eivät vastaa kyseisenä päivänä siirrettävän liikenteen määrää. Tämä tilanne näyttää pysyvän ennallaan ainakin joulukuuhun 2000 saakka, jolloin Italian viranomaisten antamien tietojen mukaan A8-moottoritien pitäisi suunnitelmien mukaan olla ajanmukaistettu ja väliaikainen rautatieliikenne aloitettu, mutta tilanne ei ehkä muutu silloinkaan, jos lentoaseman liikenteen määrä on kasvanut niin suureksi, että liikenneyhteyksien parantamista on jatkettava.

49.2 Malpensa 2000 -hankkeen rahoitusjärjestelyt eivät edellytä, että liikenteen siirto Linaten lentoasemalta Malpensa lentoasemalle on toteutettava 25 päivään lokakuuta 1998 mennessä. EIP:n ja SEA:n hankkeen rahoituksesta tekemän sopimuksen mukaan liikenteen siirto on itse asiassa saatava päätökseen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2000.

- (50) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, ettei voida edellyttää, että täysin elin- ja toimintakelpoisen lentoaseman kehittäminen vaatisi 11,7 miljoonaa matkustajaa vastaavan liikenteen määrän siirtämistä 25 päivänä lokakuuta 1998. Tavoitteen kannalta olisi sopivampaa lykätä liikenteen siirtoa tai siirtää kyseinen määrä vähitellen 25 päivästä lokakuuta 1998 alkaen, mikä vähentäisi myös niitä vaikutuksia, joita siirroilla on lentoliikenteen vapaaseen harjoittamiseen Milanosta ja Milanoon. Tästä syystä Italian säännöt eivät ole välttämätön edellytys Italian viranomaisten asettaman tavoitteen saavuttamiseksi, sillä kyseinen tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisilla säännöillä, jotka eivät rajoita yhtä paljon vapaata lentoliikenteen harjoittamista.

- (51) Italian viranomaiset puolustivat suurten matkustajamäärien asettamista ehdoksi liikennöinnin jatkamiselle Linaten lentoasemalta myös sillä perusteella, että ainoastaan kyseisen suuruiset määrät antavat perusteen liikenteen harjoittamiseen sekä Malpensas että Linaten lentoasemalta ja että tämä koskisi niitä reittejä, joilla liikenne on pääasiassa kahden paikan välistä liikennettä.

Jos asetuksen N:o 46-T yhtenä tavoitteena on todella säilyttää Linaten lentoasemalla sellaiset reitit, joilla liikenne on pääasiassa kahden paikan välistä liikennettä, mikä itse asiassa näyttää olevan sen tarkoitus, koska asetuksen johdanto-osan kappaleessa 12 mainitaan "erityisesti" Milanon ja Rooman välinen liikenne, asetusta ei voida pitää kyseisen tavoitteen kannalta asianmukaisena, koska siinä asetetaan tarpeettomia rajoituksia kaikilla muilla reiteillä paitsi Milanon ja Rooman välisellä reitillä harjoitettavalle liikenteelle estämällä tosiasiaa kokonaan muiden reittien liikennöinti Linaten lentoasemalta.

Lisäksi on huomattava, että rajoitusten asettaminen, joka uusien toimenpiteiden tullessa voimaan johtaa siihen, että Linaten lentoaseman toiminta vähenee välittömästi ja jyrkästi, kun sen vuosittainen matkustajamäärä supistuu vuoden 1997 14,2 miljoonasta matkustajasta 2,5 miljoonaan matkustajaan, ei näytä olevan tarkoituksenmukainen keino saavuttaa kyseisen asetuksen johdanto-osan kappaleessa 11 mainittu tavoite, jonka mukaan Linaten lentoasema on joka tapauksessa pidettävä toiminnassa.

- (52) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että asetuksilla N:o 46-T ja 70-T annetut liikenteenjakamissäännöt eivät ole suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

Päätelmät

- (53) Komissio on tullut siihen tulokseen, että asetuksilla N:o 46-T ja 70-T annetut liikenteenjakamisen säännöt eivät ole neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 1 kohdan mukaisia, koska niiden soveltaminen on sekä syrjimättömyys- että suhteellisuusperiaatteen vastaista. Sen vuoksi on asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 3 kohdan perusteella aiheellista päättää, ettei Italia saa soveltaa kyseisiä sääntöjä.
- (54) Tällä päätöksellä ei aseteta millään tavoin kyseenalaiseksi Italian oikeutta noudattaa aktiivista lentoasemapolitiikkaa eikä varsinkaan sen pyrkimystä kehittää Malpensas lentoasemasta täysin elin- ja toimintakelpoinen keskuslentoasema. Tämän tavoitteen saavuttamisen edellyttämien liikenteenjakamissääntöjen on kuitenkin oltava edellä esitettyjen yhteisön lainsäädännön periaatteiden mukaisia.
- (55) Tämä päätös ei ole myöskään ristiriidassa sen tosiseikan kanssa, että Malpensa 2000 -hanke on yhteistä etua koskeva hanke, joka on nimetty yhdeksi Euroopan laajuisia verkkoja koskevaksi ensisijaiseksi hankkeeksi. Tässä yhteydessä komissio muistuttaa siitä, että jäsenvaltioiden toimenpiteiden, joilla tuetaan Euroopan laajuisia verkkoja koskevia hankkeita ja joilla pyritään luomaan olosuhteet tällaisten hankkeiden tavoitteiden saavuttamiseksi, on oltava täysin yhteisön lainsäädännön mukaisia,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Italia ei saa soveltaa Milanon lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisen sääntöjä, jotka on annettu 5 päivänä heinäkuuta 1996 annetulla asetuksella N:o 46-T ja 13 päivänä lokakuuta 1997 annetulla asetuksella N:o 70-T.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 16 päivänä syyskuuta 1998.

Komission puolesta

Neil KINNOCK

Komission jäsen

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 24 päivänä marraskuuta 1998,

sellaisten kolmansien maiden luettelosta, joista kalastustuotteiden tuonti ihmisravinnoksi on sallittua, tehdyn päätöksen 97/296/EY muuttamisesta*(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3585)***(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(98/711/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sellaisten kolmannen maan laitosten väliaikaisten luetteloiden laatimista siirtymäkauden ajaksi koskevista yksityiskohtaisista säännöistä, joista jäsenvaltioilla on lupa tuoda tiettyjä eläintuotteita, kalastustuotteita ja eläviä simpukoita, 22 päivänä kesäkuuta 1995 tehdyn neuvoston päätöksen 95/408/EY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 98/603/EY⁽²⁾, ja erityisesti sen 2 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan,

sekä katsoo, että

komission päätöksessä 97/296/EY⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 98/573/EY⁽⁴⁾, annetaan luettelo maista ja alueista, joista kalastustuotteiden tuonti ihmisravinnoksi on sallittua; liitteessä I olevassa I osassa luettelaa erityisen päätöksen alaiset maat ja alueet ja II osassa ne, joita koskee päätöksen 95/408/EY 2 artiklan 2 kohta; liitteessä II luetellaan sellaisten maiden ja alueiden nimet, joista tuonti on sallittua 31 päivään tammikuuta 1999 asti direktiivin 91/493/ETY⁽⁵⁾ 11 artiklan 7 kohdan edellytysten mukaisesti,

komission päätöksissä 98/695/EY⁽⁶⁾ ja 98/675/EY⁽⁷⁾ säädetään vastaavasti Meksikosta ja Viirasta peräisin

olevien kalastus- ja vesiviljelytuotteiden erityisistä tuontiedellytyksistä;

Meksiko ja Viro olisi sen vuoksi lisättävä niitä maita ja alueita, joista kalastustuotteiden tuonti ihmisravinnoksi on sallittua, koskevassa liitteessä I olevan luettelon I osaan, ja tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat pysyvän eläinlääkintäkomitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Korvataan päätöksen 97/296/EY liite I ja liite II tämän päätöksen liitteellä I ja liitteellä II.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 24 päivänä marraskuuta 1998.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 243, 11.10.1995, s. 17

⁽²⁾ EYVL L 289, 28.10.1998, s. 36

⁽³⁾ EYVL L 122, 14.5.1997, s. 21

⁽⁴⁾ EYVL L 277, 14.10.1998, s. 49

⁽⁵⁾ EYVL L 268, 24.9.1991, s. 15

⁽⁶⁾ EYVL L 332, 8.12.1998, s. 9

⁽⁷⁾ EYVL L 317, 26.11.1998, s. 42

LIITE I

Luettelo kolmansista maista ja alueista, joista peräisin olevien ihmisravinnoksi tarkoitettujen kalastustuotteiden tuonti missä tahansa muodossa sallitaan

I. Maat ja alueet, joita koskee neuvoston direktiivin 91/493/EY mukainen erityinen päätös

AL	ALBANIA	FO	FÄRSAARET	MY	MALESIA
AR	ARGENTIINA	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIA	GM	GAMBIA	NZ	UUSI-SEELANTI
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERU
BR	BRASILIA	GT	GUATEMALA	PH	FILIPPIINIT
CA	CANADA	ID	INDONESIA	RU	VENÄJÄ
CI	NORSUNLUURAN- NIKKO	IN	INTIA	SG	SINGAPORE
CL	CHILE	JP	JAPANI	SN	SENEGAL
CO	KOLUMBIA	KR	ETELÄ-KOREA	TH	THAIMAA
CU	KUUBA	MA	MAROKKO	TN	TUNISIA
EC	ECUADOR	MG	MADAGASKAR	TW	TAIWAN
EE	VIRO	MR	MAURITANIA	TZ	TANSANIA
FK	FALKLANDINSAARET	MV	MALEDIIVIT	UY	URUGUAY
		MX	MEKSIKO	ZA	ETELÄ-AFRIKKA

II. Maat ja alueet, jotka täyttävät neuvoston päätöksen 95/408/EY 2 artiklan 2 kohdan edellytykset

BJ	BENIN	HR	KROATIA	PK	PAKISTAN
BZ	BELIZE	HU	UNKARI ⁽¹⁾	PL	PUOLA
CH	SVEITSI	IL	ISRAEL	SC	SEYCHELLIT
CM	KAMERUN	JM	JAMAICA	SI	SLOVENIA
CN	KIINA	KZ	KAZAKSTAN ⁽²⁾	SR	SURINAME
CR	COSTA RICA	LT	LIETTUA	TG	TOGO
CV	KAP VERDE	LV	LATVIA	TR	TURKKI
CZ	TŠEKKI	MT	MALTA	UG	UGANDA
FJ	FIDŽI	MU	MAURITIUS	US	AMERIKAN YHDYS- VALLAT
GL	GRÖNLANTI	NA	NAMIBIA	VE	VENEZUELA
GN	GUINEA CONAKRY	NI	NICARAGUA	VN	VIETNAM
HK	HONG KONG	PA	PANAMA		
HN	HONDURAS	PG	PAPUA-UUSI-GUINEA		

⁽¹⁾ Vain ihmisravinnoksi tarkoitettujen elävien eläinten tuonti on sallittu.

⁽²⁾ Vain kaviaarin tuonti on sallittua.

LIITE II

Luettelo maista ja alueista, joista ihmisravinnoksi tarkoitettujen kalastustuotteiden tuonti on sallittua 31 päivään tammikuuta 1999 asti direktiivin 91/493/ETY 11 artiklan 7 kohdan edellytysten mukaisesti

AO	ANGOLA
AZ	AZERBAIDŽAN ⁽¹⁾
BG	BULGARIA
BS	BAHAMASAARET
CG	KONGO BRAZZAVILLE
DZ	ALGERIA
EG	EGYPTI
ER	ERITREA
GA	GABON
GW	GUINEA-BISSAU
IR	IRAN
KE	KENIA
LC	SAINT LUCIA
LK	SRI LANKA
MK	EJTM
MM	MYANMAR
MZ	MOSAMBIK
RO	ROMANIA
SB	SALOMONSAARET ⁽²⁾
SH	SAINT HELENA
ZW	ZIMBABWE

⁽¹⁾ Vain kaviaarin tuonti on sallittua.

⁽²⁾ Tuonti sallittu vain Salomon Taiyo Ltd.

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 26 päivänä marraskuuta 1998,

luettelon laatimisesta vuodeksi 1998 kokonaispituudeltaan kahdeksan metriä ylittävistä aluksista, joilla on lupa kalastaa kielikampelaa tietyillä yhteisön vyöhykkeillä kokonaispituudeltaan yhdeksän metriä ylittävien puomitroolien avulla annetun asetuksen (EY) N:o 44/98 liitteessä esitettävien tiettyjen tietojen muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3617)

(98/712/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tietyistä kalavarojen teknisistä säilyttämistoimenpiteistä 29 päivänä huhtikuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 894/97⁽¹⁾,ottaa huomioon yksityiskohtaisista säännöistä luettelon laatimiseksi kokonaispituudeltaan kahdeksan metriä ylittävistä aluksista, joilla on lupa kalastaa kielikampelaa tietyillä yhteisön vyöhykkeillä kokonaispituudeltaan yhdeksän metriä ylittävien puomitroolien avulla 10 päivänä joulukuuta 1990 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 3554/90⁽²⁾, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 3407/93⁽³⁾, ja erityisesti sen 2 artiklan,

sekä katsoo, että

komission asetuksessa (EY) N:o 44/98⁽⁴⁾ laaditaan vuodeksi 1998 luettelo kokonaispituudeltaan kahdeksan metriä ylittävistä aluksista, joilla on lupa kalastaa kielikampelaa tietyillä yhteisön alueilla puomitrooleilla, joiden kokonaispituus ylittää asetuksen (ETY) N:o 894/97 10 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetyin yhdeksän metrin enimmäispituuden, ja

kyseisten jäsenvaltioiden viranomaiset ovat pyytäneet mainitussa luettelossa esitettävien tietojen muuttamista; näissä hakemuksissa on kaikki asetuksen (ETY) N:o 3554/90 2 artiklan mukaiset tiedot, joilla hakemuksen tekeminen voidaan perustella; näitä tietoja arvioitaessa todettiin, että ne ovat edellä mainitun säännöksen mukaiset ja että näin ollen on syytä muuttaa kyseisessä luettelossa esitettävät tiedot,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (EY) N:o 44/98 liitteen luettelossa esitettävät tiedot tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 26 päivänä marraskuuta 1998.

Komission puolesta

Emma BONINO

Komission jäsen⁽¹⁾ EYVL L 132, 23.5.1997, s. 1⁽²⁾ EYVL L 346, 11.12.1990, s. 11⁽³⁾ EYVL L 310, 14.12.1993, s. 19⁽⁴⁾ EYVL L 5, 9.1.1998, s. 24

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

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
----	----	------------	------	---------	-----

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH	9	Glaube	DMY	Heiligenhafen	220

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
----	----	-------	--------	---------	-----

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / GERMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	210
HAR	3	Sperber	DCVF	Harlesiel	146
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 26 päivänä marraskuuta 1998,

tietyillä yhteisön rannikkoalueilla puomitroolin käyttöluvan kalastuksessa omaavien kahdeksan metrin kokonaispituuden ylittävien alusten luettelosta annetun asetuksen (ETY) N:o 55/87 liitteessä olevan luettelon tiettyjen tietojen muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3618)

(98/713/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka
ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tietyistä kalavarojen teknisistä säilyttämis-
toimenpiteistä 29 päivänä huhtikuuta 1997 annetun
neuvoston asetuksen (EY) N:o 894/97 ⁽¹⁾,

ottaa huomioon tietyillä yhteisön rannikkoalueilla
puomitroolin käyttöluvan kalastuksessa omaavien
kahdeksan metrin kokonaispituuden ylittävien alusten
luettelosta 30 päivänä joulukuuta 1986 annetun asetuksen
(ETY) N:o 55/87 ⁽²⁾, sellaisena kuin se on viimeksi
muutettuna asetuksella (EY) N:o 3410/93 ⁽³⁾, ja erityisesti
sen 3 artiklan,

sekä katsoo, että

jäsenvaltioiden asianomaiset viranomaiset ovat pyytäneet
muutoksia asetuksen (EY) N:o 894/97 10 artiklan 3
kohdan b alakohdassa säädetyn luettelon tietoihin; nämä
pyynnöt sisältävät kaikki pyynnön perusteiksi tarvittavat
tiedot asetuksen (ETY) N:o 55/87 3 artiklan mukaisesti;
näiden tietojen arvioinnista käy ilmi, että kyseiset tiedot

ovat edellä mainitun säännöksen mukaiset, ja tämän
vuoksi kyseisen asetuksen liitteessä olevia luettelon tietoja
olisi muutettava,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (ETY) N:o 55/87 liitteessä olevan
luettelon tiedot tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 26 päivänä marraskuuta 1998.

Komission puolesta

Emma BONINO

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 132, 23.5.1997, s. 1

⁽²⁾ EYVL L 8, 10.1.1987, s. 1

⁽³⁾ EYVL L 310, 14.12.1993, s. 27

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

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

E	428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUTSLSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS	15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
FRI	3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG	7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220
SH	13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAT / NEDERLÄNDERNA

ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198