

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1600/2002/EY, tehty 22 päivänä heinäkuuta 2002, kuudennesta ympäristöä koskevasta yhteisön toimintaohjelmasta 1
- Komission asetus (EY) N:o 1601/2002, annettu 9 päivänä syyskuuta 2002, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 16
- ★ Komission asetus (EY) N:o 1602/2002, annettu 9 päivänä syyskuuta 2002, neuvoston direktiivin 1999/105/EY soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annettaessa jäsenvaltioille lupa kieltää tietyn metsänviljelyaineiston kaupan pitäminen loppukäyttäjille 18
- ★ Komission asetus (EY) N:o 1603/2002, annettu 9 päivänä syyskuuta 2002, tukijärjestelmästä tiettyjen peltokasvien viljelijöille annetusta neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1251/1999 poikkeamisesta 28 päivänä elokuuta 2002 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1535/2002 liitteen muuttamisesta eräiden Saksan alueiden tuottajille markkinointivuonna 2002/2003 maksettavien tiettyjen peltokasvien pinta-alatukien ja kesannointitukien osalta 21
- Komission asetus (EY) N:o 1604/2002, annettu 9 päivänä syyskuuta 2002, sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin vientitukien muuttamisesta 23

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Komissio

2002/746/EY:

- ★ Komission päätös, tehty 5 päivänä heinäkuuta 2002, EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta (COMP/37.730 — AuA/LH) ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(2002) 2502) 25

2002/747/EY:

- ★ Komission päätös, tehty 9 päivänä syyskuuta 2002, tarkistetuista ekologisista arviointiperusteista yhteisön ympäristömerkin myöntämiseksi lampuille ja pää-töksen 1999/568/EY muuttamisesta ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(2002) 3310) 44

2

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

FI

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

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyypillä ja merkitty tähdellä.

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS N:o 1600/2002/EY,
tehty 22 päivänä heinäkuuta 2002,
kuudennesta ympäristöä koskevasta yhteisön toimintaohjelmasta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 3 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 1 päivänä toukokuuta 2002 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Puhdas ja terveellinen ympäristö on edellytyksenä yhteiskunnan hyvinvoinnille ja vauraudelle, mutta jatkuva maailmanlaajuinen kasvu aiheuttaa ympäristölle jatkuvia paineita.
- (2) Viides ympäristöä koskeva yhteisön toimintaohjelma "Kohti kestävä kehitystä" päättyi 31 päivänä joulukuuta 2000, ja sen avulla saatiin aikaan monia merkittäviä parannuksia.
- (3) Jatkuvaa ponnistelua tarvitaan yhteisön jo asettamien ympäristöä koskevien yleis- ja erityistavoitteiden saavuttamiseksi. Tässä päätöksessä esitetty kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma (jäljempänä 'ohjelma') on siten tarpeen.
- (4) Jäljellä on useita vakavia ympäristöongelmia ja uusia ongelmia ilmenee, jotka edellyttävät lisätoimia.

(5) Ihmisen terveyden ja ympäristön suojelemista koskevan lähestymistavan kehittämisessä on kiinnitettävä enemmän huomiota ennaltaehkäisyyn ja sovellettava ennalta varautumisen periaatetta.

(6) Luonnonvarojen harkittu käyttö ja maapallon ekosysteemin suojeleminen ovat yhdessä taloudellisen vaurauden ja tasapainoisen yhteiskunnallisen kehityksen kanssa kestävä kehityksen edellytyksiä.

(7) Ohjelman päämääränä on ympäristön ja ihmisen terveyden suojelun korkea taso sekä ympäristön ja elämänlaadun yleinen parantaminen. Ohjelmassa osoitetaan kestävä kehityksen strategian ympäristöuultuuden painopistealueet, ja se olisi otettava huomioon esitettäessä strategiaan perustuvia toimia.

(8) Ohjelman päämääränä on purkaa ympäristöpaineiden ja talouskasvun välinen yhteys samalla kun noudatetaan toissijaisuusperiaatetta ja kunnioitetaan Euroopan unionin eri alueiden erilaisia oloja.

(9) Ohjelmassa vahvistetaan yhteisön ympäristöä koskevat painopistealueet ja keskitytään erityisesti ilmastomuutokseen, luonnonsuojeluun ja biologiseen monimuotoisuuteen, ympäristöön ja terveyteen ja elämänlaatuun sekä luonnonvaroihin ja jätteisiin.

(10) Kullekin näistä alueista osoitetaan tärkeimmät yleistavoitteet ja joitain erityisiä tavoitteita, ja kyseisten tavoitteiden saavuttamista varten määritetään joukko toimia. Nämä yleiset ja erityistavoitteet ja päämäärät muodostavat ne suoritustasot tai saavutukset, joihin on pyrittävä.

(11) Ohjelman tavoitteiden, painopistealueiden ja toimien avulla olisi edistettävä kestävä kehitystä ehdokasvaltioissa ja pyrittävä varmistamaan kyseisten valtioiden luonnonvarojen suojeleminen.

(12) Lainsäädännöllä on edelleen keskeinen merkitys ympäristöön liittyvien ongelmien ratkaisemisessa, ja nykyisen lainsäädännön täysimääräinen ja asianmukainen täytäntöönpano on ensisijaista. Olisi tarkasteltava myös muita vaihtoehtoja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi.

⁽¹⁾ EYVL C 154 E, 29.5.2001, s. 218.

⁽²⁾ EYVL C 221, 7.8.2001, s. 80.

⁽³⁾ EYVL C 357, 14.12.2001, s. 44.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 31. toukokuuta 2001 (EYVL C 47 E, 21.2.2002, s. 113), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 27. syyskuuta 2001 (EYVL C 4, 7.1.2002, s. 52), ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 17. tammikuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin päätös, tehty 30. toukokuuta 2002, ja neuvoston päätös, tehty 11. kesäkuuta 2002.

- (13) Ohjelmalla olisi edistettävä ympäristönäkökohtien sisällyttämistä kaikkiin yhteisön politiikkoihin ja toimintoihin perustamissopimuksen 6 artiklan mukaisesti ympäristöön eri lähteistä kohdistuvien paineiden vähentämiseksi.
- (14) Jotta välttämättömät muutokset sekä tuotannossa että ympäristön tilaan ja kehitykseen kielteisesti vaikuttavissa julkisissa ja yksityisissä kulutusmalleissa saadaan aikaan, tarvitaan yhtenäinen strateginen lähestymistapa, joka sisältää uusia tapoja toimia markkinoiden kanssa yhteistyössä kansalaisten, yritysten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tämän lähestymistavan olisi edistettävä maa- ja merialueiden kestäväää käyttöä ja hallinnointia.
- (15) Ohjelman onnistumisen kannalta on tärkeää varmistaa ympäristöä koskevan tiedon saanti, muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeus ja kansalaisten mahdollisuus osallistua politiikkaan.
- (16) Aihekohtaisissa strategioissa tarkastellaan niitä vaihtoehtoja ja välineitä, joita tarvitaan laajaa ja moniulotteista lähestymistapaa edellyttävien monimutkaisten kysymysten käsittelyssä, ja ehdotetaan tarpeellisia toimia, joihin Euroopan parlamentti ja neuvosto osallistuvat tarvittaessa.
- (17) Tiedeyhteisössä vallitsee yksimielisyys siitä, että ihmisen toiminta lisää kasvihuonekaasujen pitoisuuksia, mikä puolestaan johtaa maapallon lämpötilan kohoamiseen ja ilmaston häiriöihin.
- (18) Ilmastonmuutoksen vaikutukset ihmisyhteisöön ja luontoon ovat vakavia, ja niitä on lievennettävä. Toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi voidaan toteuttaa kasvun ja vaurauden tasoa alentamalla.
- (19) Yhteiskunnan on sopeuduttava ja valmistauduttava ilmastonmuutoksen seurauksiin siitä riippumatta, miten ilmastonmuutoksen lieventämisessä onnistutaan.
- (20) Terveet ja tasapainoiset luonnonjärjestelmät ovat edellytys elämän jatkumiselle maapallolla.
- (21) Ihmisen toiminta aiheuttaa luonnolle ja biologiselle monimuotoisuudelle huomattavia paineita. Tarvitaan vastatoimia paineille, jotka johtuvat erityisesti saasteista, alkuperäiseen lajistoon kuulumattomien lajien leviämisestä, geneettisesti muunnettujen organismien levittämisen mahdollisista riskeistä sekä tavasta, jolla maa- ja merialueita hyödynnetään.
- (22) Maaperä on rajallinen resurssi, johon kohdistuu ympäristöstä johtuvia paineita.
- (23) Vaikka ympäristönormeja on parannettu, todennäköisyys ympäristön pilaantumisen ja tiettyjen ihmisen sairauksien välisen yhteyden olemassaolosta on kasvanut. Näin ollen olisi puututtava mahdollisiin riskeihin, jotka aiheutuvat esimerkiksi päästöistä ja vaarallisista kemikaaleista, torjunta-aineista sekä melusta.
- (24) Tarvitaan lisää tietoa kemikaalien käytön mahdollisista kielteisistä vaikutuksista, ja vastuu tiedon tuottamisesta olisi asetettava tuottajille, maahantuojille ja jatkokäyttäjille.
- (25) Ihmisille ja ympäristölle aiheutuvien riskien vähentämiseksi vaaralliset kemikaalit olisi korvattava turvallisemmilla kemikaaleilla tai turvallisemmilla vaihtoehtoisilla tekniikoilla, joissa ei käytetä kemikaaleja.
- (26) Torjunta-aineiden käytön olisi oltava kestävä kehityksen mukaista siten, että siitä ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvat kielteiset vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset.
- (27) Väestöstä noin 70 prosenttia elää kaupunkiympäristössä, ja tarvitaan yhteisiä ponnisteluja paremman ympäristön ja elämänlaadun varmistamiseksi kaupungeissa.
- (28) Maapallon kyky vastata lisääntyvään resurssien kysyntään ja käsitellä niiden käytöstä aiheutuvia päästöjä ja jätteitä on rajallinen. On ilmeistä, että nykyinen kysyntä ylittää ympäristön sietokyvyn useissa tapauksissa.
- (29) Jätteen määrä kasvaa yhteisössä edelleen. Huomattava osa jätteestä on vaarallista, mikä johtaa resurssien menettämiseen ja pilaantumisriskin kasvuun.
- (30) Talouden globalistumisen vuoksi tarvitaan entistä enemmän kansainvälisen tason ympäristötoimia myös liikennepolitiikassa. Tämä edellyttää yhteisöltä uusia kauppaa-, kehitysyhteistyö- ja ulkopoliittisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat kestävään kehitykseen pyrkimisen muissa maissa. Hyvän hallintotavan olisi edistettävä tämän päämäärän saavuttamista.
- (31) Kaupan, kansainvälisten investointivirtojen ja vientiluottojen olisi edistettävä ympäristön suojelua ja kestävään kehitykseen pyrkimistä.
- (32) Ympäristökysymysten monitahoisuuden vuoksi ympäristöpolitiikan on perustuttava parhaisiin saatavilla oleviin tieteellisiin ja taloudellisiin arvioihin ja ympäristön tilaa ja kehitystä koskevaan tietoon perustamissopimuksen 174 artiklan mukaisesti.
- (33) Tiedottamisen poliittisille päättäjille, sidosryhmille ja yleisölle on oltava olennaista, avointa, ajantasaista ja helposti ymmärrettävää.
- (34) Edistymistä ympäristötavoitteiden saavuttamisessa on mitattava ja arvioitava.

(35) Ohjelman puolivälissä olisi tarkasteltava edistystä ja arvioitava tarvetta suunnanmuutokseen ympäristön tilaa koskevan arvioinnin perusteella ja ottaen huomioon Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) säännöllisesti toimittamat tiedot,

OVAT PÄÄTTÄNEET SEURAAVAA:

1 artikla

Ohjelman soveltamisala

1. Tällä päätöksellä perustetaan ympäristöä koskeva yhteisön toimintaohjelma (jäljempänä 'ohjelma'). Ohjelmassa annetaan tärkeimmät ympäristöä koskevat tavoitteet ja painopistealueet, jotka perustuvat ympäristön tilaa ja vallitsevaa kehitystä koskevaan arviointiin, mukaan lukien uudet asiat, jotka edellyttävät yhteisön johdolla toteutettavaa toimintaa. Ohjelmalla olisi edistettävä ympäristönäkökohtien yhdentämistä kaikkiin yhteisön politiikkoihin ja myötävaikutettava kestävästä kehityksestä saavuttamiseen kaikkialla nykyisen ja tulevaisuudessa laajentuneen yhteisön alueella. Lisäksi ohjelma mahdollistaa jatkuvan toiminnan yhteisön jo asettamien ympäristöä koskevien yleis- ja erityistavoitteiden saavuttamiseksi.

2. Ohjelmassa asetetaan tärkeimmät ympäristöä koskevat yleistavoitteet, jotka pyritään saavuttamaan. Siinä määritetään tarvittaessa erityistavoitteet ja aikataulut. Yleis- ja erityistavoitteet ja päämäärät olisi, jollei toisin mainita, saavutettava ennen ohjelman voimassaolon päättymistä.

3. Ohjelma kattaa kymmenen vuoden ajanjakson, joka alkaa 22 päivänä heinäkuuta 2002. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarkoituksenmukaisiin, politiikan eri alojen aloitteisiin on kuuluttava erilaisia toimenpiteitä, lainsäädäntö ja 3 artiklassa esitetty strateginen lähestymistapa mukaan lukien. Aloitteet olisi esitettävä vähitellen ja viimeistään neljä vuotta tämän päätöksen tekemisestä.

4. Tavoitteet kohdistuvat yhteisön ensisijaisiin ympäristötoimiin seuraavilla aloilla:

- ilmastomuutos
- luonnonsuojelu ja biologinen monimuotoisuus
- ympäristö ja terveys ja elämänlaatu
- luonnonvarat ja jätteet.

2 artikla

Periaatteet ja yleiset päämäärät

1. Ohjelma muodostaa yhteisön ympäristöpolitiikan puitteet ohjelman aikana, ja sillä pyritään varmistamaan korkeatasoinen suojelu ottaen huomioon toissijaisuusperiaate ja yhteisön eri alueiden tilanteiden erilaisuus sekä purkamaan ympäristöpainosten ja talouskasvun välinen yhteys. Ohjelman on perustut-

tava erityisesti saastuttaja maksaa -periaatteeseen, ennalta varautumisen ja ennaltaehkäisyn periaatteeseen sekä periaatteeseen, että ympäristövahingot korjataan niiden lähteellä.

Ohjelma on perustana kestävästä kehityksestä koskevan eurooppalaisen strategian ympäristöulottuvuudelle ja edistää ympäristönäkökulman sisällyttämistä kaikkeen yhteisön politiikkaan muun muassa määrittämällä strategian ympäristöä koskevat painopistealueet.

2. Ohjelman päämääränä on

— painottaa ilmaston muutoksen olevan huomattava haaste seuraavalle vuosikymmenelle ja pidemmällekin ajalle ja auttaa osaltaan saavuttamaan pitkän aikavälin tavoite eli vakiinnuttaa kasvihuonekaasujen pitoisuudet ilmakehässä tasolle, joka estää ihmisen aiheuttaman vaarallisen häiriön ilmastojärjestelmässä. Näin ollen ohjelman pitkän aikavälin tavoitteena on, että maapallon lämpötilan nousu saisi olla enintään 2 °C suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon ja CO₂-pitoisuus alle 550 ppm. Pidemmällä aikavälillä tämä edellyttäisi todennäköisesti kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisista vähentämistä 70 prosentilla vuoteen 1990 verrattuna hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (IPCC) määritysten mukaisesti;

— suojella, säilyttää, saattaa ennalleen ja kehittää luonnollisia järjestelmiä ja niiden toimintaa, luonnontilaisia elinympäristöjä sekä villieläimistöä ja -kasvustoa päämääränä aavikoitumisen ja biologisen monimuotoisuuden, myös geenivarojen monimuotoisuuden, häviämisen pysäyttäminen sekä Euroopan unionissa että maailmanlaajuisesti;

— edistää kansalaisten korkeatasoista elämänlaatua ja sosiaalista hyvinvointia tarjoamalla heille ympäristö, jossa saasteiden määrä ei aiheuta ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia, ja edistää kestävästä kaupunkikehitystä.

— luonnonvarojen tehokkaampi käyttö ja parempi hoito sekä parempi jätehuolto, jotta voidaan saada aikaan kestävämmät tuotantomenetelmät ja kulutusmallit, jolloin puretaan luonnonvarojen käytön ja jätteen syntymisen yhteys talouskasvun nopeuteen sekä pyritään varmistamaan, että uusiutuvien ja uusiutumattomien luonnonvarojen käyttö ei ylitä ympäristön kantokykyä.

3. Ohjelmalla varmistetaan se, että ympäristötavoitteisiin, joiden pitäisi kohdistua ympäristöalalla saavutettaviin tuloksiin, päästään tehokkaimmin ja asianmukaisimmin käytettävissä olevin keinoin 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden ja 3 artiklassa esitetyn strategisen lähestymistavan mukaisesti. Yhteisön ympäristöpolitiikkaa on pyrittävä harjoittamaan yhtenäisesti ja siten, että kaikki käytettävissä olevat vaihtoehdot ja välineet otetaan täysin huomioon, samoin alueelliset ja paikalliset erot sekä ekologisesti herkät alueet, ja painottaen seuraavia seikkoja:

— eurooppalaisten aloitteiden kehittäminen kansalaisten ja paikallisviranomaisten tietoisuuden lisäämiseksi,

- laaja vuoropuhelu sidosryhmien kanssa, ympäristötietoisuuden lisääminen ja kansalaisten osallistuminen,
- hyötyjen ja kustannusten erittely, jossa otetaan huomioon tarve sisällyttää ympäristökustannukset,
- paras saatavilla oleva tieteellinen näyttö sekä tieteellisen tietämyksen lisääminen tutkimuksen ja teknologian kehityksen myötä,
- ympäristön tilaa ja kehityssuuntia koskeva tieto.

4. Ohjelmalla edistetään ympäristönsuojeluväimusten yhdentämistä täysimääräisesti yhteisön kaikkiin politiikkoihin ja toimiin määrittämällä ympäristöä koskevat yleistavoitteet ja tarvittaessa erityistavoitteet ja aikataulut, jotka on otettava huomioon asiaankuuluvilla politiikan aloilla.

Ympäristön hyväksi ehdotettujen ja hyväksytyjen toimenpiteiden on lisäksi oltava sopusoinnussa kestävä kehityksen taloudellisen ja sosiaalisen ulottuvuuden tavoitteiden kanssa ja päinvastoin.

5. Ohjelmalla edistetään sellaisia politiikkoja ja lähestymistapoja, jotka myötävaikuttavat kestävä kehityksen saavuttamiseen jäsenyyttä hakeneissa maissa ("ehdokasvaltioissa"). Tämä perustuu yhteisön säännösten saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoon. Laajentumisprosessin pitäisi tukea ja suojella ehdokasmaiden ympäristöresursseja, kuten biologista monimuotoisuutta, ja sen avulla olisi ylläpidettävä ja vahvistettava kestävä tuotantoa ja kulutusta ja maankäyttömalleja sekä ympäristöä säästäviä liikennerakenteita seuraavin tavoin:

- yhdennetään ympäristönsuojeluväimukset yhteisön ohjelmiin, infrastruktuurin kehittämiseen liittyvät ohjelmat mukaan lukien,
- edistetään puhtaan teknologian siirtoa ehdokasvaltioihin,
- käydään laajaa vuoropuhelua ja vaihdetaan kokemuksia ehdokasvaltioiden kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa kestävästä kehityksestä ja maiden ympäristöresurssien säilyttämisestä,
- tehdään ehdokasvaltioiden kansalaisyhteiskunnan, valtioista riippumattomien ympäristöjärjestöjen ja liike-elämän kanssa yhteistyötä, jolla edistetään kansalaisten tietoisuuden lisäämistä ja osallistumista,
- kannustetaan kansainvälisiä rahoituslaitoksia ja yksityistä sektoria tukemaan yhteisön ympäristöalan säännösten täytäntöönpanoa ja noudattamista ehdokasvaltioissa sekä kiinnittämään asianmukaista huomiota ympäristönäkökohdettien huomioon ottamiseen taloudellisessa toiminnassa.

6. Ohjelmalla edistetään

- Euroopan unionin myönteistä ja rakentavaa asemaa maailmanlaajuisen ympäristönsuojelun ja kestävä kehityksen alan johtavana kumppanina,
- ympäristöalan ja kestävä kehityksen maailmanlaajuisen kumppanuuden kehittämistä,

- ympäristönäkökohtien ja -tavoitteiden yhdentämistä kaikkiin näkökulmiin yhteisön ulkosuhteissa.

3 artikla

Strateginen lähestymistapa ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi

Tässä ohjelmassa asetettuihin päämääriin ja tavoitteisiin pyritään muun muassa seuraavin tavoin:

- 1) Luodaan uutta yhteisön lainsäädäntöä ja muutetaan tarvittaessa nykyistä lainsäädäntöä.
- 2) Edistetään yhteisön ympäristölainsäädännön tehokkaampaa voimaansaattamista ja täytäntöönpanoa, tämän rajoittamatta komission oikeutta käynnistää jäsenyysvelvoitteiden laiminlyöntiä koskevia menettelyjä. Tätä varten on
 - toteutettava lisätoimia, joilla tehostetaan ympäristönsuojelua koskevien yhteisön sääntöjen noudattamista ja puututaan ympäristölainsäädännön rikkomiseen;
 - parannettava jäsenvaltioiden lupa-, tarkastus-, seuranta- ja täytäntöönpanomenettelyjä,
 - tarkasteltava järjestelmällisemmin ympäristölainsäädännön soveltamista jäsenvaltioissa,
 - parannettava voimaansaattamisen parhaita käytäntöjä koskevaa tietojenvaihtoa, mukaan lukien tietojenvaihto Euroopan unionin ympäristölainsäädännön voimaansaattamista ja täytäntöönpanoa varten luodun verkon (IMPEL) kautta sen tehtävän mukaisesti;
- 3) Ympäristönsuojeluväimukset on yhdennettävä entistä paremmin yhteisön politiikkojen ja toimien valmisteluun, määrittelyyn ja toteuttamiseen eri politiikan aloilla. Eri aloilla tarvitaan lisäponnisteluja, mukaan lukien niiden nimenomaisten ympäristötavoitteiden, erityistavoitteiden, aikataulujen ja indikaattorien huomioon ottaminen. Tätä varten on
 - varmistettava, että neuvoston eri aloilla laatimat ympäristönäkökohtien yhdentämistä koskevat strategiat toteutetaan käytännössä ja että ne myötävaikuttavat ohjelman ympäristöpäämäärien ja -tavoitteiden toteuttamiseen,
 - tarkasteltava ennen talous- ja sosiaalialan toimien hyväksymistä, myötävaikuttavatko kyseiset toimet ohjelman yleis- ja erityistavoitteisiin sekä aikatauluun ja ovatko ne johdonmukaisia ohjelman kanssa,
 - luotava yhteisön toimielimissä asianmukaiset säännölliset sisäiset järjestelmät sen varmistamiseksi, että ympäristönäkökohdat otetaan kattavasti huomioon komission aloitteissa, asian kannalta merkitykselliset päätökset ja säädösehdotukset mukaan lukien, pitäen kuitenkin samalla täysin mielessä, että on tarpeen edistää avoimuutta ja tiedon julkista saatavuutta,

- varmistettava säännöllinen seuranta asianmukaisten, mahdollisuuksien mukaan kullekin alalle yhteisen metodologian perusteella laadittujen indikaattorien avulla ja raportoitava alakohtaisesta sisällyttämisprosessista,
 - yhdennettävä ympäristökriteerit entistä paremmin yhteisön rahoitusohjelmiin, sen kuitenkin vaikuttamatta nykyisiin ohjelmiin,
 - hyödynnettävä ja toteutettava ympäristövaikutusten arviointi sekä strateginen ympäristöarviointi tehokkaasti ja kokonaisvaltaisesti,
 - otettava ohjelman tavoitteet paremmin huomioon yhteisön rahoitusvälineiden tulevissa rahoitusnäkymien tarkistuksissa.
- 4) Edistetään kestäviä tuotantomenetelmiä ja kulutusmalleja toteuttamalla tehokkaasti edellä 2 artiklassa esitettyjä periaatteita, jotta sekä kielteiset että myönteiset ympäristövaikutukset voidaan ottaa huomioon hinnoissa käyttäen erilaisia markkinaperusteisia ja taloudellisia ohjauskeinoja. Tätä varten on muun muassa
- kannustettava sellaisten tukien uudistamista, joilla on huomattava kielteinen ympäristövaikutus ja jotka eivät ole sopusoinnussa kestävä kehityksen kanssa, muun muassa laatimalla väliarviointiin mennessä luettelo perusteista, jotka mahdollistavat tällaisten ympäristöhaittojen aiheuttavien tukien yksilöimisen, jotta ne voitaisiin asteittain poistaa,
 - tutkittava ympäristötehokkuuden kannalta markkinaehtoisesti kaupattavia ympäristölupia yleisenä välineenä ja päästökauppaa niiden käytön edistämiseksi ja toteuttamiseksi silloin, kun se on mahdollista,
 - edistettävä ja kannustettava fiskaalisten keinojen, kuten ympäristöön liittyvien verojen ja kannustimien käyttöä asianmukaisella kansallisella tasolla tai yhteisön tasolla,
 - edistettävä ympäristönsuojeluvälineiden yhdistämistä standardointitoimintaan.
- 5) Parannetaan yhteistyötä ja kumppanuutta yritysten ja niitä edustavien elinten kanssa ja otetaan tarvittaessa mukaan myös työmarkkinaosapuolet, kuluttajat ja kuluttajajärjestöt yritysten ympäristönsuojelun tason parantamiseksi ja pitäen päämääränä kestäviä tuotantomalleja. Tätä varten on
- edistettävä ohjelmassa kauttaaltaan yhdennettyä tuote-politiikkaa, jolla kannustetaan ottamaan ympäristövaatimukset huomioon tuotteiden koko elinkaaren ajan, sekä ekologisesti kestävien prosessien ja tuotteiden laajempaa käyttöä,
- edistettävä yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmän (EMAS) ⁽¹⁾ laajempaa käyttöönottoa ja kehitettävä lisäksi aloitteita, joilla rohkaistaan yrityksiä julkaisemaan tarkkoja ja riippumattomien tarkastajien tarkastamia ympäristön suojelun ja kestävä kehityksen tasoa koskevia raportteja,
 - laadittava ohjelma, jolla autetaan yrityksiä noudattamaan määräyksiä ja jossa annetaan erityistä apua pienille ja keskisuurille yrityksille,
 - edistettävä sellaisten järjestelmien käyttöönottoa, joilla palkitaan ekologisesti kestäväällä tavalla toimivia yrityksiä,
 - edistettävä tuotekehittelyä markkinoiden ekologisen kestävyuden parantamiseksi, muun muassa LIFE-ohjelman ⁽²⁾ tulosten levittämistä tehostamalla,
 - edistettävä vapaaehtoisia sitoumuksia tai sopimuksia, joilla pyritään selkeisiin ympäristötavoitteisiin, ja myös määrättävä menettelyistä siltä varalta, ettei sitoumuksia noudateta.
- 6) Edesautetaan sitä, että yksittäiset kuluttajat, yritykset ja julkisyhteisöt ostajina tietävät enemmän prosessien ja tuotteiden ympäristövaikutuksista kestävien kulutusmallien toteutumiseksi. Tätä varten on
- edistettävä sellaisten ympäristömerkkien ja muussa muodossa olevien ympäristötietojen ja pakkausmerkintöjen käyttöönottoa, joiden avulla kuluttajat voivat vertailla samantyyppisten tuotteiden ekologista kestävyyttä,
 - edistettävä luotettavien omaehtoisten ympäristövaihtamien käyttöä sekä estettävä harhaanjohtavien väittämien käyttöä,
 - edistettävä ekologisesti kestävien julkisten hankintojen politiikkaa, joka mahdollistaa ympäristöominaisuuksien huomioon ottamisen ja koko elinkaaren aikaisten, myös tuotantovaiheen ympäristövaikutusten mahdollisen yhdistämisen hankintamenettelyihin samalla, kun noudatetaan yhteisön kilpailu- ja sisämarkkinasääntöjä sekä parhaita käytäntöjä koskevia ohjeita, ja aloitettava julkisten hankintojen tarkastelu Euroopan yhteisön toimielimissä ekologisen kestävyuden kannalta.
- 7) Tuetaan ympäristönäkökohtien yhdistämistä rahoitusalaan. Tätä varten on
- harkittava rahoitusosalalla toteutettavaa vapaaehtoisuuden perustuvaa aloitetta, johon sisältyisivät muun muassa ohjeet ympäristökustannustekijöitä koskevan tiedon sisällyttämisestä yritysten vuosittaisiin tilinpäätöksiin sekä jäsenvaltioiden välinen tiedonvaihto parhaista käytännöistä,

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 761/2001, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2001, organisaatioiden vapaaehtoisesta osallistumisesta yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmään (EMAS-järjestelmä), EYVL L 114, 24.4.2001, s. 1.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1655/2000, annettu 17 päivänä heinäkuuta 2000, ympäristöalan rahoitusvälineestä (LIFE), EYVL L 192, 28.7.2000, s. 1.

- kehotettava Euroopan investointipankkia yhdentämään ympäristötavoitteet ja -näkökohdat entistä tehokkaammin lainanantoonsa erityisesti ehdokasvaltioiden kestävä kehityksen tukemiseksi,
 - edistettävä ympäristötavoitteiden ja -näkökohtien yhdentämistä muiden rahoituslaitosten, kuten Euroopan kehitys- ja jälleerakennuspankin, toimintaan.
- 8) Perustetaan ympäristövahinkovastuuta koskeva yhteisön järjestelmä. Tämä edellyttää muun muassa
- ympäristövahinkovastuuta koskevaa lainsäädäntöä.
- 9) Tehostetaan yhteistyötä ja kumppanuutta kuluttajaryhmien ja valtioista riippumattomien järjestöjen kanssa ja lisätään Euroopan kansalaisten tietämystä ympäristöasioista ja heidän osallistumisestaan niihin. Tätä varten on
- varmistettava tiedon saanti, osallistumisoikeus sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeus siten, että yhteisö ja jäsenvaltiot ratifioivat varhaisessa vaiheessa Århusin yleissopimuksen ⁽¹⁾,
 - tuettava sellaisen tiedon saattamista kansalaisten ulottuville, joka koskee ympäristön tilaa ja kehitystä suhteessa sosiaalisiin, taloudellisiin ja terveyttä koskeviin suuntauksiin,
 - lisättävä yleisesti ympäristötietoisuutta,
 - laadittava vuoropuheluprosessissa yleiset säännöt ja periaatteet ympäristöasioiden hyvälle hallintotavalle.
- 10) Kannustetaan ja edistetään tehokasta ja kestävä maan ja merien käyttöä ja hallinnointia, jossa otetaan huomioon ympäristönäkökohdat. Tätä varten on toissijaisuusperiaatetta täysin noudattaen
- edistettävä kestäväan maankäytön suunnitteluun liittyviä parhaita käytäntöjä ottaen huomioon alueelliset erityisolosuhteet ja kiinnittäen erityistä huomiota rannikkoalueiden yhdennettyä käyttöä ja hoitoa koskevaan ohjelmaan,
 - edistettävä kaupunki-, meri-, rannikko- ja vuoristoalueisiin, kosteikkoihin ja muihin herkkiin alueisiin liittyviä parhaita käytäntöjä ja tuettava verkostoja, jotka edistävät niiden kestävästä kehityksestä saatavien kokemusten vaihtoa,
 - lisättävä voimavaroja ja tehostettava sekä laajennettava mahdollisuuksia toteuttaa maatalouden ympäristötoimenpiteitä osana yhteistä maatalouspolitiikkaa,
 - kannustettava jäsenvaltioita tarkastelemaan aluesuunnittelun käyttämistä välineenä, jolla parannetaan kansalaisten ympäristön suojelua ja edistettävä kokemusten vaihtoa kestävästä aluekehityksestä erityisesti kaupunki- ja muilla tiheästi asutuilla alueilla.

⁽¹⁾ Tiedon saantia, kansalaisten osallistumisoikeutta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta ympäristöasioissa koskeva yleissopimus, Århus 25 päivänä kesäkuuta 1998.

4 artikla

Aihekohtaiset strategiat

1. Jäljempänä 5 ja 8 artikloissa tarkoitettuihin toimiin kuuluu aihekohtaisten strategioiden kehittäminen ja nykyisten strategioiden arviointi laaja-alaista lähestymistapaa edellyttävien ensisijaisten ympäristöongelmien osalta. Strategioissa olisi määritettävä ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi vaadittavat ehdotukset ja niiden hyväksymismenettelyt. Strategiat on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ja niiden on tarvittaessa oltava perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettun menettelyn mukaisesti tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen muodossa. Näiden strategioiden perusteella tehtävät säädösehdotukset on hyväksyttävä perustamissopimuksen 251 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti, jollei ehdotuksen oikeusperustasta muuta johdu.

2. Aihekohtaisiin strategiaihin voidaan sisällyttää 3 ja 9 artiklassa tarkoitettuja lähestymistapoja ja asiaankuuluvia laadullisia ja määrällisiä tavoitteita ja aikatauluja, joiden avulla suunniteltuja toimenpiteitä voidaan mitata ja arvioida.

3. Aihekohtaisia strategioita olisi kehitettävä ja toteutettava läheisessä yhteistyössä asiaankuuluvien osapuolten kanssa, kuten valtioista riippumattomat järjestöt, teollisuuden edustajat, työmarkkinaosapuolet ja viranomaiset, ja kuullen tässä yhteydessä tarvittaessa ehdokasvaltioita.

4. Aihekohtaiset strategiat olisi esitettävä Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään kolmen vuoden kuluttua ohjelman hyväksymisestä. Välikertomuksessa, jossa komissio arvioi ohjelman toteuttamisen edistymistä, on tarkasteltava uudelleen myös aihekohtaisia strategioita.

5. Komissio raportoi vuosittain Euroopan parlamentille ja neuvostolle strategioiden kehittämisen ja toteuttamisen edistymisestä sekä niiden tehokkuudesta.

5 artikla

Ilmastonmuutoksen pysäyttämistä koskevat tavoitteet ja ensisijaiset toimet

1. Edellä 2 artiklassa esitettyihin päämääriin olisi pyrittävä seuraavilla tavoitteilla:

- ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan ratifiointi ja voimaantulo vuoteen 2002 mennessä ja pääseminen Kioton sitoumusten mukaiseen 8 prosentin päästöjen vähennykseen verrattuna vuoden 1990 tasoon vuosiin 2008—2012 mennessä koko Euroopan yhteisössä 16. ja 17. kesäkuuta 1998 annetuissa neuvoston päätelmissä kunkin jäsenvaltion antaman sitoumuksen mukaisesti,

- todennettavissa olevan edistymisen saavuttaminen Kioton pöytäkirjan sitoumusten täyttämisessä vuoteen 2005 mennessä,

— uskottavan neuvotteluaseman luominen yhteisölle, jotta se voi edistää kansainväliseen sopimukseen pääsemistä tiukemmista vähennystavoitteista Kioton pöytäkirjan toisella sitoumuskaudella. Sopimuksella pyritään vähentämään päästöjä merkittävästi ottaen täysimääräisesti huomioon muun muassa IPCC:n kolmannen arviointiraportin tulokset, ja siinä otetaan huomioon se, että on tarpeen edetä kohti kasvihuonekaasupäästöjen tasapuolista jakautumista maailmanlaajuisesti.

2. Näihin tavoitteisiin pyritään muun muassa seuraavien ensisijaisten toimien avulla:

- i) Kansainväliset ilmastoa koskevat sitoumukset ml. Kioton pöytäkirja, pannaan täytäntöön siten, että
 - a) tutkitaan Euroopan ilmastomuutosohjelman tuloksia ja otetaan tarvittaessa käyttöön sen perusteella tehokkaita yhteisiä ja yhteensovitettuja politiikkoja ja toimia eri aloja varten jäsenvaltioiden kansallisia toimia täydentäen,
 - b) pyritään luomaan yhteisön puitteet tehokkaan CO₂-päästöjen päästökauppajärjestelmän kehittämiseksi, jota voidaan laajentaa koskemaan myös muita kasvihuonekaasuja,
 - c) parannetaan kasvihuonekaasujen seuranta- ja jäsenvaltioiden sisäisten rasitteiden jakamista koskevan sopimuksen puitteissa tekemien sitoumusten edistymisen seuranta- ja
- ii) Vähennetään energia-alan kasvihuonekaasupäästöjä siten, että
 - a) kartoitetaan ja tarkistetaan mahdollisimman pian tuet, jotka toimivat tehokkaasti ja kestävästi energian käytön vastaisesti, jotta ne voitaisiin vähitellen poistaa,
 - b) kannustetaan siirtymistä uusiutuvien ja hiilisisällöltään alhaisempien fossiilisten polttoaineiden käyttöön energiantuotannossa,
 - c) edistetään uusiutuvien energialähteiden käyttöä esimerkiksi kannustimien avulla ja myös paikallisesti, jotta voidaan saavuttaa ohjeellinen tavoite, joka on 12 prosenttia energian kokonaiskäytöstä vuoteen 2010 mennessä,
 - d) otetaan käyttöön kannustimia sähkön ja lämmön yhteistuotannon lisäämiseksi ja sellaisten toimenpiteiden toteuttamiseksi, joilla pyritään kaksinkertaistamaan sähkön ja lämmön yhteistuotannon osuus koko yhteisössä 18 prosenttiin sähkön kokonaisbruttotuotannosta,
 - e) ehkäistään ja vähennetään energian tuotannosta ja jakelusta aiheutuvia metaanipäästöjä,
 - f) edistetään energiatehokkuutta;
- iii) Vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä siten, että
 - a) määritetään ja toteutetaan erityisiä toimia lentoliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämi-

seksi, mikäli tällaisista toimista ei sovi Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) vuoteen 2002 mennessä,

- b) määritetään ja toteutetaan erityisiä toimia meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, mikäli tällaisista toimista ei sovi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) vuoteen 2003 mennessä,
- c) tuetaan siirtymistä tehokkaampiin ja puhtaampiin liikennemuotoihin sekä parannetaan organisaatioita ja logistiikkaa.
- d) kehoitetaan komissiota esittämään vuoden 2002 loppuun mennessä tiedonanto määrällisistä ympäristötavoitteista kestäväälle liikennejärjestelmälle EU:ta koskevan kasvihuonekaasupäästöjen kahdeksan prosentin vähentämistavoitteen yhteydessä,
- e) määritetään ja toteutetaan erityisiä toimia, asianmukainen lainsäädäntö mukaan lukien, moottoriajoneuvoista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen, myös N₂O-päästöjen, vähentämiseksi,
- f) edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden ja vähän polttoainetta kuluttavien ajoneuvojen kehittelyä ja käyttöä päämääränä merkittävästi ja jatkuvasti lisätä niiden osuutta,
- g) edistetään toimenpiteitä, joilla ympäristökustannukset otetaan kokonaisuudessaan huomioon liikenteen hinnoissa;
- h) puretaan taloudellisen kasvun ja liikenteen kysynnän välinen yhteys tavoitteena vähentää ympäristövaikutuksia;
- iv) Vähennetään teollisen tuotannon kasvihuonekaasupäästöjä siten, että
 - a) edistetään ekologisesti tehokkaita käytäntöjä ja teknikoita teollisuudessa,
 - b) kehitetään tapoja auttaa pieniä ja keskisuuria yrityksiä sopeutumaan, innovoimaan ja parantamaan suorituskykyä,
 - c) kannustetaan kehittämään ympäristön kannalta kestävämpiä ja teknisesti toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, yhteisön toimien laatiminen mukaan lukien, joiden tarkoituksena on vähentää päästöjä lopettamalla teollisesti fluorattujen kaasujen, fluorattujen hiilivetyjen (HFC), perhalogenoitujen fluorihilivetyjen (PFC) ja rikkiheksafluoridien (SF₆) tuotanto asteittain sikäli kuin se on mahdollista ja toteuttamiskelpoista, ja vähentämällä niiden käyttöä;
- v) Vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä muilla aloilla siten, että
 - a) edistetään erityisesti lämmittämisen, ilmastoinnin ja lämpimän veden käytön energiatehokkuutta rakennusten suunnittelussa,

- b) otetaan muiden ympäristöön liittyvien seikkojen ohella huomioon tarve vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yhteisessä maatalouspolitiikassa ja yhteisön jätehuoltos-
strategiassa;
- vi) käytetään muita asianmukaisia välineitä, kuten
- a) edistetään fiskaalisten toimenpiteiden käyttöä, myös oikein ajoitettuja asianmukaisia yhteisön energiaverotus-
puitteita, jotta voidaan siirtyä tehokkaampaan energian-
käyttöön, puhtaampaan energiaan ja liikenteeseen ja
edistää teknologista innovaatiota,
- b) edistetään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä
koskevien ympäristösopimusten tekemistä teollisuuden
alojen kanssa,
- c) varmistetaan, että ilmastonmuutos säilyy merkittävänä
aiheena yhteisön tutkimuksen ja teknologisen kehittä-
misen politiikassa sekä kansallisissa tutkimusohjelmissa,
3. Ilmastonmuutoksen lieventämisen lisäksi yhteisön pitäisi
valmistella toimenpiteitä, joilla pyritään sopeutumaan ilmaston-
muutoksen seurauksiin. Tähän pyritään seuraavilla tavoilla:
- tarkistetaan yhteisön politiikkoja, erityisesti niitä, jotka ovat
ilmastonmuutoksen kannalta merkittäviä, jotta sopeutu-
minen otetaan riittävästi huomioon investointipäätöksissä,
 - edistetään ilmaston alueellista mallintamista ja arviointia,
jotta voidaan laatia alueellisia sopeutumistoimenpiteitä,
kuten vesivarojen hoitoa, biologisen monimuotoisuuden
säilyttämistä sekä aavikoitumisen ja tulvien estämistä sekä
tukea kansalaisten ja yritysten tietoisuuden lisäämistä,
4. On huolehdittava siitä, että ilmastohaaste otetaan
huomioon yhteisön laajentumisessa. Tämä edellyttää, että ehdo-
kasvaltioiden kanssa toteutetaan muun muassa seuraavia
toimia:
- tuetaan voimavarojen kehittämistä kansallisten toimenpi-
teiden soveltamiseksi Kioton mekanismien käyttöä varten
sekä raportoinnin ja päästövalvonnan parantamista,
 - tuetaan kestävyuden parantamista liikenne- ja energia-alalla,
 - varmistetaan, että yhteistyötä ehdokasvaltioiden kanssa
ilmastonmuutosasioissa lujitetaan edelleen,
5. Ilmastonmuutoksen torjunta on erottamaton osa Eu-
roopan unionin ulkosuhteita koskevaa politiikkaa ja myös yksi
unionin kestävä kehityksen politiikan painopistealueista. Tämä
edellyttää yhteisöltä ja sen jäsenvaltioilta samansuuntaisia ja
yhteensovitettuja pyrkimyksiä, joiden tarkoituksena on
- kehittää voimavaroja kehitysmaiden ja siirtymätalouksien
auttamiseksi esimerkiksi tukemalla Kioton pöytäkirjassa
mainittuja puhtaan kehityksen mekanismiin (CDM) liittyviä
hankkeita ja yhteistoteutusta (II),

- vastata teknologian siirtoon liittyviin tarpeisiin,
- auttaa vastaamaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen haas-
teisiin asianomaisissa maissa.

6 artikla

**Luonnonsuojelua ja biologista monimuotoisuutta koskevat
tavoitteet ja ensisijaiset toimet**

1. Edellä 2 artiklassa esitettyihin päämääriin olisi pyrittävä
seuraavin tavoittein:
- pysäytetään biologisen monimuotoisuuden heikkeneminen
pyrkien saavuttamaan tämä tavoite vuoteen 2010 mennessä
muun muassa ehkäisemällä ja lieventämällä vieraista
tulokaslajeista ja genotyypeistä aiheutuvia vaikutuksia.
 - suojellaan luontoa ja biologista monimuotoisuutta haitalli-
selta saastumiselta ja ennallistetaan niitä tarvittaessa.
 - säilytetään meriympäristöä, rannikkoja ja kosteikkoja, ennal-
listetaan niitä tarvittaessa ja käytetään niitä kestäväällä
tavalla.
 - säilytetään alueita, joilla huomattava maisema-arvo, myös
viljeltyjä ja herkkiä alueita, ja ennallistetaan niitä tarvit-
taessa.
 - säilytetään lajeja ja elinympäristöjä kiinnittäen erityisesti
huomiota elinympäristöjen pirstoutumisen ehkäisemiseen.
 - edistetään kestävää maaperän käyttöä kiinnittäen erityisesti
huomiota eroosion, rappeutumisen, saastumisen sekä aavi-
koitumisen ehkäisemiseen.
2. Näihin tavoitteisiin pyritään jäljempänä esitettyjen ensisi-
jaisten toimien avulla ottaen huomioon toissijaisuusperiaate ja
voimassa olevat maailmanlaajuiset ja alueelliset yleissopimukset
ja strategiat sekä asiaan liittyvien yhteisön säännösten
täysimääräinen täytäntöönpano. Biologista monimuotoisuutta
koskevan yleissopimuksen⁽¹⁾ mukaista ekosysteemiin perus-
tuvaa lähestymistapaa olisi noudatettava aina kun se on
tarpeen.
- a) Biologinen monimuotoisuus
- huolehditaan biologista monimuotoisuutta koskevan
yhteisön strategian ja asiaa koskevien toimintasuunnitel-
mien toteuttamisesta ja edistetään niiden valvontaa ja
arviointia muun muassa tietojen keräämiseen tarkoitettun
ohjelman avulla, kehittämällä asianmukaisia indikaattori-
eitä sekä edistämällä parhaiden käytettävissä olevien
tekniikoiden ja parhaiden ympäristökäytäntöjen käyttöä;
 - tuetaan biologista monimuotoisuutta, perintöainesta,
ekosysteemejä sekä vuorovaikutusta ihmisen toimien
kanssa koskevaa tutkimusta;

⁽¹⁾ EYVL L 309, 13.12.1993, s. 1.

- pohditaan, millä toimenpiteillä voitaisiin edistää biologisen monimuotoisuuden kannalta kestävää käyttöä, kestävää tuotantoa ja kestäviä investointeja;
 - edistetään uhanalaisten lajien johdonmukaista arviointia ja lisätutkimusta sekä uhanalaisia lajeja koskevaa yhteistyötä;
 - edistetään maailmanlaajuisesti perintöaineksen hyödyntämisestä saatavan hyödyn oikeudenmukaista ja tasapuolista jakamista biologista monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen kolmansista maista peräisin olevan perintöaineksen käyttöoikeutta koskevan 15 artiklan täytäntöönpanemiseksi;
 - kehitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ehkäistä ja valvoa vieraiden tulokaslajien, myös vieraiden genotyyppien, leviämistä;
 - luodaan Natura 2000 -verkosto ja otetaan käyttöön tarvittavat tekniset ja rahoitusvälineet sekä toimenpiteet, joita vaaditaan sen täysimääräistä täytäntöönpanoa varten ja sellaisten lajien suojelua varten Natura 2000:n alueiden ulkopuolella, joita suojellaan luontotyypeistä ja linnuista annettujen direktiivien nojalla;
 - Edistetään Natura 2000 -verkoston laajentamista ehdokasvaltioihin;
- b) onnettomuudet ja katastrofit
- edistetään onnettomuuksiin ja luonnonmullistuksiin liittyvien jäsenvaltioiden toimien koordinoitua yhteisössä esimerkiksi luomalla verkosto ennaltaehkäisyyn tarkoitettuja käytäntöjä ja välineitä koskevan tiedon vaihtoon;
 - kehitetään lisätoimenpiteitä, joilla voidaan torjua erityisesti putkikuljetuksista, kaivostoiminnasta ja vaarallisten aineiden merikuljetuksista aiheutuvien suuronnettomuuksien vaaroja, sekä kaivosjätteitä koskevia toimenpiteitä;
- c) laaditaan maaperän suojelua koskeva aihekohtainen strategia, jossa tarkastellaan muun muassa saastumista, eroosiota, aavikoitumista, maaperän huonontumista, maanottoa sekä hydrogeologisia riskejä ottaen huomioon alueellinen monimuotoisuus, muun muassa vuoristoalueiden ja kuivien alueiden erityispiirteet;
- d) edistetään kaivannaisteollisuuden kestävää hoitoa sen ympäristövaikutusten vähentämiseksi;
- e) edistetään maisema-arvojen säilyttämisen ja ennallistamisen yhdentämistä muihin politiikkoihin, myös matkailuun, asianmukaiset kansainväliset välineet huomioon ottaen;
- f) edistetään biologiseen monimuotoisuuteen liittyvien näkökohtien yhdentämistä maatalouspolitiikkoihin sekä maaseutualueiden kestävää kehitystä, monialayrittämistä ja kestävää maataloutta seuraavasti:
- edistetään yhteisen maatalouspolitiikan ja muiden poliittisten toimenpiteiden nykyisten mahdollisuuksien täysimääräistä hyödyntämistä,
 - edistetään yhteisen maatalouspolitiikan tulevissa tarkistuksissa ympäristön kannalta vastuullisempaa maataloutta, mukaan lukien tarvittaessa laajaperäisemmät tuotantomenetelmät, integroidut viljelymenetelmät, luonnonmukainen maatalous ja maatalouden biologinen monimuotoisuus, ottamalla huomioon tarvittava tasapainoinen lähestymistapa maaseutuyhteisöjen monialaisiin tehtäviin,
- g) edistetään merten kestävää käyttöä sekä meren ekosysteemien, myös merenpohja-, suisto- sekä rannikkoalueiden, säilyttämistä kiinnittäen erityistä huomiota biologisen monimuotoisuuden kannalta arvokkaisiin kohteisiin:
- edistämällä ympäristönäkökohtien entistä laajempaa yhdentämistä yhteiseen kalastuspolitiikkaan sen tarkistamisen yhteydessä vuonna 2002;
 - laatimalla meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskeva aihekohtainen strategia, jossa otetaan huomioon muun muassa meriyleissopimusten ehdot ja täytäntöönpanovelvoitteet sekä tarve vähentää meriliikenteen sekä muun merellä ja maalla toteutettavan toiminnan päästöjä ja vaikutuksia;
 - edistämällä rannikkoalueiden yhdenmukaista käyttöä ja hoitoa;
 - edistämällä edelleen merialueiden suojelua, erityisesti Natura 2000 -verkoston ja muiden soveltuvien yhteisön välineiden avulla,
- h) toteutetaan ja kehitetään edelleen metsiä koskevia strategioita ja toimenpiteitä Euroopan unionin metsästrategian mukaisesti toissijaisuusperiaate ja biologista monimuotoisuutta koskevat näkökohdat huomioon ottaen seuraavasti:
- parannetaan sellaisia yhteisön nykyisiä toimenpiteitä, joilla suojellaan metsiä, ja toteutetaan kestävää metsänhoitoa muun muassa kansallisten metsäohjelmien avulla yhdessä maaseudun kehittämisuunnitelmien kanssa painottaen aiempaa enemmän metsien moninaisten tehtävien seuranta Euroopan metsien suojelua käsitelleen ministerikokouksen ja Yhdistyneiden Kansakuntien metsäfoorumien, biologista monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen ja muiden foorumeiden suositusten mukaisesti;
 - edistetään kaikkien metsätalouden toiminta-alojen, yksityinen sektori mukaan lukien, sekä kaikkien metsätaloustalouden osapuolena olevien välistä tehokasta koordinoitua;
 - kannustetaan kestäväällä tavalla tuotetun puun markkinaosuuden kasvua muun muassa edistämällä kestävä metsänhoidon sertifiointia ja edistämällä siihen liittyvien tuotteiden merkintää;
 - jatketaan yhteisön ja jäsenvaltioiden aktiivista osallistamista maailmanlaajuisen ja alueellisten päätöslauselmien täytäntöönpanoon sekä metsiin liittyviin keskusteluihin ja neuvotteluihin;

- tarkastellaan mahdollisuutta toteuttaa aktiivisesti toimenpiteitä laittomasti kaadetun puun kaupan ehkäisemiseksi ja torjumiseksi;
- edistetään ilmastonmuutoksen vaikutusten huomioon ottamista metsätaloudessa.

i) geneettisesti muunnetut organismit (GMO)

- kehitetään GMO:ien riskinarviointia, tunnistamista, merkintää ja jäljitettävyyttä koskevia määräyksiä ja menetelmiä terveys- ja ympäristövaikutusten tehokkaan seurannan ja valvonnan mahdollistamiseksi;
- pyritään viipymättä ratifioimaan ja panemaan täytäntöön Cartagenan bioturvallisuuspöytäkirja ja tuetaan sääntelyä varten tarvittavien rakennelmien luomista kolmansissa maissa antamalla tarvittaessa teknistä ja rahoitusapua.

7 artikla

Ympäristöä ja terveyttä sekä elämänlaatua koskevat tavoitteet ja ensisijaiset toimet

1. Edellä 2 artiklassa esitettyihin päämääriin olisi pyrittävä seuraavin tavoittein, joissa otetaan huomioon asiaa koskevat Maailman terveysjärjestön (WHO) standardit, ohjeet ja ohjelmat:

- lisätään ymmärrystä ympäristöön ja ihmisten terveyteen kohdistuvista uhista, jotta voidaan ryhtyä toimenpiteisiin niiden ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi;
- myötävaikutetaan elämänlaadun parantamiseen kaupunki-alueisiin keskittyvän yhtenäisen lähestymistavan avulla;
- pyritään yhden sukupolven (2020) aikana siihen, että kemikaaleja tuotetaan ja käytetään ainoastaan siten, ettei niistä aiheudu merkittäviä kielteisiä terveys- ja ympäristövaikutuksia, tiedostaen, että nykyiset puutteet kemikaalien ominaisuuksia, käyttöä ja käytöstä poistamista sekä niille altistumista koskevassa tietämyksessä on saatava korjattua;
- vaaralliset kemikaalit olisi korvattava turvallisimmilla kemikaaleilla tai turvallisemmilla vaihtoehtoisilla tekniikoilla, joissa ei käytetä kemikaaleja, ihmisille ja ympäristölle aiheutuvien riskien vähentämiseksi;
- vähennetään torjunta-aineiden vaikutuksia ihmisten terveyteen ja ympäristöön sekä pyritään yleisesti torjunta-aineiden kestävämpään käyttöön sekä niiden käytön ja käytöstä aiheutuvien riskien huomattavaan vähentämiseen, täyttäen kuitenkin asianmukaisen kasvinsuojelun vaatimukset. Käytössä olevat torjunta-aineet, jotka ovat hitaasti hajoavia tai eliöstöön kertyviä tai myrkyllisiä tai joilla on muita ongelmallisia ominaisuuksia, olisi korvattava vaarattomammilla aineilla aina kun se on mahdollista;
- varmistetaan, että pohja- ja pintavedet ovat laatusoltaan sellaisia, että niistä ei aiheudu merkittäviä vaikutuksia tai

riskejä ihmisten terveydelle tai ympäristölle, ja varmistetaan, että vesivarojen käyttö on kestävää pitkällä aikavälillä;

- saavutetaan sellainen ilmanlaatu, että siitä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle;

- pienennetään huomattavasti niiden ihmisten määrää, jotka altistuvat säännöllisesti pitkäkestoiselle, erityisesti liikenteen aiheuttamalle tasaiselle melulle, jolla tieteellisten tutkimusten mukaan on haitallinen vaikutus ihmisten terveyteen, ja valmistellaan meludirektiivin käsittelyn seuraavaa vaihetta.

2. Näihin tavoitteisiin pyritään seuraavien ensisijaisten toimien avulla:

- a) vahvistetaan yhteisön tutkimusohjelmia ja tieteellistä asiantuntemusta ja edistetään kansallisten tutkimusohjelmien kansainvälistä koordinaointia ympäristöä ja terveyttä koskevien tavoitteiden saavuttamisen tukemiseksi. Erityisesti

- kartoitetaan ja suositellaan ensisijaiset tutkimus- ja toiminta-alat, joihin kuuluvat muun muassa sähkömagneettisista lähteistä peräisin olevan saasteen mahdolliset terveysriskit, sekä kiinnitetään erityistä huomiota eläinkokeille vaihtoehtoisten menetelmien kehittelyyn ja valintaan erityisesti kemikaalien turvallisuuden alalla;

- määritellään ja kehitetään terveyteen ja ympäristöön liittyviä indikaattoreita,

- arvioidaan uudelleen, kehitetään ja päivitetään nykyisiä terveysnormeja ja raja-arvoja ottaen tarvittaessa huomioon vaikutukset mahdollisesti haavoittuviin ryhmiin, esimerkiksi lapsiin ja vanhuksiin, sekä eri pilaa- viden aineiden yhteisvaikutukset ja vastavuoroinen vaikutus;

- tarkastellaan uusien ja syntymässä olevien ongelmien kehittymistä sekä mahdollisuutta laatia niitä koskeva ennakkovaroitusjärjestelmä;

b) kemikaalien osalta

- annetaan vastuu kaikkia kemikaaleja koskevan tiedon tuottamisesta (varmistamisvelvollisuus) ja niiden käytöstä aiheutuvien riskien arvioinnista, tuotteisiin sisältyvät riskit mukaan lukien, sekä hyödyntämisestä ja käytöstä poistamisesta valmistajille, maahantuojille ja jatkokäyttäjille;

- kehitetään uusille ja käytössä oleville aineille, lukuun ottamatta hyvin pieninä annoksina käytettäviä kemiallisia aineita, vaiheittaiseen lähestymistapaan perustuva yhtenäinen testaus-, riskinarviointi- ja riskinhallintajärjestelmä, jonka testausmenetelmissä turvaututaan mahdollisimman vähän eläinkokeisiin ja kehitetään vaihtoehtoisia testausmenetelmiä;

- huolehditaan siitä, että ongelmallisiin kemikaaleihin sovelletaan nopeutettuja riskinhallintamenettelyjä ja että erittäin ongelmallisia aineita, mukaan lukien syöpää aiheuttavat, perimää vaurioittavat tai lisääntymiselle vaaralliset aineet, sekä aineita, joilla on hitaasti hajoavien orgaanisten yhdisteiden (POP) ominaisuuksia, käytetään vain perustelluissa ja tarkkaan määritellyissä tapauksissa ja että niiden käyttöön on saatava ennakolta lupa;
 - huolehditaan siitä, että kemikaalien riskinarvioinnin tulokset otetaan kaksinkertaisen työn välttämiseksi täysimääräisesti huomioon kaikilla niillä yhteisön lainsäädännön aloilla, joilla kemikaaleja säännellään;
 - laaditaan perusteet, joiden mukaan erittäin ongelmallisiin aineisiin sisällytetään hitaasti hajoavat, eliöihin kertyvät ja myrkylliset aineet sekä hyvin hitaasti hajoavat ja helposti eliöihin kertyvät aineet, ja harkitaan tunnettujen hormonitoimintaa häiritsevien aineiden lisäämistä, kun testausmenetelmistä ja perusteista on sovittu;
 - huolehditaan siitä, että asetettujen tavoitteiden edellyttämät pääasialliset toimenpiteet laaditaan niin nopeasti, että ne voivat tulla voimaan ennen väliarviointia;
 - huolehditaan siitä, että yhteisön kemikaalirekisterissä (REACH-rekisteri) oleva julkinen tieto on yleisön saatavilla,
- c) torjunta-aineiden osalta
- pannaan täysimääräisesti täytäntöön asiaa koskeva lainsäädäntö⁽¹⁾ ja tarkistetaan sen tehokkuus suojelun korkean tason varmistamiseksi sitä muutettaessa. Tähän tarkistukseen voi kuulua tarvittaessa vertaileva arviointi ja markkinoille saattamista koskevien yhteisön lupamennettelyjen kehittäminen.
 - laaditaan torjunta-aineiden kestävää käyttöä koskeva aihekohtainen strategia, jossa käsitellään
 - i) torjunta-aineiden käytöstä aiheutuvien terveys- ja ympäristövaarojen ja -riskien minimoimista;
 - ii) torjunta-aineiden käytön ja jakelun parempaa valvontaa;
 - iii) haitallisten tehoaineiden pitoisuuksien vähentämistä muun muassa korvaamalla vaarallisimmat niistä turvallisemmilla, myös muilla kuin kemiallisilla vaihtoehdoilla;
 - iv) kannustamista sellaisen viljelyn hyödyntämiseen, jossa käytetään vähän tai ei ollenkaan torjunta-
- d) kemikaalien ja torjunta-aineiden osalta
- pyritään ratifioimaan nopeasti Rotterdamin yleissopimus kansainvälisen kaupan kohteina olevia tiettyjä vaarallisia kemikaaleja ja torjunta-aineita koskevan ilmoitetun ennakkosuostumuksen menettelystä sekä Tukholman yleissopimus hitaasti hajoavista orgaanisista yhdisteistä (POP);
 - muutetaan tiettyjen vaarallisten kemikaalien viennistä ja tuonnista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2455/92⁽²⁾ siten, että se on Rotterdamin yleissopimuksen mukainen; lisäksi parannetaan joitakin asetuksessa tarkoitettuja menetteilyjä ja tietojen toimittamista kehitysmaille;
 - tuetaan kemikaalien ja torjunta-aineiden hallinnan parantamista kehitysmaissa ja ehdokasmaissa, vanhentuneiden torjunta-ainearastojen hävittäminen mukaan luettuna, muun muassa tukemalla tällaiseen hävittämiseen tärkeitä hankkeita;
 - osallistutaan kansainvälisiin pyrkimyksiin kehittää strateginen lähestymistapa kansainväliseen kemikaalien hallintaan;
- e) vesivarojen kestävä käyttö ja veden korkean laadun osalta
- varmistetaan pinta- ja pohjaveden suojelun korkea taso, ehkäistään saastumista ja edistetään vesivarojen kestävä käyttöä;
 - pyritään vesipolitiikan puitteiden⁽³⁾ täysimääräiseen täytäntöönpanoon siten, että tavoitteena on veden hyvä ekologinen, kemiallinen ja määrällinen tila sekä johdonmukainen ja kestävä vesihuolto;
 - kehitetään toimenpiteitä, joilla pyritään lopettamaan vaarallisten prioriteettiaineiden, päästöt ja hävikki vesipolitiikan puitteiden⁽³⁾ mukaisesti;
 - varmistetaan uimavesien suojelun korkea taso, mikä käsittää myös uimavesidirektiivin⁽⁴⁾ tarkistamisen;

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 91/414/ETY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 1991, kasvinsuojeluaineiden markkinoille saattamisesta (EYVL L 230, 19.8.1991, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/49/EY (EYVL L 176, 29.6.2001, s. 61).

⁽²⁾ EYVL L 251, 29.8.1992, s. 13, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2247/98 (EYVL L 282, 20.10.1998, s. 12).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Neuvoston direktiivi 76/160/ETY, annettu 8 päivänä joulukuuta 1975, uimaveden laadusta (EYVL L 31, 5.2.1976, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymisasiakirjalla.

- varmistetaan vesipolitiikan puitedirektiivissä ja muissa vesiensuojeludirektiiveissä käytettyjen käsitteiden ja lähestymistapojen huomioon ottaminen yhteisön muussa politiikassa;
- f) ilman laadun osalta 5 artiklassa tarkoitettujen liikenne-, teollisuus- ja energiasektorien toimenpiteiden kehittäminen ja täytäntöönpano olisi hoidettava siten, että toimenpiteet ovat yhteensopivia ilmanlaadun parantamistavoitteen kanssa ja edistävät sitä. Suunnitellut jatkotoimet ovat seuraavia:
- parannetaan ilmanlaadun seuranta- ja arviointia, myös epäpuhdistuslaskeumien osalta, sekä yleisölle tiedottamista, mukaan luettuna indikaattorien kehittäminen ja käyttö;
 - laaditaan aihekohtainen strategia, jonka tarkoituksena on vahvistaa johdonmukaista ja yhtenäistä ilmansaasteita koskevaa politiikkaa ja joka kattaa painopisteet lisätoimia varten, tarkastellaan uudelleen ja ajantasaistetaan tarvittaessa ilmanlaatua koskevat normit ja päästöjen kansalliset enimmäismäärät siten, että pitkän aikavälin tavoitteena pyritään siihen, ettei kriittisiä kuormituksia ja tasoja ylitetä, sekä kehitetään parempia järjestelmiä tietojen keruuta, mallintamista ja ennustamista varten;
 - toteutetaan tarkoituksenmukaisia alailmakehän otsonia ja hiukkasia koskevia toimenpiteitä;
 - tarkastellaan sisäilman laatua ja sen vaikutusta ihmisen terveyteen ja tehdään tarvittaessa suosituksia tuleviksi toimenpiteiksi;
 - otetaan johtava asema otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevasta Montrealin pöytäkirjasta käytävissä neuvotteluissa sekä sen täytäntöönpanossa;
 - otetaan johtava asema neuvotteluissa, joiden tarkoituksena on myötävaikuttaa ilman puhdistumiseen Euroopassa, ja vahvistetaan yhteyksiä ja vuorovaikutusta tähän pyrkivissä kansainvälisissä prosesseissa;
 - kehitetään edelleen erityisiä yhteisön välineitä, joilla pyritään vähentämään asianomaisista lähteistä peräisin olevia päästöjä;
- g) melun osalta
- täydennetään ja kehitetään edelleen toimenpiteitä, mukaan lukien tarkoituksenmukaiset tyyppihyväksyntämenettelyt palveluista ja tuotteista, erityisesti moottoriajoneuvoista peräisin olevien melupäästöjen osalta, mukaan lukien toimenpiteet renkaan ja tienpinnan välisestä kosketuksesta aiheutuvan melun vähentämiseksi liikenneturvallisuutta vaarantamatta, sekä rautatieajoneuvoista, ilma-aluksista ja kiinteistä koneista;
 - kehitetään ja toteutetaan keinoja lieventää liikennemelua tarvittaessa esimerkiksi vähentämällä kuljetustarpeita, siirtymällä vähemmän melua aiheuttaviin liikennemuotoihin sekä edistämällä teknisiä toimenpiteitä ja kestävästä liikennesuunnittelusta.

h) kaupunkiympäristön osalta

- edistetään aihekohtaisella strategialla yhtenäistä laaja-alaista lähestymistapaa kaikessa yhteisön politiikassa ja parannetaan kaupunkiympäristön laatua ottaen huomioon edistyminen nykyisen yhteistyöjärjestelmän ⁽¹⁾ toteuttamisessa, sitä tarvittaessa tarkistaen niin, että samalla käsitellään:
 - Agenda 21 -paikkalisohjelman edistämistä;
 - taloudellisen kasvun ja henkilöliikenteen kysynnän välisen yhteyden supistamista;
 - tarvetta kasvattaa julkisen liikenteen, rautatie- ja sisävesiliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuutta;
 - kasvavien liikennemäärien hallintaa sekä lisääntyvien kuljetusten ja bruttokansantuotteen kasvun välisen yhteyden poistamista;
 - tarvetta edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöä julkisessa liikenteessä;
 - kaupunkiympäristön indikaattoreiden harkitsemista.

8 artikla

Luonnonvarojen ja jätteiden kestävästä käytöstä sekä jätehuoltoa ja luonnonvarojen hoitoa koskevat tavoitteet ja ensisijaiset toimet

1. Edellä 2 artiklassa esitettyihin päämääriin olisi pyrittävä seuraavin tavoittein:

- pyritään varmistamaan, että luonnonvarojen käyttö ja niihin liittyvät vaikutukset eivät ylitä ympäristön sietokykyä, ja katkaistaan talouskasvun ja luonnonvarojen käytön väliset yhteydet. Tässä yhteydessä palautetaan mielin ohjeellinen tavoite, jonka mukaan uusiutuvien energialähteiden osuus yhteisön sähköntuotannosta olisi 22 prosenttia vuoteen 2010 mennessä tarkoituksena tehostaa huomattavasti luonnonvarojen ja energian käyttöä;
- vähennetään merkittävästi jätteen kokonaismäärää toteuttamalla aloitteita jätteen syntymisen ehkäisemiseksi, käyttämällä luonnonvaroja tehokkaammin ja siirtymällä kestävämpiin tuotanto- ja kulutusmalleihin;
- vähennetään merkittävästi käsiteltävän jätteen sekä syntyvän vaarallisen jätteen määrää, kuitenkin siten, että vältetään päästöjen lisääntyminen ilmaan, vesiin ja maahan;

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1411/2001/EY, tehty 27 päivänä kesäkuuta 2001, kaupunkien kestävästä kehityksestä edistävästä yhteisön yhteistyöjärjestelmästä (EYVL L 191, 13.7.2001, s. 1).

— kannustetaan uudelleenkäyttöä, ja jätteen osalta, joka kuitenkin syntyy: sen vaarallisuusastetta olisi alennettava ja sen pitäisi aiheuttaa mahdollisimman pieni riski; etusija olisi annettava jätteiden hyödyntämiselle ja erityisesti kierrätykselle; käsittelyyn menevän jätteen määrän olisi oltava mahdollisimman vähäinen, ja se olisi hävitettävä turvallisesti; käsiteltäväksi tarkoitettu jäte olisi käsiteltävä mahdollisimman lähellä sen syntypaikkaa siinä määrin kuin tämä ei vähennä jätteen käsittelytoimien tehokkuutta.

2. Näihin tavoitteisiin pyritään ottaen huomioon yhdenmetyt tuotepolitiikan mukainen lähestymistapa sekä yhteisön jätehuoltostrategia ⁽¹⁾ seuraavien ensisijaisten toimien avulla:

i) Laaditaan luonnonvarojen kestävästä käytöstä ja hoitoa koskeva aihekohtainen strategia, johon sisältyy muun muassa

a) arvio yhteisön materiaali- ja jätevirroista, myös tuonnista ja viennistä, esimerkiksi käyttämällä materiaalivirtojen analysointia,

b) luonnonvaroihin ja jätteisiin liittyvien poliittisten toimenpiteiden tehokkuuden sekä tukien vaikutuksen arviointi,

c) päämäärien ja tavoitteiden asettaminen luonnonvarojen tehokkaalle ja vähäisemmälle käytölle, talouskasvun ja kielteisten ympäristövaikutusten välisen yhteyden purkaminen,

d) ekologista tehokkuutta sekä raaka-aineiden, energian, veden ja muiden luonnonvarojen kestävästä käytöstä edistävien talteenotto- ja tuotantomenetelmien ja -teknikoiden tukeminen,

e) laajan välinevalikoiman, kuten tutkimuksen, teknologian siirron, markkinaperusteisten ja taloudellisten ohjauskeinojen, parhaita toimintatapoja koskevien ohjelmien sekä luonnonvarojen tehokkaan käytön indikaattorien, kehittäminen ja käyttöönotto.

ii) Laaditaan ja toteutetaan jätteen syntymisen estämistä ja jätehuoltoon koskevia toimenpiteitä muun muassa seuraavien keinoin:

a) kehitetään laadullisia ja määrällisiä tavoitteita, joilla pyritään vähentämään kaikkea tämän ohjelman kannalta olennaista jätettä ja jotka on saavutettava yhteisön tasolla vuoteen 2010 mennessä. Komissiota pyydetään valmistelemaan tavoitteita koskeva ehdotus vuoteen 2002 mennessä,

b) tuetaan ekologisesti kestävästä tuotesuunnittelusta,

c) lisätään yleisön tietoisuutta mahdollisuuksista vaikuttaa jätteen vähentämiseen,

d) laaditaan jätteen syntymisen estämistä edistäviä operatiivisia toimenpiteitä, esimerkiksi edistetään uusiokäyttöä ja hyödyntämistä ja poistetaan tuotteista vähitellen tietyt aineet ja materiaalit,

e) kehitellään uusia jätehuoltoalan indikaattoreita.

iii) Laaditaan jätteiden kierrätystä koskeva aihekohtainen strategia, johon sisältyy muun muassa

a) toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on varmistaa syntypaikkalajittelu sekä ensisijaisten jätevirtojen keruu ja kierrätys,

b) tuottajan vastuun edelleen kehittäminen,

c) ekologisesti kestävästä jätteiden kierrätyksen ja käsittelyteknologian kehittäminen ja siirto,

iv) Kehitetään tai tarkistetaan jätteitä koskevaa lainsäädäntöä, mukaan lukien muun muassa rakennus- ja purkujäte, viemäriete ⁽²⁾, biohajoava jäte, pakkaukset ⁽³⁾, paristot ⁽⁴⁾ ja jätteiden siirrot ⁽⁵⁾, jätteen ja muun kuin jätteen välisen eron selvittäminen sekä asianmukaisten kriteerien kehittäminen jätteiden direktiivin ⁽⁶⁾ liitteiden II A ja II B muokkaamiseksi edelleen.

9 artikla

Kansainvälisiä kysymyksiä koskevat tavoitteet ja painopistealueet

1. Edellä 2 artiklassa esitetty kansainvälisiä kysymyksiä koskeva päämäärä ja ohjelman neljän ympäristöä koskevan painopistealueen kansainvälinen ulottuvuus sisältävät seuraavat tavoitteet:

— pyritään kunnianhimoiseen ympäristöpolitiikkaan kansainvälisellä tasolla kiinnittäen erityistä huomiota koko maapallon ympäristön tietokäyttöön;

— edistetään kestäviä tuotanto- ja kulutusmalleja edelleen kansainvälisesti;

— pyritään varmistamaan, että kauppaan ja ympäristöön liittyvät politiikat ja toimenpiteet tukevat toisiaan.

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 86/278/ETY, annettu 12 päivänä kesäkuuta 1986, ympäristön, erityisesti maaperän, suojelusta käytettäessä puhdistamolietettä maanviljelyssä (EYVL L 181, 4.7.1986, s. 6), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymisasiakirjalla.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/62/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 1994, pakkauksista ja pakkauksijätteistä (EYVL L 365, 31.12.1994, s. 10), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 1999/177/EY (EYVL L 56, 4.3.1999, s. 47).

⁽⁴⁾ Komission direktiivi 93/86/ETY, annettu 4 päivänä lokakuuta 1993, vaarallisia aineita sisältävistä paristoista ja akuista annetun neuvoston direktiivin 91/157/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen (EYVL L 264, 23.10.1993, s. 51).

⁽⁵⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 259/93, annettu 1 päivänä helmikuuta 1993, Euroopan yhteisössä, Euroopan yhteisöön ja Euroopan yhteisöstä tapahtuvien jätteiden siirtojen valvonnasta ja tarkastamisesta (EYVL L 30, 6.2.1993, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 1999/816/EY (EYVL L 316, 10.12.1999, s. 45).

⁽⁶⁾ Neuvoston direktiivi 75/442/ETY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 1975, jätteistä (EYVL C 194, 25.7.1995, s. 39), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 96/350/EY (EYVL L 135, 6.6.1996, s. 32).

⁽¹⁾ Neuvoston päätöslauselma, annettu 24 päivänä helmikuuta 1997, yhteisön jätehuoltostrategiasta (EYVL C 76, 11.3.1997, s. 1).

2. Näihin tavoitteisiin pyritään seuraavin ensisijaisin toimin:
- a) yhdennetään ympäristösuojeluvaatimukset kaikkiin yhteisön ulkosuhteisiin, myös kaupan ja kehitysyhteistyön alalla, kestävän kehityksen edistämiseksi, muun muassa laatimalla suuntaviivoja.
- b) laaditaan yhtenäiset ympäristö- ja kehitystavoitteet ja edistetään niiden hyväksymistä osana "uutta maailmanlaajuista sopimusta" vuonna 2002 pidettävässä maailmanlaajuisessa kestävän kehityksen huippukokouksessa.
- c) pyritään vahvistamaan kansainvälistä ympäristöhallintoa vahvistamalla asteittain monenvälistä yhteistyötä ja institutionaalisia puitteita, voimavarat mukaan lukien.
- d) pyritään ratifioimaan nopeasti kansainväliset ympäristöalan yleissopimukset ja ympäristösopimukset, joissa yhteisö on osapuolena, ja huolehtimaan niiden tosiasiallisesta noudattamisesta ja täytäntöönpanosta.
- e) edistetään kestäviä ympäristökäytäntöjä ulkomaisissa sijoituksissa ja vientiluotoissa.
- f) tehostetaan pyrkimyksiä saavuttaa kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrys terveys- ja ympäristöriskien arvioimista-voista sekä riskienhallinnasta, ennalta varautumisen periaate mukaan lukien.
- g) pyritään siihen, että kauppa ja ympäristönsuojelulliset tarpeet tukevat toisiaan, ottamalla ympäristöluottuvuus riittävästi huomioon neuvottelujen varhaisessa vaiheessa arvioitaessa monenvälisten kauppasopimusten vaikutuksia kestävän kehityksen kannalta, ja toimimalla tämän mukaisesti.
- h) edistetään lisäksi sellaista maailman kauppajärjestelmää, jossa tunnustetaan kaikilta osin monenväliset tai alueelliset ympäristöalan sopimukset ja ennalta varautumisen periaate, tehostaen kestävän kehityksen mukaisten ja ympäristöystävällisten tuotteiden ja palvelujen kaupan mahdollisuuksia.
- i) edistetään rajat ylittävää ympäristöalan yhteistyötä naapurimaiden ja -alueiden kanssa.
- j) edistetään yhtenäisempää politiikkaa yhdistämällä eri yleissopimusten puitteissa tehty työ, mukaan luettuna biologisen monimuotoisuuden ja ilmastonmuutoksen välisten yhteyksien arviointi, sekä biologiseen monimuotoisuuteen liittyvien näkökohtien huomioon ottamista ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen ja Kioton pöytäkirjan täytäntöönpanossa.
- politiikan tavoitteisiin ja 3 artiklassa esitettyyn strategiseen lähestymistapaan pyritään seuraavien ensisijaisien toimien avulla:
- a) kehitetään parempia järjestelmiä sekä hyvän hallintotavan ohjesääntöjä ja periaatteita, joiden mukaisesti sidosryhmiä kuullaan laajasti kaikissa vaiheissa, jotta osattaisiin valita toimenpiteet, jotka tehokkaimmin takaisivat ympäristön ja kestävän kehityksen kannalta parhaan lopputuloksen,
- b) vahvistetaan valtioista riippumattomien ympäristöjärjestöjen osuutta vuoropuheluprosessissa tukemalla niitä asiaankuuluvalla tavalla, myös yhteisön rahoituksen avulla,
- c) parannetaan politiikan valmisteluprosessia
- arvioimalla ennakolta vaikutuksia, erityisesti ympäristövaikutuksia, joita uusilla politiikoilla mahdollisesti on, toimimatta jättämisen vaihtoehto ja säädösehdotukset mukaan lukien, ja julkaisemalla arvioinnin tulokset,
 - arvioimalla jälkikäteen, miten tehokkaasti olemassa olevilla toimenpiteillä saavutettiin ympäristötavoitteet,
- d) varmistetaan, että ympäristö ja erityisesti tässä ohjelmassa nimetyt painopistealueet ovat keskeisellä sijalla yhteisön tutkimusohjelmissa. Yhteisön tutkimuksen ja teknologisen kehittämisen puiteohjelman yhteydessä tulisi toteuttaa säännöllisiä ympäristöalan tutkimustarpeiden ja painopistealueiden arvioita. Varmistetaan jäsenvaltioissa tehtävän ympäristötutkimuksen parempi koordinaatio muun muassa tulosten hyödyntämiseksi paremmin.
- Luodaan yhteyksiä ympäristöalan ja muiden alojen toimijoiden välille tiedotuksen, ammatillisen koulutuksen, tutkimuksen, yleissivistävän koulutuksen ja politiikkojen alalla.
- e) varmistetaan vuodesta 2003 käynnistyvä säännöllinen tiedottaminen, jonka avulla voidaan luoda perusta
- ympäristöä ja kestävästä kehityksestä koskeville periaatepäätöksille,
 - alakohtaisten integraatiostrategioiden sekä kestävän kehityksen strategian seurannalle ja tarkistamiselle,
 - yleisölle tiedottamiselle.
- Tietojen hankinnassa hyödynnetään Euroopan ympäristökeskuksen ja muiden asiaan liittyvien elinten säännöllisesti antamia raportteja. Tiedot koskevat erityisesti
- keskeisiä ympäristöindikaattoreita,
 - ympäristön tilaa ja sen muutoksia koskevia indikaattoreita,
 - yhdistämistä kuvaavia indikaattoreita,

10 artikla

Ympäristöpolitiikan valmistelu

Edellä 2 artiklassa esitettyihin, osallistumiseen ja parhaaseen käytettävissä olevaan tieteelliseen tietoon perustuviin ympäristö-

- f) tarkistetaan ja seurataan säännöllisesti tiedotus- ja raportointijärjestelmiä yhdenmukaisemman ja tehokkaamman järjestelmän luomiseksi, jotta varmistetaan korkealaatuisten, vertailukelpoisten ja merkityksellisten ympäristötietojen yhtenäinen raportointi. Komissiota pyydetään tekemään tätä varten tarkoituksenmukainen ehdotus mahdollisimman pian. Seuranta-, tiedonkeruu- ja raportointivaatimukset olisi tulevaisuudessa otettava asianmukaisesti huomioon ympäristölainsäädännössä,
- g) vahvistetaan maapallon tilan seurantajärjestelmien (esim. satelliittiteknologian) ja -välineiden kehittämistä ja käyttöä politiikan valmistelun ja toteuttamisen tukena.

11 artikla

Seuranta ja tulosten arviointi

1. Komissio arvioi ohjelman neljäntenä toteutusvuonna sen toteuttamisen edistymistä sekä ympäristön tilan kehityssuuntia ja tulevaisuudennäkymiä. Tämä tulisi toteuttaa kattavien indi-

kaattorien pohjalta. Komissio toimittaa välikertomuksen sekä mahdolliset tarkoituksenmukaisiksi katsomansa muutosehdotukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

2. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lopullisen arvioinnin ohjelmasta sekä ympäristön tilasta ja sen näkymistä ohjelman viimeisen toteutusvuoden aikana.

12 artikla

Tämä päätös julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 22 päivänä heinäkuuta 2002.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

P. COX

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

P. S. MØLLER

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1601/2002,
annettu 9 päivänä syyskuuta 2002,
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,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksessa (EY) N:o 3223/94 säädetään Uruguayin kieroksen monenvälisen kauppaneuvottelujen tulosten mukaisesti komission vahvistamista kolmansien maiden tuonnin kiinteiden arvojen perusteista liitteissä määriteltävien tuotteiden ja ajanjaksojen osalta.

- (2) Edellä mainittujen perusteiden mukaisesti tuonnin kiinteät arvot on vahvistettava tämän asetuksen liitteessä esitetylle 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 10 päivänä syyskuuta 2002.

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

Tehty Brysselissä 9 päivänä syyskuuta 2002.

Komission puolesta
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Maatalouden pääjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 337, 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EYVL L 198, 15.7.1998, s. 4.

LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 9 päivänä syyskuuta 2002 annettuun komission asetukseen

(EUR/100 kg)

CN-koodi	Kolmannen maan koodi ⁽¹⁾	Tuonnin kiinteä arvo	
0702 00 00	052	55,0	
	096	41,1	
	999	48,0	
0707 00 05	052	137,9	
	999	137,9	
0709 90 70	052	92,6	
	999	92,6	
0805 50 10	388	57,2	
	524	39,6	
	528	57,4	
	999	50,5	
0806 10 10	052	67,9	
	064	105,0	
	999	86,5	
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0	
	388	82,8	
	400	109,8	
	512	90,2	
	720	71,5	
	800	208,1	
	804	88,6	
	999	101,6	
	0808 20 50	052	104,4
		388	71,8
720		56,6	
0809 30 10, 0809 30 90	999	77,6	
	052	97,3	
0809 40 05	999	97,3	
	052	68,5	
	060	54,5	
	064	49,6	
	066	60,5	
	068	42,9	
	094	44,1	
	624	189,0	
	999	72,7	

⁽¹⁾ Komission asetuksessa (EY) N:o 2020/2001 (EYVL L 273, 16.10.2001, s. 6) vahvistettu maanimikkeistä. Koodi "999" tarkoittaa "muuta alkuperää".

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1602/2002,**annettu 9 päivänä syyskuuta 2002,****neuvoston direktiivin 1999/105/EY soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annettaessa jäsenvaltioille lupa kieltää tietyn metsänviljelyaineiston kaupan pitäminen loppukäyttäjille**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

siemeniä ja lisäysaineistoa käsittelevän pysyvän komitean lausunnon mukaiset,

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon metsänviljelyaineiston pitämisestä kaupan 22 päivänä joulukuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/105/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 17 artiklan 3 kohdan,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

sekä katsoo seuraavaa:

1 artikla

- (1) Direktiivin 1999/105/EY 17 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseisen direktiivin säännösten mukaisesti markkinoille saatetun metsänviljelyaineiston kaupan pitämiseksi ei aseteta mitään muita kuin kyseisessä direktiivissä kaupan pitämisen ominaisuuksien, tutkimus- ja tarkastusvaatimusten, merkintöjen ja sulkemisen osalta säädettyjä rajoituksia.
- (2) Tietyissä olosuhteissa jäsenvaltioille voidaan antaa lupa kieltää pitämästä kaupan loppukäyttäjälle niiden alueella tiettyä kylvöön tai istutukseen tarkoitettua viljelyaineistoa, joka ei sovellu niiden alueella käytettäväksi.
- (3) Tällaisia lupia olisi annettava ainoastaan, jos on syytä olettaa, että kyseisen viljelyaineiston käyttö vaikuttaisi fenotyyppisten tai geneettisten ominaisuuksien vuoksi haitallisesti metsätalouteen, ympäristöön, perintöaineeseen tai biodiversiteettiin kyseisen jäsenvaltion koko alueella.
- (4) Jotta komissiolla olisi päätöstä tehdessään kaikki tiedot käytettävissään, lupahakemukseen olisi liitettävä asianmukaiset todisteet ja tiedot muun muassa metsänviljelyaineiston lähtöisyys- tai alkuperäalueista sekä kokeista, tieteellisestä tutkimuksesta ja käytännön metsätaloudesta saaduista tuloksista. Vaadittavat tiedot olisi täsmennettävä.
- (5) Avustaakseen jotakin jäsenvaltiota hakemuksen valmistelmissä muiden jäsenvaltioiden olisi pyynnöstä annettava kaikki asiaa koskevat tiedot lähtöisyysalueesta tai alkuperästä sekä kansalliset luettelot metsänviljelyaineiston tuotantoon hyväksytystä perusaineistosta.
- (6) Hakemuksesta olisi samanaikaisesti lähetettävä jäljennös sille jäsenvaltiolle, jossa lähtöisyysalue tai alkuperäpaikka sijaitsee, jotta kyseinen jäsenvaltio voi toimittaa komissiolle oman kantansa.
- (7) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maataloudessa, puutarhanviljelyssä ja metsätaloudessa käytettäviä

1. Jäsenvaltion, joka hakee direktiivin 1999/105/EY 17 artiklan 2 kohdan perusteella lupaa kieltää tietyn metsänviljelyaineiston pitäminen kaupan loppukäyttäjille, on esitettävä komissiolle hakemus, jossa selvitetään, miksi jäsenvaltio arvioi 17 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen perusteiden täyttyvän. Hakemuksen mukana on seurattava kaikki arviointia varten käytettävissä olevat tiedot ja asiakirjat, joista säädetään 2 ja 5 kohdassa.

2. On esitettävä lähtöisyysalueen ja alkuperäpaikan kartat ja näitä koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä toimitettava asiakirjat, joista käy ilmi ilmastolliset ja ekologiset erot liitteen mukaisesti.

3. On toimitettava kokeiden tai tieteellisten tutkimusten tai käytännön metsätalouden tulokset, joista käy ilmi, miksi kyseinen aineisto ei sovellu käytettäväksi sillä jäsenvaltion koko alueella tai alueen osalla, jolle kieltoa haetaan. Kokeista on annettava yksityiskohtaiset tiedot, kuten koejärjestely, arviointimenettely ja tietojen analysointi. Kokeiden järjestämispaikkojen on oltava tyypiltään soveltuvia ja kokeet on järjestettävä direktiivin 1999/105/EY liitteessä V olevan 1 kohdan vaatimusten mukaisesti. Lisäksi on annettava tiedot kokeet tehneistä henkilöistä ja siitä, onko tulokset vertaistarkistettu tai julkistettu.

4. Tieteellisten tutkimusten tulosten osalta on esitettävä tutkimusta koskevat yksityiskohtaiset tiedot, kuten tutkimusjärjestely, tietolähteet, arviointimenettely ja tulostiedot.

5. Käytännön metsätaloudesta saaduista tuloksista on toimitettava metsänviljelyaineiston eloonjäämistä ja kehittymistä, myös kasvua, koskevat tiedot ja asiakirjat.

2 artikla

Jos metsänviljelyaineisto, jolle haetaan kaupan pitämisen kieltoa, kuuluu luokkiin "siemenlähde tunnettu" tai "valikoitu" ja sen hyväksyttynä perusaineistona on siemenlähde tai metsikkö, kyseisen aineiston kieltoa hakevan jäsenvaltion on esitettävä arvio aineiston soveltumattomuudesta suhteessa lähtöisyysalueeseen.

⁽¹⁾ EYVL L 11, 15.1.2000, s. 17.

3 artikla

Jos viljelyaineisto, jolle haetaan kaupan pitämisen kieltoa, kuuluu luokkiin "alustavasti testattu" tai "testattu" ja sen hyväksyttynä perusaineistona on siemenviljelys, perheen vanhemmat, kloonit tai kloonisekoitus, kyseisen aineiston kieltoa hakevan jäsenvaltion on esitettävä arvio aineiston soveltumattomuudesta suhteessa yksittäisiin hyväksymisyksiköihin.

Direktiivin 1999/105/EY 10 artiklassa täsmennettyjen tietojen lisäksi on pyynnöstä annettava seuraavat tiedot:

- a) perusaineiston yksilöiden valintaperusteet;
- b) perusaineiston koostumus;
- c) lähtöisyysalue tai -alueet, joista alkuperäiset yksilöt valittiin.

4 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettua hakemusta valmistelevan jäsenvaltion avustamiseksi muiden jäsenvaltioiden on toimitettava hakemusta valmistelevan jäsenvaltion pyynnöstä sen

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

Tehty Brysselissä 9 päivänä syyskuuta 2002.

metsänviljelysaineiston lähtöisyysaluetta, jonka pitäminen kaupan loppukäyttäjille halutaan kieltää, koskeviin ilmastollisiin ja ekologisiin olosuhteisiin liittyvät kartat ja tiedot.

2. Samalla kun hakemus kiellosta esitetään komissiolle, siitä on lähetettävä jäljennös jäsenvaltiolle, jossa kiellettävän aineiston lähtöisyysalue tai alkuperäpaikka sijaitsee.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettulla jäsenvaltiolla on kolme kuukautta aikaa tarkastella hakemusta ja ilmoittaa kantansa komissiolle. Kyseisen jäsenvaltion esittämästä perustellusta pyynnöstä komissio voi jatkaa tätä määräaikaa.

5 artikla

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2003.

Komission puolesta

David BYRNE

Komission jäsen

LIITE

Luettelo tiedoista, jotka jäsenvaltion on toimitettava neuvoston direktiivin 1999/105/EY 17 artiklan 2 kohdan mukaisen hakemuksen tueksi

1. Tiedot jäsenvaltion alueella tai alueen osassa kasvavista lajeista: kotoperäiset tai kulkeutuneet.
 2. Kartat ja viittaukset sen metsänviljelyaineiston lähtöisyysalueeseen tai hyväksymisyksikköön, jota esitetty hakemus koskee.
 3. Alue tai alueen osa, jolla halutaan kieltää kylvöön tai istutukseen tarkoitetun metsänviljelyaineiston pitäminen kaupan loppukäyttäjille.
 4. Edellä 2 kohdassa täsmennetyn lähtöisyysalueen tai hyväksymisyksikön ja 3 kohdassa täsmennetyn alueen tai alueen osan ilmastoa koskevat tiedot:
 - a) vuotuinen sademäärä (mm);
 - b) sademäärä kasvukaudella (mm), ja kuukaudet, joihin sadetta saadaan;
 - c) lämpötila:
 - vuotuinen keskiarvo °C;
 - kylmimmän kuukauden keskiarvo °C;
 - lämpimimmän kuukauden keskiarvo °C;
 - d) kasvukauden pituus (päivät, jolloin lämpötila ylittää 5 °C tai vastaava soveltuva peruste).
 5. Edellä 2 kohdassa täsmennettyä lähtöisyysaluetta tai hyväksymisyksikköä ja 3 kohdassa täsmennettyä aluetta tai alueen osaa koskevat ekologiset tiedot:
 - a) korkeuserot;
 - b) pääasiallinen maantieteellinen muodostelma / pääasialliset maantieteelliset muodostelmat;
 - c) pääasiallinen maaperätyyppi / pääasialliset maaperätyypit.
-

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1603/2002,**annettu 9 päivänä syyskuuta 2002,****tukijärjestelmästä tiettyjen peltokasvien viljelijöille annetusta neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1251/1999 poikkeamisesta 28 päivänä elokuuta 2002 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1535/2002 liitteen muuttamisesta eräiden Saksan alueiden tuottajille markkinointivuonna 2002/2003 maksettavien tiettyjen peltokasvien pinta-alatukien ja kesannointitukien osalta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tukijärjestelmästä tiettyjen peltokasvien viljelijöille 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1251/1999 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1038/2001 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 9 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksessa (EY) N:o 1535/2002 ⁽³⁾ annetaan Saksalle lupa suorittaa markkinointivuoden 2002/2003 osalta tämän asetuksen liitteessä lueteltujen, vuoden 2002 elokuun tulvista kärsineiden alueiden tuottajille enintään 50 prosentin suuruinen ennakkomaksu peltokasvien pinta-alatukien määrästä, mukaan luettuna durumvehnän lisämaksu, sekä kesannointitukien määrästä.
- (2) Ottaen huomioon tilanteen kehitys erällä Mecklenburg-Vorpommernin ja Schleswig-Holsteinin alueilla sekä vallitseva talousarviotilanne, on syytä antaa Saksalle lupa suorittaa ennen 16 päivää marraskuuta 2002 joidenkin Mecklenburg-Vorpommernissa sijaitsevien ylimääräisten

alueiden osalta ennakkomaksuja markkinointivuotta 2002/2003 koskevista peltokasvien pinta-alatuista ja kesannointituista ja poistaa tämä mahdollisuus eräiden Schleswig-Holsteinin alueiden osalta.

- (3) Asetuksen (EY) N:o 1535/2002 liite olisi tämän vuoksi muutettava.
- (4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Korvataan asetuksen (EY) N:o 1535/2002 liite tämän asetuksen liitteellä.

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

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

Tehty Brysselissä 9 päivänä syyskuuta 2002.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 12.⁽²⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 16.⁽³⁾ EYVL L 231, 29.8.2002, s. 36.

LIITE

”LIITE

SAKSA

Brandenburg (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreis: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz ja Ludwigslust)

Niedersachsen (Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (gesamtes Bundesland)

Sachsen-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land).”

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1604/2002,
annettu 9 päivänä syyskuuta 2002,
sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin vientitukien muuttamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sokerialan yhteisestä markkinajärjestelystä 19 päivänä kesäkuuta 2001 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1260/2001 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 680/2002 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 27 artiklan 5 kohdan kolmannen alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Valkoisen sokerin ja raakasokerin vientiin sovellettavat tuet vahvistetaan komission asetuksessa (EY) N:o 1585/2002 ⁽³⁾.
- (2) Asetuksessa (EY) N:o 1585/2002 mainittujen yksityiskohtaisten sääntöjen soveltamisesta komission käytävissä oleviin tietoihin seuraa, että nykyisin voimassa

olevat vientituet olisi muutettava tämän asetuksen liitteen mukaisesti,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (EY) N:o 1260/2001 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen sellaisenaan vietävien ja denaturoimattomien, asetuksen (EY) N:o 1585/2002 liitteessä vahvistettujen tuotteiden vientituet liitteessä esitettyjen määrien mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 10 päivänä syyskuuta 2002.

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

Tehty Brysselissä 9 päivänä syyskuuta 2002.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 178, 30.6.2001, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 104, 20.4.2002, s. 26.

⁽³⁾ EYVL L 239, 6.9.2002, s. 10.

LIITE

sellaisenaan vietävän valkoisen sokerin ja raakasokerin muuttamisesta 9 päivänä syyskuuta 2002 annettuun komission asetukseen

Tuotekoodi	Määräpaikka	Mittayksikkö	Tukien määrä
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % sakkaroosia × 100 kg tuotetta nettopaino	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % sakkaroosia × 100 kg tuotetta nettopaino	0,4676

⁽¹⁾ Tätä määrää sovelletaan raakasokeriin, jonka tuotto on 92 %. Jos vielyn raakasokerin tuotto poikkeaa 92 %:sta, sovellettavan tuen määrä lasketaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 1260/2001 28 artiklan 4 kohdan säännösten mukaisesti.

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

Huom: Tuotekoodit sekä A-sarjan määräpaikkakoodit on määritelty komission asetuksessa (ETY) N:o 3846/87 (EYVL L 366, 24.12.1987, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna.

Määräpaikkojen numerokoodit on määritelty komission asetuksessa (EY) N:o 2020/2001 (EYVL L 273, 16.10.2001, s. 6).

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 5 päivänä heinäkuuta 2002,

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta

(COMP/37.730 — AuA/LH)

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 2502)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2002/746/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14 päivänä joulukuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 2410/92⁽²⁾, ja erityisesti sen 5 artiklan,on julkaissut asetuksen (ETY) 3975/87 5 artiklan 2 kohdan mukaisen tiedonannon⁽³⁾,on julkaissut asetuksen (ETY) 3975/87 16 artiklan 3 kohdan mukaisen tiedonannon⁽⁴⁾,

on kuullut lentoliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

työhön liiketoiminnan, markkinoinnin ja liikkeenjohdon alalla. Yhteistyön tärkeimmistä säännöistä määrätään puitesopimuksella. Molemmat lentoyhtiöt ovat lisäksi neuvotelleet useita konkreettisia täytäntöönpanosopimuksia, kuten hintasopimuksen ("Special Pro Rate Agreement", jäljempänä 'SPA'), jolla vahvistetaan yhteiset hinnoitteluperiaatteet. Niin sanotulla "naapurisopimuksella" perustettiin yhteisyritys lentoliikenteen harjoittamiseksi kummankin maan välillä ja tästä toiminnasta syntyvien voittojen ja tappioiden jakamiseksi.

1 JOHDANTO

(1) Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä 'Lufthansa') ja Austrian Airlines (jäljempänä 'osapuolet') ilmoittivat 10 päivänä joulukuuta 1999 asetuksen (ETY) N:o 3975/87 nojalla yhteistyösopimuksesta, joka on päivätty 19 päivänä lokakuuta 1999. Osapuolet aikovat ryhtyä pitkäaikaiseen yhteistyöhön luomalla integroidun lentoliikennejärjestelmän, joka perustuu tiiviiseen yhteis-

(2) Osapuolet pyytävät asetuksen (ETY) N:o 3975/87 nojalla EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta.

(3) Tiivistelmä poikkeusta koskevasta hakemuksesta julkaistiin asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 11 päivänä heinäkuuta 2000.

(4) Komissio ilmoitti 4 päivänä lokakuuta 2000 asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti osapuolille kirjallisesti epäileväänsä vakavasti näiden hankkeen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.

(5) Toukokuun 10 päivänä 2001 komissio lähetti Austrian Airlinesille ja Lufthansalle väitetiedoksiannon. Siinä komissio ilmoitti osapuolille katsovansa alustavasti, että Lufthansan ja Austrian Airlinesin väliselle yhteistyösopimukselle ei voitaisi myöntää poikkeusta asetuksen (ETY) N:o 3975/87 nojalla.

⁽¹⁾ EYVL L 374, 31.12.1987, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 18.

⁽³⁾ EYVL C 193, 11.7.2000, s. 7.

⁽⁴⁾ EYVL C 356, 14.12.2000, s. 5.

- (6) Komissio julkaisi 14 päivänä joulukuuta 2001 asetuksen (ETY) N:o 3975/87 16 artiklan 3 kohdan mukaisen tiedonannon *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Siinä komissio ilmoitti, että koska osapuolet olivat ehdottaneet sitoumuksia ja koska useat kilpailijat olivat ilmoittaneet olevansa kiinnostuneita markkinoille tulosta, se aikoi myöntää ilmoitetulle yhteistyösopimukselle poikkeuksen kuudeksi vuodeksi. Asianomaisille kolmansille annettiin mahdollisuus esittää asiaa koskevia huomautuksia.

2 OSAPUOLET

2.1 Lufthansa AG

- (7) Lufthansa on matkustaja- ja rahtilentoliikennettä harjoittavan ja niihin liittyviä palveluja tarjoavan Lufthansayhtymän holdingyhtiö. Lufthansa yksityistettiin kokonaan vuonna 1997, ja sillä on noin 350 000 osakkeenomistajaa.
- (8) Lufthansan suurimmat tytäryhtiöt ovat Lufthansa Cargo (100 prosenttia), Lufthansa Technik (100 prosenttia), LSG (100 prosenttia), Lufthansa City Line (100 prosenttia), Eurowings (25 prosenttia), British Midland (20 prosenttia), Air Dolomiti (26 prosenttia) ja Luxair (13 prosenttia).
- (9) Lufthansan liikevaihto vuonna 2000 oli 15,2 miljardia euroa, josta koko yhteisön osuus oli 7,926 miljardia euroa ja Saksan osuus 4,799 miljardia euroa.
- (10) Vuonna 2000 Lufthansa lensi Euroopassa 18,0 miljardia maksettua matkustajakilometriä ja oli tämän perusteella suurin ennen British Airwaysia (17,0 miljardia matkustajakilometriä). Kolmas oli Air France, jolla oli 10,3 miljardia matkustajakilometriä.
- (11) Yhteisön lentoyhtiöistä Lufthansa oli koko maailmassa 94,17 miljardilla matkustajakilometrillään toisena British Airwaysin jälkeen (118,89 miljardia matkustajakilometriä) ja heti sen jälkeen kolmantena oli Air France 91,801 miljardilla matkustajakilometrillä.
- (12) Euroopassa Lufthansalla on 148 reittiä, joilla lentää yli 100 000 matkustajaa vuodessa. Tärkeimmät reitit ovat Frankfurt—Berliini [...] (*) ja Frankfurt—Hampuri [...] (°).
- (13) Konekannan koon mukaan laskettuna Euroopan suurin oli vuonna 2000 Lufthansa, jolla oli liikenteessä 327 ja tilattuna 48 lentokonetta. Toiseksi suurin oli British Airways 309:llä liikenteessä olevalla ja 62:lla tilatulla lentokoneellaan.
- (14) Linjarahtiliikenteessä Lufthansa on johtava euroopalainen lentoyhtiö sekä Euroopan sisäisillä reiteillä että mannertenvälisessä liikenteessä.
- (15) Lufthansa Cityline toimii lähinnä kotimaan liikenteessä Saksassa ja Euroopan sisäisessä alueliikenteessä. Tärkeimmät reitit ovat Bremen—Stuttgart (42 lentoa viikossa), Firenze—München (28 lentoa viikossa) ja München—Münster (42 lentoa viikossa).

2.2 Austrian Airlines (jäljempänä 'AuA')

- (16) AuA harjoittaa matkustaja- ja rahtilentoliikennettä sekä tarjoaa kyseiseen toimintaan liittyviä palveluja. AuA:n osakkeenomistajat ovat Itävallan valtio (39,7 prosenttia), institutionaaliset sijoittajat (10,6 prosenttia), yksityiset sijoittajat (38,2 prosenttia), Credit Suisse First Boston (10 prosenttia) ja Air France (1,5 prosenttia).
- (17) AuA-yhtymän (Austrian Airlines, Lauda Air ja Tyrolean Airways) liikevaihto vuonna 2000 oli 1,54 miljardia euroa. Tästä 850 miljoonaa euroa kertyi yhteisön sisäisestä liikenteestä, 393 miljoonaa euroa Itävallan toiminnoista ja 199 miljoonaa euroa Saksan toiminnoista. AuA:n suurimmat tytäryhtiöt ovat: Tyrolean Airways (100 prosenttia), Lauda Air (99,0 prosenttia) ja Rheintalflug (100 prosenttia). AuA:n, Tyrolean Airwaysin ja Lauda Airin liikenteessä oleva konekanta käsitti vuonna 2000 yhteensä 92 konetta.
- (18) Vuonna 2000 AuA lensi Euroopassa 2,4 miljardia matkustajakilometriä, ja oli tämän perusteella Association of European Airlinesin (AEA) jäsenyhtiöistä BMI British Midlandin (2,4 miljardia matkustajakilometriä) jälkeen 17. suurin. Vuonna 2000 AuA:lla oli koko maailmassa 8,8 miljardia matkustajakilometriä, joiden ansiosta se sijoittui eurooppalaisista lentoyhtiöistä 14. sijalle ja kaikista maailman lentoyhtiöistä 67. sijalle. Euroopassa AuA lentää 16 reitillä, joilla kullakin on yli 100 000 matkustajaa vuodessa. Tärkeimmät reitit ovat Wien—Lontoo [...], Wien—Frankfurt [...] ja Wien—Pariisi [...].
- (19) Lauda Air (jäljempänä 'Lauda') harjoittaa matkustaja- ja rahtilentoliikennettä sekä tarjoaa kyseiseen toimintaan liittyviä palveluja. Laudan osakkeenomistajat ovat Austrian Airlines (99,0 prosenttia) ja yksityiset sijoittajat (1 prosentti).
- (20) Laudan vuonna 2000 yhteisössä harjoittaman lentoliikenteen liikevaihto oli 158 miljoonaa euroa. Itävallassa sen liikevaihto oli 73 miljoonaa euroa ja Saksassa 37 miljoonaa euroa. Matkustajakilometriänsä mukaan laskettuna Lauda ei mahtunut 4,6 miljardilla matkustajakilometrillään Euroopan 20 suurimman lentoyhtiön joukkoon.
- (21) Euroopassa Lauda harjoittaa lähinnä tilauslentoliikennettä (keskipitkillä reiteillä). Pitkillä matkoilla Aasian ja Tyynenmeren kohteisiin se käyttää Austrian Airlinesin lennonnumerointia. Tärkein reitti on Wien—Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways (jäljempänä 'Tyrolean') harjoittaa matkustaja- ja rahtilentoliikennettä sekä tarjoaa kyseiseen toimintaan liittyviä palveluja. Tyrolean on Austrian Airlinesin 100-prosenttisessä omistuksessa. Vuonna 1994 AuA osti 42,85 prosenttia sen osakkeista, vuonna 1997 toiset 42,85 prosenttia ja vuonna 1998 loput osakkeet.
- (23) Vuonna 2000 Tyroleanin liikevaihto koko yhteisössä oli 231 miljoonaa euroa, Itävallassa 106 miljoonaa euroa ja Saksassa 77 miljoonaa euroa. Maksettujen matkustajakilometriänsä mukaan laskettuna Tyrolean oli 1,2 miljardilla matkustajakilometrillään maailmassa 176. sijalla selvästi pienempi kuin Crossair (118. sijalla 3,5 miljardilla matkustajakilometrillä) ja Lufthansa City Line (116. sijalla 3,6 miljardilla matkustajakilometrillä).

(*) Liikesalaisuus.

(°) Yhteen suuntaan, tiedot vuodelta 1999.

(24) Tyrolean tarjoaa lentoliikennepalveluja enimmäkseen Itävallan kotimaisilla ja Euroopan alueellisilla reiteillä. Yhtiö käyttää lentokoneita, joiden kapasiteetti on enintään 80 matkustajapaikkaa. Tärkeimmät reitit ovat Innsbruck—Wien [...], Klagenfurt—Wien [...], Wien—Budapest [...] ja Wien—Stuttgart [...]. Kotimaan markkinoiden edelleen kehittämisen lisäksi Tyrolean on asettanut tavoitteekseen ennen kaikkea Keski- ja Itä-Eurooppaan suuntautuvien sekä Itävallan ja Saksan välisten lentojen lisäämisen.

(25) Helmikuussa 2001 Austrian Airlines osti 100 prosenttia Rheintalflugin osakkeista. Vuonna 2000 Rheintalflug kuljetti yhteensä 250 000 matkustajaa. Nykyisin se käyttää reiteillä Altenrhein—Wien, Wien—Geneve, Wien—Tallinna, Wien—Varsova ja Wien—Milano Austrian Airlinesin lennonnumerointia. Vuonna 2000 Rheintalflugin liikevaihto oli 31 miljoonaa euroa.

3 AUSTRIAN AIRLINESIN JA LUFTHANSAN YHTEIS- TYÖSOPIMUS

(26) Lufthansan ja AuA:n yhteistyösopimuksen pitkän aikavälin tavoitteena on yritysten lentoliikenneverkkojen yhdistäminen koko maailmassa. Tätä tarkoitusta varten tehty reittiverkkoja koskeva sopimus tuli voimaan vuoden 2000 kesäaikataulusta alkaen ja käsittää matkustajaliikenteen, huollon, lentokenttäpalvelut ja maahuolintapalvelut. Osapuolet ottivat 1 päivänä tammikuuta 2000 käyttöön yhteisen hintapolitiikan ja koordinoivat kaikkien lentojensa aikataulut.

(27) Suunnitelman mukaan yhteistyöstä tulee kaikkein laajinta Itävallan ja Saksan välisessä lentoliikenteessä, josta tehtiin "naapurisopimus". Sopimukseen kuuluu yhteisyrityksen perustaminen hoitamaan kyseisten maiden välistä lentoliikennettä. Osapuolet yhdistävät pääliikennöntireiteiltä saadut tulot mutta ei kuitenkaan solmukohtien syöttöliikenteen tuloja. Lufthansan kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen myötä AuA siirtyi vuonna 1999 Qualifyer-liittoutumasta Star-liittoutumaan. AuA lopetti yhteistyönsä Qualifyer-liittoutumaan kuuluvien lentoyhtiöiden kanssa joulukuun 1999 lopussa.

(28) Yhteistyösopimus sisältää enimmäkseen aieilmoituksia. Kuten jäljempää lähemmin ilmenee, osapuolet ovat tehneet täytäntöönpanosopimukset kaikilla merkittävillä alueilla.

Yhteistyösopimuksen pääkohdat ovat:

3.1 Itävallan ja Saksan välistä lentoliikennettä varten perustettu yhteisyritys

(29) Naapurisopimuksessa luetellaan joukko sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia yhteisesti tarjottavia palveluja. Sen mukaan molemmat osapuolet jakavat siirtymäkauden jälkeen [...] näiden yhteisten palvelujen tuotot ja kustannukset. Liittoutuman ohjauskomitea (Alliance Steering Committee) valvoo yhteisten palvelujen kehitystä ja menestystä ja voi antaa yhteisistä palveluista vastaavalle liikkeenjohdolle, niin kutsutulle liikennekomitealle (Traffic Committee eli Tracom) sitovia ohjeita.

Kummallakin osapuolella on Tracomissa yhtä monta edustajaa, jotka saavat edelleen palkkaa alkuperäiseltä työnantajayritykseltään. Tracom vastaa yhteisten palvelujen johtamisesta, liiketoimintasuunnitelmasta, liikennejärjestelmästä jne. Naapurisopimuksessa vahvistetaan nimenomaisesti, että osapuolet pysyvät itsenäisinä ja tekevät edelleen omat päätöksensä toisistaan riippumatta.

(30) Liikennesuunnitelma koostuu yhteisestä reittijärjestelmästä, yhteisestä hintarakenteesta ja yhteisestä aikataulusta. Osapuolilla ei ole oikeutta tehdä sopimuksia säännönmukaisista palveluista yhteisillä reiteillä linjaliikennettä harjoittavien kolmansien yritysten kanssa.

3.2 Maailmanlaajuinen yhteistyö

(31) AuA ja Lufthansa aikovat perustaa integroidun maailmanlaajuisen liikennejärjestelmän, joka käsittää yhdessä suunnitellun reittiverkoston, yhteisen hintapolitiikan ja yhteisen rahoitusuunnitelman. Maailmanlaajuinen yhteistyö käsittää kanta-asiakasohjelmien pisteiden yhteiskäytön, yhteistunnuksen käytön (code sharing), palvelutasojen yhdenmukaistamisen ja tietojenkäsittelyjärjestelmien yhdistämisen. Sähköisen tietojenkäsittelyn alalla osapuolet yhdistävät osittain järjestelmiään muun muassa lentotietojen tallennuksen, varausjärjestelmien, lipunmyynnin ja varastojärjestelmien osalta. Käyttämällä matkustajien lähtöselvityksessä yhteisiä lentokenttäpalveluja osapuolet haluavat taata asiakkailleen sujuvat koneenvaihdot.

(32) Voidakseen kehittää verkkojaan yhdessä osapuolet aikovat vahvistaa yhdessä hintansa maailmanlaajuisesti erityisen määräsuhdetta koskevan sopimuksen (Special Prorate Agreement) mukaisesti. Hintasopimus käsittää kaikki tariffiryhmät. Osapuolten käsityksen mukaan yhteinen hinnoittelu on tarpeen niiden reittiverkkojen liittämiseksi yhteen. Tällöin on esimerkiksi mahdollista järjestää menomatkalta AuA:n lento ja paluumatkalta Lufthansan lento taikka tarjota AuA:n syöttöliikennettä Lufthansan solmukohtiin matkan jatkamiseksi Lufthansan lennolla. Reiteillä, joilla toisella osapuolella on suora lento ja toisella ainoastaan koneenvaihtoa edellyttävä lento⁽⁶⁾, ensin mainittu yhtiö on hintajohtaja. Yhteisen hinnoittelun lisäksi osapuolet aikovat sovittaa yhteen myös lentovuoronsa, jotta välttyttäisiin päällekkäisyyksiltä.

⁽⁶⁾ Lufthansa tarjoaa esimerkiksi suoraa lentoa Frankfurtista Kiovaan, mutta AuA:n Frankfurt—Kiova yhteys sisältää koneenvaihdon Wienissä.

- (33) Code Sharing -sopimus mahdollistaa homogeenisen tuotteen tarjoamisen asiakkaalle. Lennonnumeroiden yhdistäminen merkitsee, että yhtiö käyttää tietyllä lennolla oman tunnuksensa lisäksi myös kumppaninsa tunnusta. Näin yhtiö voi myydä lentoa omanaan, vaikka sen lentäisikin kumppaniyhtiö. Osapuolet aikovat sovittaa yhteen lentoaikataulunsa, jotta ne voivat tarjota vastavuoroisia liityntälentoja. Ne voivat milloin tahansa ottaa käyttöön lisälentoja tai -reittejä, kunhan niistä ilmoitetaan ensin kumppanille.

3.3 Yhteinen markkinointistrategia

- (34) Kummankin yhtiön markkinointiosastot pysyvät edelleen itsenäisinä. AuA ottaa vastuulleen lentolippujen markkinoinnin ja myynnin Itävallassa, ja Saksassa siitä vastaa Lufthansa. Yhtiöt aikovat kuitenkin tehdä yhteistyötä monilla alueilla. Tämä ilmenee esimerkiksi yhteisen edustuston perustamisena Itävaltaan ja Saksaan sekä ulkomaanmarkkinoilla, joilla AuA:n on tarkoitus ensisijaisesti vastata markkinoinnista Keski- ja Itä-Euroopassa, ja myös Internetin välityksellä tapahtuvassa lentolippujen myynnissä.
- (35) Molemmilla osapuolilla säilyy oikeus tarjota suoria yhteyksiä kotimaansa markkinoilta ulkomaisiin kohteisiin aina, kun se on taloudellisesti mahdollista.
- (36) Kotimaanliikenteensä kumpikin yhtiö hoitaa edelleen täysin itsenäisesti.

3.4 Tytäryhtiöt ja osakkuusyhtiöt

- (37) Osapuolet liittävät läheiseen yhteistyöhön myös omat tytäryhtiönsä ja osakkuusyhtiönsä. Yksi verkoston kehittämiseen liittyvä tavoite on Lauda Airin palvelutarjonnan kehittäminen Saksassa.

3.5 Solmukohtajärjestelmän organisointi

- (38) Osapuolet haluavat sopimuksen avulla tehostaa Frankfurtin, Münchenin ja Wienin solmukohtiensa (hub) käyttöä. Wienin ja Münchenin on tarkoitus täydentää solmukohtina toisiaan niin, että Wien palvelee lähinnä Keski- ja Etelä-Eurooppaa ja München Saksasta ja Saksaan suuntautuvaa liikennettä, Euroopan sisäisiä reittejä sekä mannertenvälisiä reittejä. Solmukohtien kehittämisessä on tarkoitus ottaa huomioon osapuolten tavoitteet ja reittiverkot. Lisäksi suunnitteilla on vastavuoroista syöttöliikennettä.

3.6 Lentokenttäpalvelut

- (39) Maahuolintapalveluista osapuolet olivat tehneet periaatteellisen sopimuksen, jonka mukaan ne käyttäisivät ensisijaisesti Lufthansan 100-prosenttista GlobeGround-tytäryhtiötä, mikäli sen palvelujen hinnat olisivat kilpailukykyisiä. Toukokuun 2001 lopussa Lufthansa myi 51 prosenttia GlobeGroundin osakkeista ranskalaiselle Penauille Polyservices -yhtiölle. Loput osakkeet siirretään Penauille 30 päivänä kesäkuuta 2002. Osapuolet ovat sittemmin purkaneet GlobeG-

roundia koskevan sopimuksensa. Siksi maahuolintapalveluita ei jäljempänä enää tarkastella lähemmin.

3.7 Rahtiliikenne

- (40) Osapuolet eivät suunnittele rahtitoimintojensa yhdistämistä. Tehokkuuden lisäämiseksi suunnitteilla on kuitenkin pitkäaikainen yhteistyö logistiikan alalla.

4 ASIAA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

- (41) Saksan ja Itävallan välistä lentoliikennettä koskevan yhteisyrityksen toiminnasta osapuolet vastaavat yhdessä ja tasa-arvoisina kumppaneina. Yhteisyritys ei saa haltuunsa tarvittavia resursseja, joiden turvin se pystyisi harjoittamaan riippumatonta liiketoimintaa. Se jää pysyvästi riippuvaiseksi osapuolista.
- (42) Yhteisyrityksen tavoitteena ja toiminnan tarkoituksena on molempien oikeudellisesti itsenäisinä pysyvien emoyhtiöiden kilpailutoiminnan yhteensovittaminen. Naapurisopimuksella perustetaan yhteistoiminnallinen yhteisyritys eikä kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan hoitavien yhteisyritysten käsitteestä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 mukaan annetussa komission tiedonannossa ⁽⁷⁾ tarkoitettu kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan hoitava yhteisyritys. Yhteisyritys on osa paljon laajempaa yhteistyösopimusta, joka kuuluu EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan soveltamisalaan.
- (43) Asetuksessa (ETY) N:o 3975/87 säädetään menettelystä sovellettaessa EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan määräyksiä yhteisön lentokenttien väliseen lentoliikenteeseen ja ETA-sopimuksen 53 artiklan määräyksiä Euroopan talousalueen (ETA) jäsenvaltioiden lentokenttien väliseen lentoliikenteeseen. Sen soveltamisalaan kuuluu vain ETA:n lentokenttien välinen lentoliikenne. ETA:n ja kolmansien maiden välinen lentoliikenne ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 3975/87 soveltamisalaan eikä tämä päätös koske sitä.

5 MERKITYKSELLISET MARKKINAT

5.1 Kyseessä olevat palvelut

- (44) Sopimuksessa tarkoitettuja palveluita ovat matkustajien ja tavaroiden kuljettaminen ilmateitse reittiliikenteessä. Kumpikin sopimuspuoli tarjoaa reittilentoja, tilauslentoja ja rahtiliikennepalveluja.

⁽⁷⁾ EYVL C 66, 2.3.1998, s. 1.

(45) Komission käsityksen mukaan tilauslentoliikenne ei tässä tapauksessa merkitse vaihtoehtoa reittilentoliikenteelle. Tämä johtuu erityisesti siitä, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa asiakkaat ovat lähinnä liikematkustajia. Toisin kuin lomamatkustajat liikematkustajat eivät voi hyväksyä tilauslentoihin liittyvää epävarmuutta. Koska osapuolet eivät tiettyä teknistä yhteistyötä lukuun ottamatta suunnittele rahtiliikennettä koskevien toimintojensa yhdistämistä, rahtiliikennettä ei oteta jäljempänä huomioon.

5.2 Lentoliikennemarkkinat

(46) Merkityksellisten markkinoiden rajaamiseksi lentoliikennettä koskevissa asioissa komissio on kehittänyt oikeuskäytännön tukemissa useissa päätöksissään niin kutsutun lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan (jäljempänä 'O&D-lähestymistapa')⁽⁸⁾, jonka mukaan jokainen lähtöpaikan ja määräpaikan välinen reitti on katsottava kuluttajan näkökulmasta erillisiksi markkinoiksi. Jotta voitaisiin päätellä, vallitseeko tietyllä todellisella reitillä kilpailua, tarkastellaan kokonaista liikenneyhteyksien joukkoa. Näihin kuuluvat:

- a) kyseisten lentokenttien väliset suorat lennot;
- b) suorat lennot sellaisten vaihtoehtoisten lentokenttien välillä, joiden asiakashankinta-alueet ovat merkittävässä määrin päällekkäisiä kyseisten lentokenttien asiakashankinta-alueiden kanssa;
- c) kyseisten lentokenttien väliset koneenvaihtoa edellyttävät yhteydet, jos niitä voidaan pitää suorien lentojen vaihtoehtoina. Missä määrin suoria lentoja voidaan korvata koneenvaihtoa edellyttävillä lennoilla, riippuu monista tekijöistä — muun muassa lentoajasta tai tietyn reitin lentotiheydestä (ja lentoaikatauluista);
- d) mahdollisuudet käyttää vaihtoehtoisia matkustustapoja (autoa ja/tai junaa), joita voidaan matka-aika ja liikennöintitiheys huomioon ottaen pitää suoria lentoja tai koneenvaihtoa edellyttäviä lentoja korvaavina vaihtoehtoina⁽⁹⁾.

(47) Komissio jakaa asiakkaat lisäksi aikaherkkiin asiakkaisiin (time-sensitive customers) ja ajasta riippumattomiin asiakkaisiin (non-time-sensitive customers). Aikaherkät asiakkaat haluavat päästä määränpäähensä mahdollisimman nopeasti. Heillä ei ole lähtö- tai saapumisajoissa paljon joustovaraa, ja he vaativat mahdollisuutta muuttaa varauksiaan lyhyellä varoitusaajalla. Asiakkaat, joille ajalla ei ole merkitystä, kiinnittävät sen sijaan

enemmän huomiota hintaan ja ovat valmiit sietämään myös pitempiä matka-aikoja⁽¹⁰⁾.

(48) Osapuolten käsityksen mukaan myös liikematkustajat ovat viime aikoina tulleet hintatietoisemmiksi ja ostavat alle kuuden tunnin lennoille usein säästöhintaisia lippuja, jos tämä on aikataulullisesti mahdollista. Tästä johtuu, että aikaherkkien matkustajien osuus kaikista lentomatkustajista on huomattavasti suurempi kuin liikemiesluokan valinneiden matkustajien osuus.

(49) Osapuolet ovat korostaneet, että globaalistumisen vuoksi lentoyhtiöt eivät kilpaile keskenään yksittäisillä reiteillä, vaan kilpailu on reittiverkkojen ja solmukohtien välistä. Siksi kilpailun rajaaminen reittikohtaiseksi ei ole asianmukaista.

(50) Osapuolet lähestyvät tätä asiaa tarjontapuolen näkökulmasta. Yritysten kannalta kilpailu saattaa hyvinkin olla kilpailevien reittiverkkojen välistä. Tällä ei ole kuitenkaan merkitystä merkityksellisten markkinoiden rajaamisessa, koska se ei vastaa kuluttajan näkemystä asiasta. Kuluttaja haluaa lentää tietyistä lähtöpaikasta tiettyyn määräpaikkaan. Tällöin hän voi hyötyä kilpailusta vain, jos hänellä on tällä yksittäisellä reitillä valittavanaan useita lentoyhtiöitä. Kysynnän kannalta on näin ollen asianmukaista käyttää yhteistyösopimuksen seurausten tarkastelussa O&D-lähestymistapaa.

(51) Osapuolten yhteistyötä arvioidessaan komissio voi jakaa ETA:n sisällä tarjottavat lentoliikennepalvelut kolmeen luokkaan, joita kyseinen sopimus koskee:

- a) Itävallan ja Saksan välinen lentoliikenne;
- b) Itävallan tai Saksan ja jonkin muun ETA-valtion välinen lentoliikenne (esimerkiksi Frankfurt—Rooma-reitti);
- c) muiden ETA-valtioiden välinen lentoliikenne (esimerkiksi Lontoo—Rooma-reitti).

(52) Kuten 8 luvussa selvitetään, erityisesti yhteistyöhön kuuluva naapurisopimus aiheuttaa ongelmia. Seuraavat edellä mainittuja seikkoja koskevat päätelmät koskevat näin ollen kahdenvälistä liikennettä Itävallan ja Saksan välillä.

5.2.1 Koneenvaihtoa edellyttävät yhteydet

(53) Lisämatka-aika, jonka matkustaja on valmis hyväksymään koneenvaihtoa edellyttävän yhteyden vuoksi, on periaatteessa riippuvainen matkan kokonaiskestosta. Lyhyillä reiteillä, joilla matka-aikakin on lyhyt kuten Itävallan ja Saksan välisessä liikenteessä, voidaan olettaa, että vain harvat ajasta riippumattomat matkustajat

⁽⁸⁾ Ks. asiassa KLM—Alitalia 11 päivänä elokuuta 1999 tehty komission päätös (asia N:o COMP/JV.19 — KLM/Alitalia: <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>).

⁽⁹⁾ Tästä osapuolet ovat väittäneet, että suurnopeusjunat ja auto ovat alle 600 kilometrin matkoilla lentokoneen vaihtoehtoja.

⁽¹⁰⁾ Liikematkustajat ovat yleensä aikaherkempiä kuin turistit ja hankkivat mieluummin lentolippuja, jotka mahdollistavat joustavat varauksen muutokset. Toiseen matkustajaluokkaan kuuluvat henkilöt eivät ole sidottuja tiettyihin aikoihin, vaan hinta on heille tärkeämpi tekijä. He hyväksyvät pitemmät matka-ajat ja voivat kustannussyistä suosia koneenvaihtoa edellyttäviä lentoja suoriin lentoihin verrattuna.

vaihtaisivat hintojen nousun vuoksi suoran lennon koneenvaihtoa edellyttävään yhteyteen ⁽¹¹⁾. Näiden lentomatrustajien määrää voidaan pitää liian vähäisenä, jotta koneenvaihtoa edellyttävät yhteydet Itävallan ja Saksan välisessä lentoliikenteessä voisivat aiheuttaa kilpailupainetta suorien lentojen ehtoihin. Kilpailupoliittisia arvioita tehtäessä voidaan lisäksi ottaa huomioon vain sellaiset koneenvaihtoa edellyttävät yhteydet, joilla lentomatrustaja voi turvautua osapuolten kanssa kilpaileviin yrityksiin. Tämä olisi kuitenkin mahdollista vain harvoilla reiteillä. Näin ollen jäljempänä olevassa arvioissa ei oteta huomioon koneenvaihtoa edellyttäviä yhteyksiä.

5.2.2 Päällekkäiset asiakashankinta-alueet

- (54) Matrustajilla, jotka aloittavat tai päättävät matkansa kahden tai useamman lentokentän asiakashankinta-alueella, on mahdollisuus valita lentomatrustansa lähtö- tai määräpaikka. Kilpailu lisääntyy, jos lentoaseman valintamahdollisuus merkitsee myös suurempaa toisistaan riippumattomien lentoyhtiöiden valikoimaa (toisin sanoen lentoyhtiöt eivät saa olla samaan allianssiin kuuluvia kumppaneita eivätkä toistensa tytäryhtiöitä). Nyt tarkasteltavana olevassa asiassa tällainen tilanne tulee kuitenkin kysymykseen vain harvoissa vähämerkityksisissä tapauksissa ⁽¹²⁾.
- (55) Lentokentälle siirtymisen edellyttämä matrustajan hyväksyttävissä oleva lisäaika on suhteessa matrustan kokonaiskestoan. Euroopan sisäisillä lennoilla voidaan olettaa, että yksittäisten lentokenttien asiakashankinta-alueet jäävät lyhyiden lentoaikojen vuoksi pieniksi. Näin ollen asiakashankinta-alueiden päällekkäisyydellä on yhteisön sisäisillä lennoilla vähäinen merkitys. Itävallan ja Saksan väliset lennot kuuluvat jopa yhteisön sisäisten reittien lyhimpiin. Näiden reittien lyhyiden lentoaikojen perusteella komissio katsoo näin ollen, että harvoja poikkeuksia ⁽¹³⁾ lukuun ottamatta kahden lentokentän asiakashankinta-alueiden päällekkäisyydet jäävät naapuri-liikenteessä liian vähäisiksi, jotta niillä voisi olla mitään merkitystä markkinoihin.
- (56) Näin ollen komissio päättelee, että päällekkäisillä asiakashankinta-alueilla ei ole Itävallan ja Saksan välisessä lentoliikenteessä oleellista merkitystä. Tämän päätelmän vahvistavat osapuolten itse esittämät arviot. Mainittujen tietojen mukaan Itävallan ja Saksan välillä liikkuvista

lentomatrustajista vain 2—3 prosenttia asuu useamman kuin yhden lentokentän asiakashankinta-alueella.

5.2.3 Vaihtoehtoiset liikennevälineet

- (57) Osapuolet ovat esittäneet, että maantie ja rautatie ovat vaihtoehtoisia matrustusmahdollisuuksia enintään 600 kilometrin pituisilla Itävallan ja Saksan välisillä matkoilla.
- (58) Komissio sen sijaan katsoo, että kuluttajat pitävät ratkaisevina tekijöinä matrustan pituuden sijaan sen laatuun liittyviä tekijöitä ja ennen kaikkea matrustan kokonaiskesto. Aikaherkille matrustajille muut liikennevälineet ovat vaihtoehtoja vain silloin, jos ne eivät olennaisesti pidennä matka-aikaa. Tämä koskee luonnollisesti vähemmän ajasta riippumattomia matrustajia, jotka ovat lähinnä kiinnostuneita alentamaan matrustasta aiheutuvia kustannuksia.
- (59) Taulukossa 1 esitetään joukko tämän asian kannalta olennaisia reittejä koskevia tietoja. Niiden mukaan matrustaminen henkilöautolla tai junalla kaupungin keskustasta keskustaan on mahdollista suunnilleen yhtä lyhyessä ajassa kuin lentäen vain reiteillä Salzburg—München ja Linz—München. Wienin ja Münchenin välillä matka-aikojen ero olisi yli kaksi tuntia. Näin ollen matrustan kesto kasvaisi henkilöautoa tai junaä käytettäessä yli 70 prosenttia. Jos huomioon otetaan myös mahdollinen paluumatka, ylimääräinen matka-aika kasvaisi yli neljään tuntiin. Aikaherkille matrustajille henkilöauto ja juna eivät sen vuoksi tulisi kysymykseen. Nämä liikennevälineet voivat siksi merkitä vaihtoehtoa vain rajalliselle määrälle ajasta riippumattomia matrustajia.
- (60) Eri liikennemuotojen välisen kilpailun määrästä voidaan tehdä päätelmiä myös hintavertailun perusteella. Liikemiesluokan lentolipun ja ensimmäisen luokan junalipun tai APEX-lentolipun ja toisen luokan junalipun välinen hintavertailu osoittaa, että lentomatrusta on yleensä yli kaksi kertaa niin kallis kuin junamatrusta (myös lentomatrustan ja henkilöautolla tehdyn matrustan hintaero on huomattava). Tämä on ristiriidassa sen osapuolten näkemyksen kanssa, jonka mukaan vaihtoehtoiset liikennevälineet kilpailevat lentokoneen kanssa. Jos näin olisi, hintojen pitäisi lähestyä toisiaan tai lentoyhteyksiä ei olisi lainkaan tarjolla, jos muilla liikennevälineillä tehtyjen matrustojen hinnat olisivat niin alhaiset, että lentoyhtiöillä ei olisi mahdollisuutta saavuttaa niitä. Hintojen vertailu ei näin ollen tue osapuolten näkemystä, jonka mukaan lentokone ja muut liikennevälineet kuuluvat samoille markkinoille.

⁽¹¹⁾ Tätä päätelmää tukevat yleisesti komission asiassa KLM—Alitalia tekemän tutkimuksen tulokset. Komissio viittasi päätöksessään siihen, että reiteillä Amsterdam—Rooma ja Amsterdam—Milano koneenvaihtoa edellyttävää yhteyttä käyttävien lentomatrustajien prosenttiosuus on hyvin pieni. Tämä näyttää osoittavan, että suoria lentoja ei ole mahdollista korvata koneenvaihtoa edellyttävällä lennolla kummankaan matrustajaryhmän (aikaherkät ja ajasta riippumattomat matrustajat) kannalta. Ks. asiassa KLM—Alitalia 11 päivänä elokuuta 1999 tehty komission päätös.

⁽¹²⁾ Osapuolet ovat esimerkiksi esittäneet, että Voralbergissä (Itävallan länsiosassa) asuvat matrustajat käyttäisivät mieluummin Zürichin kuin Innsbruckin lentokenttää. Yhteistyösopimuksen tekoajankohdasta Swissairilla oli päivittäin viisi lentoa Zürichistä Berliiniin. Näin ollen kyseisillä matrustajilla oli mahdollisuus valita Swissairin ja AuA:n/Lufthansan välillä.

⁽¹³⁾ Tällaista poikkeusta ajasta riippumattomille matrustajille saattavat merkitä Innsbruckin ja Salzburgin asiakashankinta-alueet, jos kyseiset matrustajat haluavat lentää Münchenin kautta Saksan sisäisillä reiteillä, joilla toimii Lufthansan lisäksi myös muita kilpailijoita.

- (61) Tästä voidaan päätellä, että Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä muut liikennevälineet eivät tavallisesti ole vaihtoehtoja aikaherkille suorilla lentoja käyttäville matkustajille. Matkan kestosta ja matkustusmu-
kavuudesta riippuen tämä on kuitenkin ajasta riippumattomien matkustajien osalta mahdollista ⁽¹⁴⁾.

Taulukko 1

Etäisyydet, kustannukset ja matkustusajat Itävallan ja Saksan välisillä eri reiteillä (Lähde: OAG / tammikuu 1999)

Reitti	Matka-aika suurin piirtein keskustasta keskustaan (yhteen suuntaan)				Edestakaisen matkan hinta (euroina)				
	Etäisyys maanteitse km	Lento- koneella ⁽¹⁾	Rautateitse	Henkilö- autolla	Liikemies- luokka ⁽²⁾	APEX ja sunnuntai- sääntö	1. luokka rautateitse	2. luokka rautateitse	Henkilö- auto ⁽³⁾
Wien—Frankfurt	715	3.15 h	8.37 h	8.30 h	853	518	292	194	319
Wien—München	450	2.45 h	4.51 h	5 h	550	358	164	112	201
Wien—Düsseldorf	927	3.25 h	12.20 h	11 h	1 027	617	403	267	414
Graz—Frankfurt	730	3.15 h	9.20 h	9 h	853	517	302	205	326
Salzburg—Frankfurt	543	3.45 h	5.34 h	6.30 h	584	365	238	158	242
Salzburg—München	140	2.50 h	1.30 h	1.30 h	—	398	65	43	62
Wien—Berliini	634	3.05 h	11.11 h	8 h	837	501	248	163	283
Wien—Stuttgart	682	3.30 h	7.28 h	8 h	768	464	272	179	304
Linz—Frankfurt	554	2.55 h	6.12 h	6.30 h	685	418	245	162	247
Innsbruck—Frankfurt	517	3.05 h	6.15 h	6 h	636	312	254	167	231
Linz—München	276	2.35 h	2.55 h	3.15 h	—	425	122	79	123

⁽¹⁾ Esitetty lentoaika sisältää varsinaisen lennon, lähtöselvityksen (45 minuuttia) ja matkan keskustasta lentokentälle (1 tunti).

⁽²⁾ Näillä reiteillä Lufthansa ja AuA käyttävät samoja tariffeja. Turistiluokan normaalihinta ja liikemiesluokan tariffi ovat yhtenevät.

⁽³⁾ Laskelman perustana on käytetty 0,22 euron kilometrikorvausta.

6 OSAPUOLTEN ASEMA MERKITYKSELLISILLÄ MARKKINOILLA

- (62) Edellä 5.2 luvussa lentoliikennepalvelut jaettiin kolmeen palveluluokkaan. Kuten jäljempänä 8 luvussa selvitetään, kilpailuoikeudelliset ongelmat koskevat lähinnä ensimmäistä palveluluokkaa, eli Itävallan ja Saksan välistä lentoliikennettä. Siksi tässä tarkastellaan osapuolten asemaa näillä lentoliikennemarkkinoilla.
- (63) Vuonna 1999 Itävallan ja Saksan välinen lentoliikenne käsitti 33 reittiä, joista vain yhdellä osapuollet eivät lentäneet ⁽¹⁵⁾. Molemmat yritykset yhdessä pääsevät 27:llä näistä yhteensä 33 reitistä 100 prosentin markkinaosuuteen sekä lentojen kokonaismäärän että suorilla lennoilla lentävien matkustajien kokonaismäärän mukaan laskettuna. Kyseiset 27 reittiä kattavat yli 90 prosenttia näiden kahden maan välisestä lentoliikenteestä. Näin ollen Lufthansa ja AuA ovat ylivoimaisesti vahvimmat kilpailijat Itävallan ja Saksan välisessä lentoliikenteessä.

⁽¹⁴⁾ Tämä voisi olla mahdollista reiteillä München—Salzburg, München—Linz ja München—Wien.

⁽¹⁵⁾ Rheintalflugilla oli vuonna 1998 Wienin ja Friedrichshafenin välillä 86 lentoa. Vuonna 2001 Rheintalflug siirtyi kuitenkin AuA:n omistukseen.

Taulukko 2

Viikoittaisten lentojen lukumäärä Itävallan ja Saksan välisillä eri reiteillä

Reitti	Viikoittaisten lentojen lukumäärä (talvella 1999/2000)				Lufthansa/AuA:n (Lauda mukaan lukien) yhteenlaskettu prosentuaalinen markkinaosuus suorista lennoista
	AuA	Lufthansa	Lauda	Yhteensä	
Wien—Frankfurt	28	34	0	62	100
Wien—München	14	26	13	53	100
Wien—Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz—Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg—Frankfurt	0	28	0	28	100
Wien—Berliini	14	21	0	35	100
Wien—Hampuri	0	20	14	34	100
Wien—Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz—Frankfurt	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Suorien lentojen lukumäärän ja matkustajien kokonaismäärän tarkastelun lisäksi osapuolten markkina-aseman määrittäminen edellyttää myös eri matkustajaryhmien erottamista. Vaikka osapuolet saavuttivatkin yhteistyösopimuksen myötä kaikilla matkustajamäärältään merkittävillä reiteillä suoria lentoja tarkasteltaessa 100 prosentin markkinaosuuden, niihin kohdistui edelleen kilpailua koneenvaihtoa edellyttävien lentojen merkittävässä käyttäjäryhmässä.
- (65) Matkustajat voidaan jakaa yleisesti niin sanottuihin O&D-matkustajiin (jotka lentävät suoraan lähtöpaikasta määräpaikkaan) ja matkustajiin, jotka vaihtavat konetta päästäkseen jatkolennolle. O&D-matkustajista poiketen konetta vaihtavilla matkustajilla on käytettävissään suurempi määrä lentoja, joten osapuoliin kohdistuva kilpailupaine on niiden näkökulmasta suurempi⁽¹⁶⁾.
- (66) Tämä merkitsee sitä, että kullekin lennolle osallistuu matkustajia, joiden lähtö- ja määräpaikat ovat hyvin erilaiset. Pitkän matkan lennoille osallistuvat voivat esimerkiksi tehdä valintansa Euroopan eri solmukohtien välillä, jolloin he voivat hyödyntää kilpailua. Yhteistyösopimuksen tekemisen jälkeen tämä ei enää koske Itävallan ja Saksan välisessä naapuriliikenteessä lähtöpaikasta määräpaikkaan suoraan lentäviä O&D-matkustajia eikä alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavia matkustajia⁽¹⁷⁾. Erilaiset lentomatkustajien ryhmät muodostavat näin ollen kukin omat erilliset markkinansa.
- (67) Lentoyhtiöiden yhteistyön tai liittoutuman kilpailuoikeudellista kokoarviointia varten on tästä syystä selvítettävä, muodostaako O&D-matkustajien ja alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavien matkustajien ryhmä merkittävät asiakasmarkkinat. Vaikka ryhmän osuus vaihtelee eri reiteillä merkittävästi, se on ainakin kaikilla taulukossa 3 esitetyillä Itävallan ja Saksan välisillä pääreiteillä merkittävä. Muilla naapuriliikenteeseen kuuluvilla reiteillä, joihin ei kuulu kummankaan jäsenvaltion lentoliikenteen solmukohtia, osuus saattaa olla jopa merkittävästi suurempi. Osapuolten yhteistyöstä tähän matkustajien luokkaan kohdistuvat vaikutukset on näin ollen otettava huomioon.

⁽¹⁶⁾ Jos lentomatkustaja haluaa esimerkiksi lentää Wienistä Yhdysvaltoihin, hän voi lentää joko suoraan tai Frankfurtin, Amsterdamin, Pariisin, Lontoon (jne.) kautta. Tällöin hänellä on mahdollisuus tehdä valintansa useiden kilpailevien yritysten välillä.

⁽¹⁷⁾ Alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavat matkustajat lentävät lentoaan edeltävän tai sen jälkeisen alueellisen matkan Itävallan ja Saksan välisellä reitillä ("alueellinen liityntäyhteys"). Klagenfurtista Leipzigiin matkustava voi lentää esimerkiksi Frankfurtin kautta. Tällaiset alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavat matkustajat joutuvat kuitenkin yleensä suorilla lennoilla matkustavien tavoin käyttämään ainakin osalla matkastaan jompaakumpaa osapuolista.

Taulukko 3

Tiedot matkustajamääristä Itävallan ja Saksan välisillä pääreiteillä

Reitti	Matkustajamäärä (1998) (molempiin suuntiin)	Liikemiesluokassa matkustavien osuus	O&D- matkustajien ja alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavien matkustajien osuus
Wien—Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wien—München	290 000	[...]	[...]
Wien—Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz—Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg—Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wien—Berliini	135 000	[...]	[...]
Wien—Hampuri	116 000	[...]	[...]
Wien—Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz—Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Esimerkkireitti Wien—Frankfurt

(68) Osapuolten asemaa naapuriliikenteessä voidaan havainnollistaa Itävallan ja Saksan välisen pääreitillä. Reitti Wien—Frankfurt yhdistää toisiinsa AuA:n ja Lufthansan toimintojen tärkeimmät solmukohdat.

(69) Tällä reitillä koneenvaihtoa edellyttävillä lennoilla ja vaihtoehtoisilla liikennevälineillä on vain vähäinen merkitys, joten ne voidaan jättää huomiotta. Kuten edellä on todettu, koneenvaihtoa edellyttäviä lentoja ei voida pitää lyhyillä lentoreiteillä suorien lentojen vaihtoehtoina. Junaa tai henkilöautoa ei voida pitää osapuolten ehdottaman 600 kilometrin säännön mukaisesti vaihtoehtoisina kulkuneuvoina, koska kyseisten kaupunkien välimatka on yli 600 km. Tämä koskee ainakin aikaherkkiä matkustajia. Ajasta riippumattomat matkustajat päättävät toisinaan välimatkasta huolimatta valita kulkuvälineekseen junan tai auton. Kuten 5.2.3 luvussa on esitetty, lentoliikenteen ja muiden liikennevälineiden välisten suurten hintaerojen perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että ne kuuluvat erillisille markkinoille. Jotkut matkustajat saattavat tiettyjen laadullisten etujen perusteella päätyä käyttämään muita liikennevälineitä. Esimerkiksi auto mahdollistaa riippumattomamman ja joustavamman oleskelun määräpaikassa. Siksi komissio katsoo, että edes useimmille ajasta riippumattomille lentomatkustajille maitse tapahtuva liikenne ei merkitse vaihtoehtoa.

(70) Osapuolet eivät ole väittäneet, että eri lentokenttien asiakashankinta-alueiden päällekkäisyys luo kilpailua tälle reitille. Näin ollen tätä reittiä koskeva tarkastelu keskittyy vain tarjolla oleviin suoriin lentoihin. Tästä syystä AuA:n ja Lufthansan yhteisyritys saavuttaa kyseisellä reitillä 100 prosentin markkinaosuuden.

(71) Kuten taulukosta 3 käy ilmi, vuonna 1999 noin [...] kaikista matkustajista lensi joko suorilla lennoilla tai vaihtoi konetta alueellisessa liikenteessä. Kyseisillä asiakkailla ei ole reitillä Wien—Frankfurt muuta vaihtoehtoa kuin lentää Lufthansan / Austrian Airlinesin koneilla.

Muut kahdenväliset reitit

(72) Matkustajamäärältään tärkeimmästä Itävallan ja Saksan välisestä reitistä edellä todetut seikat pätevät myös vähemmän liikennöityihin reitteihin. Kuten 5.2 luvussa on esitetty, koneenvaihtoa edellyttävillä lennoilla tai muilla liikennevälineillä ei ole useimmilla nykyisistä 33 reitistä merkitystä. Suorilla lennoilla matkustavien ja alueellisessa liikenteessä konetta vaihtavien matkustajien osuus on näillä reiteillä jopa suurempi kuin reitillä Wien—Frankfurt, joka yhdistää toisiinsa kaksi lentoliikenteen solmukohtaa. Samalla myös niiden matkustajien osuus on suurempi, joilla on mahdollisuus käyttää mainituilla reiteillä vain Lufthansan ja Austrian Airlinesin palveluja.

(73) Yhteistyösopimuksen tuloksena noin puolella molempien maiden välillä matkustavista ei ole enää muuta mahdollisuutta kuin käyttää AuA:n ja Lufthansan yhteisyrityksen palveluja.

7 KOLMANSIEN HUOMAUTUKSET

(74) Kun Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä oli julkaistu asetuksen (ETY) N:o 3975/87 16 artiklan 3 kohdan ja 5 artiklan 2 kohdan mukaiset tiedonannot, komissio vastaanotti kolmansilta huomautuksia, joissa korostettiin lähinnä seuraavia kohtia:

a) AuA:n ja Lufthansan yhteistyösopimus rajoittaa merkittävästi kilpailua naapuriliikenteen markkinoilla;

- b) kyseinen yhteistyösopimus antaa Star-allianssiin kuuluville yhtiöille mahdollisuuden vahvistaa jo muutenkin vahvaa asemaansa Euroopassa;
- c) osapuolten poikkeuksetta korkeat hinnat naapuriliikenteen reiteillä heikentävät kuluttajien asemaa;
- d) poikkeukselle olisi asetettava merkittäviä ehtoja. Erityisesti markkinoille pääsyn esteitä kuten lähtö- ja saapumisaikojen vähyyttä olisi pienennettävä;
- e) yhteistyön avulla molemmat osapuolet pääsevät hyvin vahvaan asemaan saksalais-itävaltalaisilla markkinoilla. Yhteisyritystä pienempiä kilpailijoita olisi suojeltava kilpailua rajoittavalta käyttäytymiseltä, kuten hintojen polkemiselta ja ylikapasiteetin ylläpitämiseltä;
- f) Euroopan lentoliikenneala on keskittymässä. Liittymisellä Star-allianssiin on ratkaiseva merkitys AuA:n pyrkimyksille säilyttää itsenäisyytensä;
- g) (suur)asiakkaat saavat osansa kustannussäästöistä, jotka saadaan aikaan yhteistyön ansiosta. Ne hyötyvät myös laajemmasta reittiverkosta ja kattavammasta lentojen tarjonnasta liittoutuman sisällä.

8 EY:N PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 1 KOHTA (TAI ETA-SOPIMUKSEN 53 ARTIKLAN 1 KOHTA)

8.1 Yritysten välinen sopimus

- (75) Lufthansan ja AuA:n välinen yhteistyösopimus on EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritysten välinen sopimus⁽¹⁸⁾.

8.2 Kilpailun rajoittaminen

- (76) Yhteistyösopimuksen tultua voimaan molemmat tähän asti keskenään kilpailleet yritykset työskentelevät sen mukaisesti yhdessä yhteisen liikenteen kehittämiseksi ETA:n alueella. Kyseiseen yhteistyöhön kuuluu erityisesti yhteinen hintapolitiikka ja markkinoiden jakaminen. Markkinat jaetaan sovittamalla yhteen yritysten lentoaikataulut, lentojen tiheys ja kapasiteetit. Sopimus rajoittaa näin ollen sopimuspuolten tosiasiallista ja potentiaalista kilpailua.

8.2.1 Itävallan ja Saksan välinen liikenne (molempiin suuntiin)

- (77) Osapuolet ovat yhteisyrityksen perustamalla sovittaneet yhteen kapasiteetteihin, lentojen tiheyteen, hintoihin ja markkinointiin liittyvät toimintonsa kaikilla Itävallan ja Saksan välisen naapuriliikenteen reiteillä. Kustannukset ja tulot kirjataan yritysten välillä tasan. Näin yritykset

sulkevat pois mahdollisuudet keskinäiseen kilpailuun näillä markkinoilla.

- (78) Sopimus vahvistaa molempien yritysten markkina-voimaa vielä entisestään, koska muille palveluntarjoajille luodaan lisää markkinoille pääsyn esteitä sovittamalla yhteen resurssit, reittiverkot ja lentoaikataulut. Sama koskee myös yhteistä kanta-asiakasohjelmaa, koska suuri osa asiakkaista on liikematkustajia, jotka suosivat lentoyhtiöitä, joilla on yhteinen kanta-asiakasohjelma, sillä se helpottaa bonuspisteiden keräämistä. Näin ollen yhteinen kanta-asiakasohjelma saattaa merkitä huomattavaa markkinoille pääsyn estettä yhtiöille, joilla ei ole tarjottavanaan mitään vastaavaa järjestelmää. Osapuolten markkina-asemaa vahvistaa myös niiden käytettävissä oleva lähtö- ja saapumisaikojen lukumäärä Saksan ja Itävallan tärkeimmillä lentokentillä, samoin kuin suhteellisen suuri määrä lentovuoroja, joita ne jo nyt tarjoavat kyseisillä reiteillä.
- (79) Yhteisyritys rajoittaa merkittävästi kilpailua Itävallan ja Saksan välisessä lentoliikenteessä, koska se poistaa osapuolten mahdollisuudet tosiasialliseen ja potentiaaliseen keskinäiseen kilpailuun ja koska niillä on hyvin vahva markkina-asema.

8.2.2 Muut ETA:n sisäiset reitit

- (80) Kuten edellä 5.2 luvussa on todettu, sopimus koskee Saksan ja Itävallan välisen liikenteen lisäksi myös Saksan tai Itävallan ja muun ETA-maan välistä liikennettä sekä kahden muun ETA-maan välistä liikennettä. AuA:n ja LH:n yhteistyö näillä reiteillä koskee ennen kaikkea yhteistä reittiverkon suunnittelua, sopimista yhteisestä hinnoittelusta ja palvelujen sovittamista yhteen. Yhteinen hinnoittelu koskee kaikkia reittejä, joilla yritysten reittiverkot ovat yhdistettävissä, eli joilla matkustaja voi lentää yhteen suuntaan Lufthansalla ja toiseen AuA:lla. Tämä koskee periaatteessa kaikkia ETA:n sisäisiä reittejä. AuA ja Lufthansa sopivat keskenään myös lentovuoroistaan välttääkseen niiden päällekkäisyyden.
- (81) Jos kyseisillä reiteillä esiintyy suorien lentojen ja koneenvaihtoa edellyttävien lentojen välistä kilpailua, Itävallan tai Saksan ja jonkin muun ETA-maan välisessä lentotoiminnassa rajoitetaan toisen yrityksen suorien lentojen ja toisen yrityksen koneenvaihtoa edellyttävien lentojen välistä kilpailua tai mahdollisuus siihen poistetaan kokonaan⁽¹⁹⁾. Kahden muun ETA-maan välisillä lennoilla, kuten reitillä Lontoo—Rooma, yhteistyösopimus ei sen sijaan sanottavasti rajoittaisi kilpailua. Osapuolet ovat tosin olleet joillakin näistä reiteistä koneenvaihtoa edellyttävien lentojensa vuoksi tosiasiallisia tai potentiaalisia kilpailijoita, mutta niillä ei liene ollut kyseisillä reiteillä merkittävää markkina-asemaa.

⁽¹⁸⁾ ETA-sopimuksen 53 artikla sisältää saman määräyksen kuin EY:n perustamissopimuksen 81 artikla. Kaikki viittaukset EY:n perustamissopimuksen 81 artiklaan viittaavat näin ollen ilman eri mainintaa myös ETA-sopimuksen 53 artiklaan.

⁽¹⁹⁾ Niinpä esimerkiksi ajasta riippumattomalla lentomatkustajalla, joka haluaa matkustaa Hampurista Roomaan, on ollut tähän saakka mahdollisuus valita joko suora lento Lufthansalla tai koneenvaihtoa Innsbruckissa edellyttävä lento AuA:lla.

- (82) Näin ollen sopimus rajoittaa osapuolten välistä kilpailua Itävallan tai Saksan ja muun ETA-maan välisillä reiteillä.

8.3 Vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

- (83) AuA:n ja Lufthansan välinen yhteistyösopimus koskee lentomatrustajien ja rahdin kuljettamista ETA:n sisällä ja vaikuttaa näin ollen jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9 EY:N PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 3 KOHTA

- (84) EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaisesti voidaan kuitenkin julistaa, että 81 artiklan 1 kohdan määräykset eivät koske yritysten välisiä sopimuksia, jos nämä osaltaan tehostavat tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistävät teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä

- a) asettamatta osapuolille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi; tai
- b) antamalla näille yrityksille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia tuotteita.

9.1 Yhteistyösopimuksen taloudellista kehitystä edistävä vaikutus

- (85) Osapuolet ovat väittäneet, että yhteistyösopimus edistää monin tavoin taloudellista kehitystä. Lentomatrustajat hyötyvät erityisesti paremmista koneenvaihto- ja jatkolentomahdollisuuksista.
- (86) Naapuriliikennettä lukuun ottamatta osapuolten reittiverkot ovat suureksi osaksi toisiaan täydentäviä. AuA:n toiminnan painopiste on Euroopan sisäisillä keskipitkillä reiteillä, erityisesti Keski- ja Itä-Euroopassa, kun taas ylivoimainen enemmistö Lufthansan reiteistä on pitkiä matkoja. Näiden toisiaan täydentävien verkkojen yhdistäminen tuo mukanaan taloudellisesti merkittäviä synergiaetuja ja luo kuluttajien kannalta kiinnostavia yhteyksiä. Osapuolten reittiverkkojen yhteensovittaminen ja laajentaminen parantaa verkoston suorituskykyä ja parantaa ennen kaikkea yhteyksiä Itä-Euroopan valtioihin.
- (87) Laajan eurooppalaisen reittiverkoston rakentaminen säästää osapuolten kustannuksia lisäämällä liikennettä yhteisessä reittiverkostossa parantamalla reittien välisiä yhteyksiä, tehostamalla lentotiheyden suunnittelua, parantamalla kapasiteetin käyttöastetta ja tehostamalla myyntijärjestelmien ja maahuolintapalvelujen organisoimista. Osapuolet odottavat saavuttavansa kustannussäästöjä myös kehittämällä yhteisesti kustannustehokkaita uusia myyntitapoja (E-lippu).

- (88) Lufthansan kanssa tekemänsä yhteistyösopimuksen myötä AuA siirtyi Qualiflyer-liittoutumasta Star-liittoutumaan. AuA:n tapauksessa yhteistyön tuloksena saavutettujen kustannussäästöjen määrä on näin ollen mahdollista laskea vain ottamalla huomioon liittoutuman vaihto. AuA:n hallintoneuvosto on laskenut Star-liittoutumaan liittymisen potentiaalisesti synergiaeduksi Qualiflyer-liittoutumaan jäämiseen verrattuna noin [...]. Koska on syytä olettaa, että edellä kuvattuja kustannussäästöjä olisi syntynyt jossain määrin myös Qualiflyer-liittoutumassa, yhteistyösopimuksesta kertyvien synergiaetujen voidaan katsoa muodostuvan vielä suuremmiksi verrattuna tilanteeseen, jossa AuA ei kuuluisi mihinkään allianssiin.

- (89) Tämän perusteella komissio katsoo, että sopimus edistää taloudellista kehitystä EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

9.2 Hyödyt kuluttajille

- (90) Molempien reittiverkkojen yhdistäminen tuo mukanaan yhteensovitetut lentoaikataulut ja lyhemmat odotusajat, poistaa tarpeen siirtyä terminaalista toiseen ja yhdenmukaistaa matkustajille lennon aikana tarjottavien palvelujen laadun. Kuluttajille koituvat edut näkyvät myös lisääntyneenä suorien lentojen tarjontana naapuriliikenteessä ja koneenvaihtoa edellyttävien lentoyhteyksien lisääntymisenä ennen kaikkea itäeurooppalaisiin kohteisiin. Yhteistyösopimuksen ansiosta lentovuorojen määrä on kasvanut naapuriliikenteessä esimerkiksi reiteillä Frankfurt—Klagenfurt, München—Graz, Frankfurt—Innsbruck ja Wien—Nürnberg. Lisäksi on avattu uusia yhteyksiä reiteille Graz—Stuttgart ja Wien—Friedrichshafen.
- (91) Solmukohtien välisten (hub-to-hub) yhteyksien kehittäminen on myös mahdollistanut alueliikenteen syöttöyhteyksien lisäämisen. Näiden yhteisestä reittiverkosta kuluttajille koituvien etujen odotetaan myös lisäävän kokonaisliikenteen määrää ja parantavan samalla osapuolten kapasiteetin käyttöastetta.
- (92) Kuluttajat hyötyvät myös uusista kauttakulkuyhteyksistä ja molemminpuolisen yhteistunnuksen käytön laajentamisesta solmukohtien välisiltä reiteiltä kolmansiin maihin suuntautuviin yhteyksiin. Näin molempien lentoyhtiöiden matkustajat voivat hyödyntää osapuolten reittiverkkoja, joten tarjolla on useampia kohteita ja enemmän lentovuoroja meno- ja paluulennoille.
- (93) Komissio ei ole kuitenkaan vakuuttunut, että yhteistyösopimus varmistaisi kuluttajille jäävän kohtuullisen osuuden odotettavissa olevista kustannussäästöistä esimerkiksi alhaisempina hintoina. Tämä on varmistettava jäljempänä kuvailtujen velvoitteiden avulla.

9.3 Välttämättömyys

- (94) Komissio hyväksyy väitteen, jonka mukaan suunnitellut kustannussäästöt on mahdollista saavuttaa vain sovittamalla tarkoin yhteen kummankin osapuolen liiketoimintastrategiat. Erityisesti yhteisellä reittien suunnittelulla ja verkkojen kehittämisellä saavutetusta paremmasta palvelutarjonnasta koituvat edut on mahdollista saavuttaa vain toimimalla tiiviisti yhteistyössä. Erityisesti tämä koskee myös reittejä, jotka yhdistävät toisiinsa kummankin yrityksen liikenteen solmukohtat. Tästä syystä komissio tunnustaa, että yhteistyösopimuksen edellyttämä integraatioaste on asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämätön.
- (95) Komissio katsoo kuitenkin, että on asetettava velvoitteita, joilla varmistetaan, että kilpailua ei rajoiteta enempää kuin on välttämätöntä ja että markkinoilla toimii kilpailevia yrityksiä.

9.4 Kilpailun poistaminen

- (96) Pohdittaessa kysymystä, poistaako yhteistyösopimus kilpailun, on 5.2 luvussa esitetyn mukaisesti tarkasteltava erikseen Saksan–Itävallan markkinoita ja yhteisiä muihin ETA-maihin. Ensinnäkin mainitussa tapauksessa osapuolten välinen yhteistyö on yhteisyrityksen perustaminen huomioon ottaen paljon läheisempää ja niillä on, kuten edellä 6.2.1 luvussa todettiin, erittäin vahva markkina-asema.

9.4.1 Saksan–Itävallan markkinat

- (97) Kuten taulukosta 2 ilmenee, mikään ulkopuolinen lentoyhtiö ei yhteisyrityksen perustamisajankohtana kilpaillut osapuolten kanssa yhdelläkään Itävallan ja Saksan välisellä pääreitillä. Näin ollen yhteistyö poisti vallinneen kilpailun suurella määrällä yksittäisiä reittejä.
- (98) Perustamalla yhteisyrityksen osapuolet ovat varmistaneet, että niiden välillä ei ole todellista tai potentiaalista kilpailua Itävallan ja Saksan välisillä lentoreiteillä. Vaikka oikeudelliset markkinoille pääsyn esteet ovat yhteisön lentoliikenteen vapauttamisen myötä poistuneet, osapuolten välinen yhteistyö johtaa uusiin markkinoille pääsyn esteisiin, jotka vaikeuttavat huomattavasti kolmansien yritysten pääsyä markkinoille. Tämä poistaa kilpailun suurelta osaa markkinoita. Tätä havainnollistaa seuraava reittiä Wien–Frankfurt koskeva esimerkki. Muiden kahdenvälisten reittien tilanne on vertailukelpoinen tämän tilanteen kanssa.

Reitti Wien—Frankfurt

- (99) Kuten edellä 6 luvussa on todettu, perustamalla yhteisyrityksen osapuolet poistivat lähtöpaikasta määräpaikkaan suoraan lentävien O&D-matkustajien osalta todellisen kilpailun tällä reitillä. Näin ollen voidaan katsoa, että markkinoille pääsyn esteet ovat ainakin voimak-

kaasti rajoittaneet myös potentiaalista kilpailua. Syyt tähän ovat seuraavat:

- a) ainakin Frankfurtin lentoasema on niin ylikuormitettu, että uusien tulokkaiden on hyvin vaikea saada ruuhka-aikoina lähtö- ja saapumisaikoja;
- b) osapuolten yhteenlaskettu lentotarjonta on suhteellisen suuri. Tämä vaikeuttaa uusien tulokkaiden mahdollisuuksia vakiinnuttaa asemaansa markkinoilla lisälentojen avulla;
- c) yli puolet kaikista matkustajista lentää koneenvaihtoa edellyttävillä lennoilla. Itävallan ja Saksan solmukohdian välisillä reiteillä uusien tulokkaiden on tästä syystä koko kapasiteettinsa käyttämiseksi saatava asiakkaitaan koneenvaihtoa edellyttäviä alueellisia ja kansainvälisiä lentoja käyttäviä matkustajia. Yhteisen reittiverkon avulla osapuolet varaavat kuitenkin itselleen omien solmukohtiensa useimmat syöttöliikenteelle tai jatkolennoille tarkoitetut lähtö- ja saapumisajat;
- d) osapuolet saavat sopimuksen ansiosta lisää taloudellista valtaa, koska ne niputtavat resurssinsa, kasvattavat Euroopassa liikennöivää konekantaansa, hyödyntävät yhtiöidenvälisiä interlining-järjestelyjä ja voivat sopia keskenään reittiverkoista sekä lentotiehyksistä;
- e) kanta-asiakasohjelmien yhdistäminen vahvistaa osapuolten asemaa markkinoilla ja erityisesti liike-matkustajasegmentillä. Yhteinen kanta-asiakasohjelma vaikeuttaa muiden lentoyhtiöiden markkinoille pääsyä, jos niillä ei ole vastaavaa ohjelmaa;
- f) huomattava osa kaikista tietyille reitille myydyistä lentolipuista sitoo matkustajan yritysasiakassopimusten⁽²⁰⁾ perusteella tai muista syistä käyttämään tiettyä lentoyhtiötä. Uudet tulokkaat voivat näin ollen — ainakin lähiaikoina — kilpailla hinnoilla vain pienestä osasta asiakkaita. Pienten kilpailijoiden lienee vaikea esittää potentiaalisille suurasiakkailleen vastaavia sopimuksia, koska ne eivät kykene tarjoamaan samoja palveluja kuin suurempia reittiverkkoja hallitsevat yhtiöt (paljon lentoja, hyvät yhteydet solmukohtiin jne.);
- g) osapuolten lentokoneiden käyttöaste Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä on suhteellisen heikko. Yrityksillä on käytössään myös riittävä kyky reagoida tarvittaessa nopeasti hinnannuutoksiin, joita uuden tulokkaan ilmaantuminen markkinoille voi merkitä.
- (100) Koska vain yhteisyritys tarjoaa yhteistyösopimuksen voimaantulon jälkeen Wienin ja Frankfurtin välisellä reitillä suoria lentoja ja markkinoille pääsyn esteet ovat suuret, osapuolet ovat poistaneet kilpailun tällä reitillä aikaherkkien sekä ajasta riippumattomien O&D-matkustajien että alueellisessa liikenteessä koneenvaihtoa edellyttäviä lentoja käyttävien matkustajien markkinoilla.

⁽²⁰⁾ Esimerkiksi Itävallan ja Saksan välisessä liikenteessä noin 38 prosenttia kaikista AuA:n asiakkaista on liikematkustajia, joiden lentomatkat perustuvat mainitun kaltaiseen yritysasiakassopimukseen (corporate customer deal).

Muut kahdenväliset reitit

- (101) Kuten 6 luvussa todettiin, osapuolten perustilanne on muilla kahdenvälisillä reiteillä samankaltainen kuin Wien—Frankfurt-reitillä. Tämä koskee myös markkinoille pääsyn esteitä. Niiden merkitys matkustajaluvultaan pienemmillä reiteillä on kuitenkin vielä suurempi. Koska lentomatkojen kysyntä on näillä reiteillä vähäisempi, uuden tulokkaan on saatava itselleen vielä suurempi osuus matkustajien kokonaismäärästä voidakseen toimia voitolla.
- (102) Jos on mahdollista hyväksyä, että kilpailua ei poisteta kaikilta reiteiltä, on kyse ainoastaan reiteistä, joiden merkitys on suhteellisen vähäinen. Koska osapuolet ovat määräävässä asemassa aikaherkille asiakkaille (suorilla lennoilla ja alueellisilla koneenvaihtoa edellyttävillä reiteillä matkustavat) suunnatussa tarjonnassa ja niillä on vahva markkina-asema ajasta riippumattomille asiakkaille suunnatussa tarjonnassa, yhteistyösopimus antaa niille mahdollisuuden poistaa kilpailu valtaosalta aikaherkkien ja ajasta riippumattomien asiakkaiden lentoliikennepalvelujen markkinoita.

Potentiaalinen kilpailu

- (103) Osapuolet ovat väittäneet, että kaikkia eurooppalaisia lentoyhtiöitä voidaan pitää potentiaalisina kilpailijoina. Komissio on kuitenkin todennut tekemänsä markkinatestin tulosten perusteella, että muiden lentoyhtiöiden taholta odotettavissa oleva potentiaalinen kilpailu jää vähäiseksi. Vaikka oikeudelliset markkinoille pääsyn esteet onkin poistettu, muiden lentoyhtiöiden pääsyä markkinoille ei ole vielä käytännössä turvattu. Suuret lentoyhtiöt keskittyvät rakentamaan reittiverkkoaan omien solmukohtiensa ympärille. Näin ollen voidaan päätellä, että kyseiset yhtiöt alkaisivat toimia Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä vain yhteydessä toiseen solmukohtaan, joka mahdollistaa jatko- tai syöttölennot. Tämä mahdollisuus ei ole ilmeisesti kuitenkaan todellinen lähitulevaisuudessa. Lisäksi halpalentoyhtiöiden ja alueellisten lentoyhtiöiden tapauksessa markkinoille pääsyä vaikeuttavat lukuisat esteet. Kyseisten markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen tai poistaminen on näin ollen välttämätöntä, jotta näillä kilpailijoilla olisi mahdollisuudet päästä markkinoille.

9.4.2 Yhteydet muihin ETA-maihin ja näiden väliset yhteydet

- (104) Kuten edellä 6.2.2 luvussa todettiin, yhteistyösopimus voi rajoittaa kilpailua tietyillä Itävallan tai Saksan ja jonkin muun ETA-maan välisillä reiteillä. Komission tiedossa ei ole kuitenkaan seikkoja, joiden perusteella kilpailu estyisi kyseisten reittien osalta jollakin edellä mainituista markkinoista.

10 POIKKEUKSEN EDELLYTTÄMÄT VELVOITTEET JA EHDOT

- (105) Edellä 9.4 luvussa esitetystä käy ilmi, että yhteistyösopimus on poistanut kilpailun merkittävältä osalta Saksan

ja Itävallan välistä naapuriliikennettä. Komissio katsoo, että yhteistyösopimus voidaan hyväksyä vain asettamalla velvoitteita, jotka vähentävät merkittävästi markkinoille pääsyn esteitä.

- (106) Komission väitetiedoksiannossaan ilmaisemien epäilysten perusteella osapuolet ovat ehdottaneet merkittäviä sitoumuksia, jotka on julkaistu 14 päivänä joulukuuta 2001 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Kolmansilta vastaanotettujen huomautusten perusteella ehdotettuja sitoumuksia on sen jälkeen täydennetty. Ne esitetään kokonaisuudessaan tämän päätöksen liitteessä. Liite on tämän päätöksen erottamaton osa, ja siihen sisältyvät velvoitteet ovat poikkeuksen myöntämisen olennainen edellytys.
- (107) Liitteessä kuvailtujen velvoitteiden päätarkoitus on potentiaalisten kilpailijoiden markkinoille pääsyn esteet poistamalla varmistaa, että elinkelpoista uutta kilpailua voi syntyä. Niillä on myös tarkoitus varmistaa, että kuluttajille jää kohtuullinen osuus yhteistyön myötä syntyvistä voitoista. Seuraavassa esitetään lyhyesti velvoitteiden pääkohdat.
- (108) Uudet kilpailijat ovat riippuvaisia sopivien lähtö- ja saapumisaikojen saannista asianomaisilta lentokentiltä. Monien lentokenttien kapasiteetti on kuitenkin varattu äärimmilleen juuri vilkkaimpina liikennöintiäaikoina. Osapuolten on näin ollen sitouduttava tarjoamaan uuden tulokkaan käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja tämän valitsemalla reitillä enintään 40 prosenttia niistä lähtö- ja saapumisajoista, jotka olivat ilmoituksen teko-hetkellä osapuolten käytössä kyseisellä reitillä. Lisäksi osapuolten on annettava kolmannesta maasta olevan uuden kilpailijan käytettäväksi niin kutsuttuja teknisiä lähtö- ja saapumisaikoja kyseisen lentokoneen siirtolentoa varten liikennöinnin alussa tai lopussa.
- (109) Ottaen huomioon kummankin yhtiön vahvan taloudellisen aseman ja merkittävän läsnäolon kyseisillä reiteillä komissio pitää välttämättömänä niiden päivittäisten lentovuorojen jäädyttämistä reitillä kahden vuoden ajaksi uuden tulokkaan tullessa kyseiselle reitille. Näin estetään se, että ne jo vakiintuneina yrityksinä nostavat lentovuorojensa määrää kilpailijan tullessa markkinoille ja pyrkivät näin karkottamaan potentiaalisen kilpailijan.
- (110) Tähänastisten kokemusten ja merkityksellisistä markkinoista käytettävissä olevien tietojen perusteella komissio katsoo, ettei monilla Itävallan ja Saksan kahdenvälisen liikenteen reiteillä ole odotettavissa pikaista markkinoille tuloa. Monet matkustajamääriltään heikot reitit eivät ole potentiaalisille kilpailijoille kovin houkuttelevia. Kyseisiä reittejä käytävien kuluttajien edut on myös otettava huomioon. Siksi osapuolet veloitetaan ulottamaan jollakin kilpaillulla reitillä toteuttamansa hinnanalennukset myös kolmelle muulle Saksan ja Itävallan väliselle

reitille, joilla kilpailua ei ole. Osapuolilla on mahdollisuus käyttää näitä reittejä valitessaan jonkin verran omaa harkintaansa. Koska tämä velvoite lisää merkittävästi osapuolille alihinnoittelusta aiheutuvia kustannuksia, tarjoaa se uusille kilpailijoille jonkinlaista suojaa osapuolten mahdollisesti harjoittamaa markkinoilta syrjäyttämiseen tähtävästä kilpailusta vastaan.

(111) Voidakseen hyödyntää kapasiteettiaan riittävästi uusien kilpailijoiden on kyettävä tarjoamaan eri asiakassegmenttien kannalta houkuttelevaa palvelukokonaisuutta. Tämän mahdollistamiseksi liikematkustajien markkinoilla osapuolet velvoitetaan varaamaan uusien kilpailijoidensa käyttöön enintään 15 prosenttia kunkin reitin istumapaikoista. Tämä paikkakiintiö on kilpailijoiden käytettävissä, jotta ne voivat tarjota asiakkailleen enemmän joustavuutta edestakaisilla lennoilla. Kilpailijan mahdollisuus osallistua Lufthansan/AuA:n kanta-asiakasohjelmaan tähtää myös sen houkuttelevuuden lisäämiseen erityisesti liikematkustajien kannalta.

(112) Koska koneenvaihtoa edellyttävillä lennoilla matkustavien asiakkaiden osuus on suuri, uuden kilpailijan on tärkeää saada jalansijaa myös kauttakulkumatkustajien markkinoilla. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ne voivat tehdä Lufthansan/AuA:n kanssa yhtiöidenvälisen sopimuksen, johon sisältyy uuden kilpailijan pyynnöstä määräsuhdetta (prorata) koskeva erityissopimus. Tämän määräsuhdetta koskevan erityissopimuksen ehtojen on vastattava sopimuksia, jotka osapuolet ovat tehneet kyseisen reitin osalta muiden samaan allianssiin kuuluvien kumppaneiden tai kolmansien lentoyhtiöiden kanssa.

(113) Lyhyehköillä Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä kilpailua voidaan edistää rajallisesti myös käyttämällä intermodaalikuljetuksia. Rautatie- tai maantieliikennettä harjoittavien yritysten pyynnöstä osapuolet tekevät intermodaalikuljetuksia koskevia sopimuksia, joiden mukaisesti ne tarjoavat kuljetuspalveluja Itävallan ja Saksan välisillä reiteillään osana intermodaalista kuljetusyhteyttä.

(114) Komissio on selvittänyt, että näiden velvoitteiden ansiosta on useita kilpailijoita, jotka ovat vakavissaan kiinnostuneita markkinoille tulosta tärkeillä reiteillä ja että nämä kilpailijat voivat saada tarvittavat lento-oikeudet. Tämä on merkittävä tekijä, jonka perusteella komissio voi myöntää yhteistyölle EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen. Jos todelliset olosuhteet muuttuvat, komissio voi joutua perumaan poikkeusluvan tai muuttamaan sitä asetuksen (ETY) N:o 3975/87 6 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(115) Osapuolet ovat omasta aloitteestaan ilmoittaneet, että ne noudattavat potentiaalisiiin kilpailijoihinsa nähden edellä kuvailtuja velvoitteita jo ennen komission myöntämää poikkeusta. Tästä syystä markkinoille on jo tullut uusi toimija. Adria Airways on liikennöinyt vuodesta 2001 alkaen kahdesti päivässä reitillä Wien—Frankfurt ja Air

Alps lentää reittiä Wien—Stuttgart. Kaksi muuta keski- ja itäeurooppalaista lentoyhtiötä on ilmoittanut vakavan kiinnostuksensa markkinoille tulon poikkeuksen voimaantulon jälkeen kahdella muulla merkittäväällä Itävallan ja Saksan välisellä reitillä. Osapuolten antamat sitoumukset ovat johtaneet uuden itävaltalaisen lentoyhtiön perustamiseen, jonka tarkoituksena on aloittaa vuoden 2002 syksyllä liikennöinti useilla Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä.

(116) Velvoitteiden määrä ja poikkeuksen voimassaoloaika huomioon ottaen osapuolten on toimitettava komissiolle säännöllisesti tietoja, joiden perusteella tämä voi olla vakuuttunut velvoitteiden täyttämistä,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan nojalla julistetaan, että EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta Deutsche Lufthansa AG:n (Lufthansa) ja Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG:n (AuA) 10 päivänä joulukuuta 1999 tekemään yhteistyösopimukseen ajanjaksona, joka alkaa 10 päivänä joulukuuta 1999 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2005.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa myönnetty poikkeus edellyttää liitteessä kuvailtujen velvoitteiden täyttämistä. Kyseiset velvoitteet koskevat kaikkia reittejä, joilla osapuolet harjoittavat Saksan ja Itävallan välistä naapuriliikennettä. Velvoitteet sitovat osapuolia ja niiden tytäryhtiöitä, oikeusseuraajia ja valtuutettuja edustajia. Osapuolten on myös varmistettava, että niiden tytäryhtiöt, oikeusseuraajat ja valtuutetut edustajat noudattavat velvoitteita.

3 artikla

1. Lufthansan ja AuA:n on 1 artiklassa myönnetyn poikkeuksen voimassaolon päättymiseen saakka toimitettava komissiolle seuraavat tiedot:

- yksityiskohtaiset tiedot sovellettavista tariffeista kaikilla reiteillä, joilla osapuolet harjoittavat naapuriliikennettä ja kilpailevat muiden suorilla lentoja tarjoavien yhtiöiden kanssa;
- yksityiskohtaiset tiedot sen velvoitteen noudattamisesta, jonka mukaan tariffialennukset on ulotettava kolmelle muulle naapuriliikenteen reitille;
- luettelo kaikista sopimuksista, jotka osapuolet ovat tehneet naapuriliikenteessä toimivien kilpailijoidensa kanssa lähtö- ja saapumisajoista, kanta-asiakasohjelmista, istumapaikkakiintiöistä, yhtiöidenvälisistä interlining-järjestelyistä ja intermodaaliliikenteestä;

- d) tiedot tariffien kehityksestä kaikilla Itävallan ja Saksan välisen naapuriliikenteen reiteillä;
- e) selvitys AuA:n ja Lufthansan päivittäisistä lentovuoroista ja osapuolten yhteensä tarjoamasta kuukausittaisesta kapasiteetista kymmenellä matkustajamäärän mukaan laskettuna tärkeimmällä reitillä;
- f) tiedot osapuolten laatimien kustannusten alentamista koskevien suunnitelmien täytäntöönpanosta.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG
Fontanastr. 1
P.O. Box 50
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Von-Gablenz-Straße 2—6
D-50679 Köln

Tehty Brysselissä 5 päivänä heinäkuuta 2002.

2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettut tiedot on toimitettava komissiolle viikon kuluessa tariffien julkistamisesta. Edellä 1 kohdan c–f alakohdassa tarkoitettut tiedot on toimitettava komissiolle jokaisen kesäaikataulukauden lopussa.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

LIITE

VELVOITTEET

1. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevat velvoitteet

Jos Austrian Airlinesista ja Lufthansasta (jäljempänä 'osapuolet') riippumaton lentoyhtiö, joka ei ilmoituksen teko hetkellä harjoittanut lentoliikennettä Itävallan ja Saksan välillä (jäljempänä 'uusi tulokas'), haluaa aloittaa suoran liikenteen yhdellä tai useammalla itävaltalaisen kaupungin ja saksalaisen kaupungin välisellä reittiosuudella (jäljempänä 'uuden tulokkaan reitti'), osapuolten on tarjottava lähtö- ja saapumisaikoja käytettäväksi jäljempänä esitettyjen ehtojen mukaisesti. Näitä velvoitteita sovellettaessa suora liikenne tarkoittaa myös välilaskuja sisältäviä reittejä, joista kutakin liikennöidään yhdellä ja samalla ilma-aluksella ja jotka alkavat Itävallasta, Saksasta tai kolmannelta maasta ja/tai päättyvät johonkin näistä maista ja joihin sisältyy vähintään yksi välilaskuton Itävallan ja Saksan välinen osuus.

Osapuolet velvoitetaan asettamaan uuden tulokkaan käytettäväksi vähintään yksi lähtö- ja saapumisaikapari uuden tulokkaan valitsemalla reitillä ja kaikkien uusien tulokkaiden käytettäväksi enintään 40 prosenttia niistä lähtö- ja saapumisaajoista, jotka olivat ilmoituksen teko hetkellä osapuolten käytössä kyseisellä reitillä. Osapuolten aikaisemmin oma-aloitteisesti luovuttamat lähtö- ja saapumisaajat otetaan kuitenkin huomioon laskettaessa kyseistä 40 prosentin osuutta.

Uuden tulokkaan käytettäväksi annetut lähtö- ja saapumisaajat saavat poiketa enintään 45 minuuttia uuden tulokkaan pyytämistä ajoista, ja jos kyseessä on välilasku, aikojen on mahdollistettava ilma-aluksen maahuolinnan toteuttaminen 90 minuutin kuluessa, mikäli osapuolilla on lähtö- ja saapumisaikoja kyseisenä ajanjaksona.

Uuden tulokkaan on esitettävä valitsemansa reitin lähtö- ja saapumisaikojen myöntämistä koskeva yksiselitteinen kirjallinen pyyntö viimeistään kuusi viikkoa ennen IATA:n sen aikataulukauden lähtö- ja saapumisaikojä käsittelyä kokousta, jolla uusi tulokas aikoo aloittaa liikennöinnin. Uudella tulokkaalla on oikeus saada näiden velvoitteiden mukaisia lähtö- ja saapumisaikoja vain, jos se voi osoittaa, että kaikki sen kohtuulliset yritykset saada lähtö- ja saapumisaikoja lähtö- ja saapumisaikojä käsittelyä kokoukseen kuuluvassa tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä (mukaan lukien koordinaattorin jakamat lähtö- ja saapumisaajat kyseisten aikojen palauttamismääräajan jälkeen) ovat epäonnistuneet. Kyseisenä ajanjaksona (kirjallisesta pyynnöstä IATA:n kyseisen aikataulukauden loppuun) uusi tulokas noudattaa kyseisillä lentoasemilla avointa lähtö- ja saapumisaikojä koskevaa käytäntöä ("open book policy"). Lähtö- ja saapumisaajat, jotka uusi tulokas on saanut tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä, otetaan huomioon laskettaessa lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärää, jonka uusi tulokas on oikeutettu näiden velvoitteiden perusteella saamaan, ellei kummankin osapuolen yhteenlaskettu osuus kyseisten reittivuorojen kokonaismäärästä ole yli 60 prosenttia. Tämän kohdan mukaiset lähtö- ja saapumisaikoja koskevat pyynnöt ovat voimassa vain yhden aikataulukauden. Jos uusi tulokas ei ole aloittanut liikennöintiä, on aloittanut liikennöinnin aiottua harvemmin vuoroin tai haluaa liikennöidä reitillä ylimääräisen vuoron, tämän kohdan vaatimuksia sovelletaan kaikkiin seuraavan aikataulukauden ylimääräisiä lähtö- ja saapumisaikoja koskevaan pyyntöön.

Kaikilla Saksan ja Itävallan välisillä reiteillä, joilla ainakin lähtö- tai määräpaikkana on Frankfurtin tai Wienin lentoasema, uuden tulokkaan käyttöön luovutetut lähtö- ja saapumisaajat koskevat vain liikennettä ilma-aluksilla, joissa on vähintään 46 matkustajapaikkaa. Tätä ehtoa ei sovelleta muilla kyseisten jäsenvaltioiden välisillä reiteillä eikä silloin, jos uusi tulokas on aloittanut liikennöinnin ennen poikkeuksen myöntämistä koskevan päätöksen julkaisemista *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Jos uusi tulokas haluaa käyttää Itävallan ja Saksan välisellä reitillä ilma-alusta, jonka asemapaikka on kolmannessa maassa, sille voidaan myöntää lähtö- ja saapumisaikoja näiden määräysten mukaisesti (mukaan lukien kutakin reittiä kohti käytettäväksi asetettuja lähtö- ja saapumisaikoja koskevat rajoitukset) kyseisen ilma-aluksen siirtämiseksi kyseisestä kolmannelta maasta tai kyseiseen kolmanteen maahan liikennöinnin alussa tai lopussa (jäljempänä 'tekniset lähtö- ja saapumisaajat'). Osapuolet ovat velvollisia luovuttamaan teknisiä lähtö- ja saapumisaikoja ainoastaan silloin, kun niitä pyytävä uusi tulokas ja/tai sen luvakkeenantaja liikennöivät pyynnön tekemishetkellä vähemmän kuin kolme päivittäistä kyseisen lentoaseman ja kolmannessa maassa sijaitsevan lentoaseman välistä vuoroa. Osapuolet velvoitetaan myös myöntämään sellaiset tekniset lähtö- ja saapumisaajat, jotka poikkeavat enintään 180 minuuttia uuden tulokkaan pyytämästä ajasta, mikäli osapuolilla on lähtö- ja saapumisaikoja kyseisenä ajankohtana.

Jos uusi tulokas harjoittaa liikennettä kolmannen maan ja uuden tulokkaan reittiin kuuluvan lentokentän välillä (jäljempänä 'kolmannen maan reitti') ja vähentää vuoroja tai lopettaa liikennöinnin kolmannen maan reitillä, sen on käytettävä aikaisemmin kolmannen maan reitille kuuluneita lähtö- ja saapumisaikoja aloittamaansa liikennöintiin Itävallan ja Saksan välisellä reitillä. Uuden tulokkaan on tällöin palautettava osapuolille yhtä monta uuden tulokkaan lähtö- ja saapumisaikaa kuin se oli aikaisemmin käyttänyt kolmannen maan reitillä liikennöintiin.

Jos uusi tulokas, jolle on myönnetty lähtö- ja saapumisaikoja tämän menettelyn mukaisesti, päättää olla aloittamatta liikennöintiä aikomallaan reitillä tai päättää harventaa suunnittelemaansa vuoroja, sen on ilmoitettava tästä välittömästi osapuolille ja palautettava niille kyseiset lähtö- ja saapumisaajat. Jos uusi tulokas lopettaa liikennöinnin kyseisellä reitillä tai menettää liikennöintioikeutensa sillä muusta syystä (esim. väärinkäytöksen vuoksi), sen on ilmoitettava tästä välittömästi osapuolille ja palautettava niille kyseiset lähtö- ja saapumisaajat. Tätä kohtaa sovellettaessa uuden tulokkaan ja sen tytäryhtiöiden katsotaan lopettaneen liikennöinnin uuden tulokkaan reitillä, jos se ei ole käyttänyt tai ne eivät ole käyttäneet aikataulukaudella kyseiselle reitille varattuja lähtö- ja saapumisaikoja vähintään 80-prosenttisesti, ellei tätä voida perustella asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 5 kohdassa tai mainitun asetuksen muuttamisesta tai korvaamisesta annetussa muussa asetuksessa tarkoitetuilla syillä.

Jos uusi tulokas ilmoittaa osapuolille lähtö- ja saapumisaikojen palauttamisesta aikataulukaudella niin myöhään, etteivät osapuolet voi välittömästi ottaa palautettuja aikoja asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 3 kohdan säännösten mukaiseen käyttöön, tai 10 artiklan 4 kohdassa säädettyjen määräaikojen jälkeen ja ennen uuden aikataulukauden alkua, osapuolilla on oikeus vaatia uudelta tulokkaalta palautettuja aikoja vastaavia aikoja. Jos tulokas ei jostain syystä voi täyttää osapuolten esittämää pyyntöä, nämä voivat pyrkiä perustelevaan luovutettujen aikojen käyttämättömyyttä asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Sen varmistamiseksi, että osapuolten käytettäväksi asettamia lähtö- ja saapumisaikoja käytetään näissä velvoitteissa tarkoitettulla tavalla, osapuolet ja uusi tulokas sopivat järjestelmästä, jonka mukaisesti osapuolet voivat valvoa kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä. Osapuolet ilmoittavat komissiolle, minkälaisesta järjestelmästä ne ovat sopineet.

Osapuolet luovuttavat näiden velvoitteiden perusteella myönnetyt lähtö- ja saapumisajat käytettäväksi korvauksetta.

2. Vuorotihyksiä koskevat velvoitteet

Osapuolten velvollisuutena on vähintään neljän peräkkäisen IATA-liikennöintikauden ajan olla lisäämättä vuoroja reitille, jolla uusi tulokas aloittaa liikennöinnin. Ensimmäiseksi liikennöintikaudeksi lasketaan se kausi, jona uusi tulokas aloittaa liikennöinnin kyseisellä reitillä.

3. Tariffeja koskevat velvoitteet

Aina kun osapuolet alentavat uuden tulokkaan reitille julkistamaansa tariffia, niiden on toteutettava vastaava tariffialennus (prosentteissa laskettuna) kolmella muulla Itävallan ja Saksan välisellä reitillä, jolla niillä ei ole kilpailua. Tätä velvoitetta sovelletaan vain niin kauan kuin uuden tulokkaan reitillä sovellettava tariffialennus on voimassa. Tässä velvoitteessa tarkoitettut julkistetut tariffit ovat voimassa olevia IATA-tariffeja, sähköisiin varausjärjestelmiin ATPCO:n (Airline Tariffs' Publishing Corporation) julkisen tariffitietokannan kautta syötettäviä lentoyhtiöiden tariffeja ja Internetin välityksellä kaupan pidettävien lentojen yleisölle osoitettuja hintoja.

Kolme muuta Itävallan ja Saksan välistä vastaavaa reittiä, joilla osapuolten on sovellettava yhtä suuria tariffialennuksia, määritellään seuraavasti: Osapuolten on valittava kaksi reittiä viidestä uuden tulokkaan reitin jälkeen matkustajamäärältään suurimmasta Itävallan ja Saksan välisestä lentoyhteydestä, joilla niillä ei ole kilpailua. Kolmannen reitin valintaa rajoittaa ainoastaan se ehto, että sen on oltava yksinomaan osapuolten liikennöimä.

Tätä velvoitetta ei sovelleta poikkeustapauksissa, joissa osapuolet voivat osoittaa komissiolle, että tariffin alennus on perusteltua tietyn reitin olosuhteissa tapahtuneiden sellaisten muutosten (esimerkiksi kustannusten alentuminen) vuoksi, jotka eivät liity mitenkään uuden tulokkaan kilpailutoimintaan.

4. Kiintiöpaikkojen varaamiseen liittyvät velvoitteet

Osapuolten on tehtävä uuden tulokkaan pyynnöstä kiintiöpaikkojen varaamista tämän liikennöimillä reiteillä koskevia sopimuksia, jos uuden tulokkaan tarjoamien vuorojen määrä on pienempi kuin osapuolten tarjoamien vuorojen määrä.

Tällainen sopimus koskee kiinteää määrää matkustajapaikkoja (pysyvä kiintiö) ja se on voimassa vähintään yhden kokonaisen IATA-liikennöintikauden. Kyseisen sopimuksen kattama paikkamäärä on enintään 15 prosenttia tietyllä reitillä tarjolla olevista paikoista mutta kuitenkin aina vähintään 12 ja enintään 25 paikkaa yhdessä ilma-aluksessa. Uusi tulokas vastaa täysin paikkojen varaamissopimuksesta johtuvista kaupallisista riskeistä.

5. Yhtiöidenvälisiin sopimuksiin liittyvät velvoitteet

Osapuolten on tehtävä uuden tulokkaan pyynnöstä yhtiöidenvälinen (Interlining) sopimus, joka liittyy tämän liikennöimään reittiin / liikennöimiin reitteihin, jos uudella tulokkaalla ei vielä ole tällaista sopimusta osapuolten kanssa.

Kyseiseen yhtiöidenväliseen sopimukseen sovelletaan seuraavia rajoituksia:

- a) sopimus koskee vain ensimmäisen luokan, liikemiesluokan ja turistiluokan tariffeja;
- b) laskentaperusteena käytetään osapuolten julkistamia yhdensuuntaisten lentojen hintoja myytäessä yksi yhdensuuntainen lippu tai puolikasta osapuolten julkistamasta meno-paluulipun hinnasta myytäessä yksi meno-paluulippu;

- c) sopimus koskee vain sellaista liikennettä, jossa matkustajat lentävät yksinomaan uuden tulokkaan reittiin kuuluvan lähtöpaikan ja määräpaikan välisen matkan;
- d) sopimukseen sovelletaan MITA-sääntöjä ja/tai tavanomaisia kauppaehtoja; ja
- e) sopimuksen mukaan uusi tulokas tai matkatoimistot voivat tarjota meno-paluumatkan, jonka yhden suunnan liikennöivät osapuolet ja toisen suunnan liikennöi uusi tulokas.

Riippuen paikkojen saatavuudesta tietyssä hintaluokassa osapuolten velvollisuutena on kuljettaa matkustaja, jolla on uuden tulokkaan reitille kirjoitettu uuden tulokkaan lentovuoroa koskeva matkalippu. Väärinkäytösten estämiseksi osapuolilla on oikeus vaatia, että uusi tulokas tai matkustaja maksaa tarvittaessa osapuolten tariffin ja uuden tulokkaan tariffin välisen erotuksen. Jos uuden tulokkaan veloittama tariffi on osapuolten kirjoittaman lipun hintaa alhaisempi, osapuolet ovat velvolliset hyvittämään siirretyistä lentolipuista ainoastaan uuden tulokkaan veloittaman tariffin verran. Uusilla tulokkailla on sama oikeussuoja tapauksissa, joissa osapuolten tariffi on uuden tulokkaan kirjoittaman matkalipun hintaa alhaisempi.

Kaikien tämän jakson nojalla tehtyjen tiettyä uuden tulokkaan reittiä koskevien yhtiöidenvälisten sopimusten voimassaolo päättyy, jos uusi tulokas lopettaa liikennöinnin kyseisellä reitillä.

Osapuolten on uuden tulokkaan pyynnöstä tehtävä tämän kanssa määräsuhdetta koskeva erityissopimus liikenteestä, jonka todellinen lähtöpaikka ja määräpaikka ovat joko Saksassa tai Itävallassa ja/tai Saksan ja Itävallan ulkopuolella, vastaavin ehdoin kuin määräsuhdetta koskevilla sopimuksilla saman reitin liikenteestä muiden samaan allianssiin kuuluvien tai kuulumattomien lentoyhtiöiden kanssa. Jos määräsuhdetta koskeva erityissopimus koskee koneenvaihtoa edellyttävää kansainvälistä liikennettä, velvoitetta sovelletaan vain reitteihin, joilla konetta vaihtavien kansainvälisten matkustajien osuus on yli 35 prosenttia liikenteen kokonaismäärästä kyseisellä uuden tulokkaan reitillä.

6. Kanta-asiakasohjelmaa koskevat velvoitteet

Jos uusi tulokas ei ole mukana missään osapuolten kanta-asiakasohjelmassa tai jos sillä ei ole vastaavaa ohjelmaa, osapuolten on otettava se pyynnöstä mukaan yhteiseen kanta-asiakasohjelmaansa uuden tulokkaan reitillä/reiteillä harjoitettavan liikenteen osalta. Uuden tulokkaan kanssa on tehtävä kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin sopimus, jossa määrätään muun muassa osapuolille mahdollisesti aiheutuvien kustannusten korvaamisesta.

Tämän kohdan perusteella tehdyn sopimuksen voimassaolo päättyy sellaisen uuden tulokkaan reitin osalta, jolla tämä lopettaa liikennöinnin.

7. Intermodaalikuljetuksia koskevat velvoitteet

Rautatieliikennettä tai muuta pintaliikennettä Itävallan ja Saksan välillä harjoittavan yhtiön (jäljempänä "intermodaalikumppani") pyynnöstä osapuolten on tehtävä intermodaalikuljetuksia koskeva sopimus, jonka mukaan osapuolet tarjoavat lentoliikennepalveluja Itävallan ja Saksan välisillä reiteillään osana usean eri liikennemuodon käyttöön perustuvia reittejä, joihin kuuluu intermodaalikumppanin tarjoama pintaliikenneosuus (intermodaalikuljetus).

Tämän kohdan mukaisesti tehty intermodaalikuljetuksia koskeva sopimus on tehtävä MITA-periaatteiden (mukaan lukien Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) ja alalla noudatettavien tavanomaisten kaupallisten ehtojen mukaisesti.

Osapuolten on hyväksyttävä MITA:n jäsenten soveltamien ehtojen mukainen täysi määräsuhdetako myös niillä reiteillä, joilla tarjolla on vain rautatieliikennettä. Mikäli rautatieliikenteen harjoittaja haluaa tiedot kilometrimäärästä, paikanmäärityksestä tai liityntälennon hinnasta, osapuolten on pyydettävä niitä IATA:lta tavanomaisen IATA-menettelyn mukaisesti.

Potentiaalisen intermodaalikumppanin pyynnöstä osapuolten on pyrittävä vilpittömästi saamaan aikaan sopimus, jonka ehdot vastaavat toisten intermodaalikumppanien kanssa tehtyjen sopimusten ehtoja, mikäli erityisesti turvallisuutta, palvelun laatua, vakuutuksen kattavuutta ja korvausvastuun laajuutta koskevat vaatimukset täyttyvät. Kyseisen sopimuksen ehdot ovat tämän kohdan mukaisiin yleisiin velvoitteisiin nähden ensisijaisia.

8. Poikkeuksen ja velvoitteiden kesto

Velvoitteet tulevat voimaan päivänä, jona komissio on tehnyt asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 4 kohdan mukaisen poikkeusta koskevan päätöksen. Velvoitteiden voimassaolo päättyy päivänä, jolloin EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeuksen voimassaolo päättyy.

Jos komissio asetuksen (ETY) N:o 3975/87 6 artiklan tai jonkin myöhemmän säädöksen samansisältöisen säännöksen nojalla peruuttaa yhteistyösopimukselle myönnetyn EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen, jos EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeus kumotaan tai jos osapuolet sanoutuvat irti ilmoitetuista yhteistyösopimuksista, näiden velvoitteiden voimassaolo lakkaa sinä päivänä, jolloin poikkeuksen peruuttaminen, poikkeuksen myöntämispäätöksen kumoaminen tai sopimuksen irtisanominen tulee voimaan. Tällaisessa tapauksessa osapuolilla on myös oikeus vaatia lentoyhtiötä, joka poikkeuksen peruuttamisen, poikkeuksen myöntämispäätöksen kumoamisen tai sopimuksen irtisanomisen aikaan näiden velvoitteiden nojalla tarjottuja lähtö- ja saapumisaikoja käyttäen harjoittaa liikennettä Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä, palauttamaan kyseiset lähtö- ja saapumisajat. Osapuolilla on myös oikeus välittömästi sanoutua irti kaikista näiden velvoitteiden perusteella tehdyistä kiintiöpaikkojen varaamista, yhtiöidenvälisiä interlining-järjestelyjä, kanta-asiakasohjelmia tai intermodaalikuljetuksia koskevista sopimuksista.

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 9 päivänä syyskuuta 2002,
tarkistetuista ekologisista arviointiperusteista yhteisön ympäristömerkin myöntämiseksi lampuille
ja päätöksen 1999/568/EY muuttamisesta

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 3310)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2002/747/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tarkistetusta yhteisön ympäristömerkin myöntämisyjärjestelmästä 17 päivänä heinäkuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1980/2000⁽¹⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 1980/2000 mukaan ympäristömerkki voidaan myöntää tuotteelle, jolla on ominaisuuksia, joiden ansiosta se voi vaikuttaa merkittävästi keskeisten ympäristönäkökohtien parantamiseen.
- (2) Asetuksessa (EY) N:o 1980/2000 säädetään, että erityiset ympäristömerkin myöntämisperusteet vahvistetaan tuoteryhmittäin.
- (3) Lisäksi siinä säädetään, että ympäristömerkin myöntämisperusteet ja niihin liittyvät arviointi- ja todentamisaikavaatimukset tarkistetaan hyvissä ajoin ennen kullekin tuoteryhmälle vahvistetun myöntämisperusteiden voimassaoloajan päättymistä. Tämän perusteella tehdään ehdotus niiden voimassaoloajan jatkamisesta, kumoamisesta tai tarkistamisesta.
- (4) On syytä tarkistaa ekologisista arviointiperusteista yhteisön ympäristömerkin myöntämiseksi lampuille 27 päivänä heinäkuuta 1999 tehdyllä päätöksellä 1999/568/EY⁽²⁾ vahvistettuja ekologisista arviointiperusteista markkinoilla tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi. Samalla olisi muutettava kyseisen päätöksen voimassaoloaika ja tuoteryhmän määrittelyä.
- (5) Olisi tehtävä uusi komission päätös tämän tuoteryhmän erityisistä ekologisista arviointiperusteista, jotka ovat voimassa neljän vuoden ajan.
- (6) On tarkoituksenmukaista, että tällä päätöksellä vahvistetut uudet arviointiperusteet sekä komission päätöksellä 1999/568/EY vahvistetut arviointiperusteet ovat voimassa rinnakkain enintään 12 kuukauden ajan, jotta yrityksillä, joiden tuotteille on myönnetty ympäristömerkki tai jotka ovat hakeneet ympäristömerkkiä ennen tämän päätöksen soveltamisajankohtaa, olisi riittävästi aikaa mukauttaa nämä tuotteet uusien arviointiperusteiden mukaisiksi.
- (7) Tässä päätöksessä säädetty toimenpiteet perustuvat asetuksen (EY) N:o 1980/2000 13 artiklalla perustetun

Euroopan unionin ympäristömerkitäytäjäntä lautakunnan laatimaan myöntämisperusteita koskevaan ehdotukseen.

- (8) Tässä päätöksessä säädetty toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 1980/2000 17 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Saadakseen asetuksen (EY) N:o 1980/2000 mukaisen yhteisön ympäristömerkin lampun on kuuluttava 2 artiklassa määritellyyn tuoteryhmään "lamput" ja täytettävä tämän päätöksen liitteessä esitetyt ekologist arviointiperusteet.

2 artikla

1. Tuoteryhmään "lamput" kuuluvat:

yksikantaiset lamput: kaikki yleisvalaistukseen käytettävät yksikantaiset lamput, joissa on bajonetti-, kierre- tai nastakanta. Lamppujen on oltava liitettävissä yleiseen sähkönjakeluverkkoon;

kaksikantaiset lamput: kaikki yleisvalaistukseen käytettävät lamput, joissa on kanta molemmissa päissä. Tähän ryhmään kuuluvat pääasiassa kaikki putkimaiset loistelamput. Lamppujen on oltava liitettävissä yleiseen sähkönjakeluverkkoon.

2. Tuoteryhmään eivät kuulu seuraavat lampputyypit: magneettisella kuristimella varustetut pienloistelamput, projektorilamput, valokuvauslamput ja solariumputket.

3 artikla

Hallinnollisia tarkoituksia varten tuoteryhmälle "lamput" annetaan tunnusnumero "008".

4 artikla

Korvataan päätöksen 1999/568/EY 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

Tuoteryhmän määrittely ja tuoteryhmää koskevat erityiset ekologist arviointiperusteet ovat voimassa 31 päivään elokuuta 2003."

⁽¹⁾ EYVL L 237, 21.9.2000, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 216, 14.8.1999, s. 18.

5 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä syyskuuta 2002 alkaen 31 päivään elokuuta 2005. Jos tarkistettuja arviointiperusteita ei ole annettu 31 päivään elokuuta 2005 mennessä, tätä päätöstä sovelletaan 31 päivään elokuuta 2006.

Sellaiset tuoteryhmään "lamput" kuuluvien tuotteiden valmistajat, joille on jo myönnetty ympäristömerkki ennen 1 päivää syyskuuta 2002, voivat jatkaa merkin käyttöä 31 päivään elokuuta 2003.

Sellaisille tuoteryhmään "lamput" kuuluvien tuotteiden valmistajille, jotka ovat jo hakeneet ympäristömerkkiä ennen 1 päivää syyskuuta 2002, voidaan myöntää ympäristömerkki päätöksen

1999/568/EY vaatimusten mukaisesti. Tällaisissa tapauksissa merkkiä voi käyttää 31 päivään elokuuta 2003.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 9 päivänä syyskuuta 2002.

Komission puolesta
Margot WALLSTRÖM
Komission jäsen

LIITE

YLEISET PERIAATTEET

Arviointiperusteiden tavoitteet

Näiden perusteiden avulla pyritään erityisesti:

- vähentämään energiankäytöstä ympäristölle aiheutuvia vahinkoja tai vaaroja (ilmaston lämpeneminen, happamoituminen, uusiutumattomien luonnonvarojen ehtyminen) vähentämällä energian kulutusta,
- vähentämään luonnonvarojen käytöstä ympäristölle aiheutuvia vahinkoja ja vaaroja sekä lamppujen valmistuksessa että niiden käsittelyssä/hävittämisessä pidentämällä lamppujen keskimääräistä polttoaikaa,
- vähentämään elohopean käytöstä ympäristölle aiheutuvia vahinkoja tai vaaroja alentamalla elohopean kokonaispäästöjä lamppujen elinkaaren aikana.

Arviointiperusteilla edistetään myös parhaiden toimintatapojen toteuttamista (ympäristön kannalta optimaalinen käyttö) ja lisätään kuluttajien ympäristötietoisuutta. Vaatimukset on asetettu tasolle, joka suosii ympäristömerkin myöntämistä lamppuille, joiden tuotannolla on vähäiset ympäristövaikutukset.

Arviointi- ja todentamisvaatimukset

Eryiset arviointi- ja todentamisvaatimukset on esitetty kunkin arviointiperusteen yhteydessä. Testit olisi suoritettava asianmukaisesti hyväksytyissä laboratorioissa tai laboratorioissa, jotka täyttävät EN ISO 17025 -standardissa esitetyt yleiset vaatimukset ja joilla on pätevyys asiaan kuuluvien testien suorittamiseen.

Kun hakijan edellytetään esittävän vakuutuksia, asiakirjoja, analyysyjä, testauselosteita tai muita todisteita arviointiperusteiden noudattamisesta hakemusten arvioinnista vastaavalle toimivaltaiselle elimelle, nämä voivat olla peräisin hakijalta ja/tai tämän tavarantoimittajilta ja/tai näiden tavarantoimittajilta jne. aina tarpeen mukaan. Hakemuksen arvioinnista vastaava toimivaltainen elin voi tehdä riippumattomia tarkastuksia.

Hakemusten arvioinnissa ja arviointiperusteiden noudattamisen tarkastuksessa toimivaltaisten elinten suositellaan ottavan huomioon tunnustettujen ympäristönhallintojärjestelmien kuten EU:n ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä EMAsin tai ISO 14001 -standardin noudattamisen. (Huomautus: näiden hallintojärjestelmien soveltaminen ei ole pakollista.)

ARVIOINTIPERUSTEET

1. Energiatohokkuus, polttoaika, valovirran alenemakerroin ja elohopeapitoisuus

Yksikantaisten lamppujen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

	Yksikantaiset lamput, joissa on kiinteä kuristin (pienoistelamput)	Yksikantaiset lamput, joissa ei ole kiinteää kuristinta (nastakantaisten lamput)
Energiatohokkuus	Luokka A	Luokka A tai B
Polttoaika	yli 10 000 tuntia	yli 10 000 tuntia
Valovirran alenemakerroin	yli 70 % 10 000 tunnin jälkeen	yli 80 % 9 000 tunnin jälkeen
Keskimääräinen elohopeapitoisuus	enintään 4,0 mg	enintään 4,0 mg

Yksikantaisten lamppujen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

	Kaksikantaisten lamput, normaali polttoaika	Kaksikantaisten lamput, pitkä polttoaika
Energiatohokkuus	Luokka A	Luokka A
Polttoaika	yli 12 500 tuntia	yli 20 000 tuntia
Valovirran alenemakerroin	yli 90 % 12 500 tunnin jälkeen	yli 90 % 20 000 tunnin jälkeen
Keskimääräinen elohopeapitoisuus	enintään 5,0 mg	enintään 8,0 mg

Huomautus: Energiatohokkuus siten kuin se on määritelty neuvoston direktiivin 92/75/ETY täytäntöönpanemiseksi kotitalouslamppujen energiankulutusmerkinnän osalta 27 päivänä tammikuuta 1998 annetun komission direktiivin 98/11/EY⁽¹⁾ liitteessä IV.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on esitettävä testausseleste, jossa todetaan, että lampun energiatohokkuus, polttoaika ja valovirran alenemakerroin on määritetty EN 50285 -standardissa mainittuja testausmenetelmiä käyttäen. Selosteessa on ilmoitettava lampun energiatohokkuus, polttoaika ja valovirran alenemakerroin. Jos polttoaikaa koskevaa soveltuvaa koetta ei ole vielä suoritettu, valmistajan pakkauksessa ilmoittama käyttöaika voidaan hyväksyä siihen asti, kunnes kokeen tulos on saatavilla. Kokeen tulos on kuitenkin ilmoitettava 12 kuukauden kuluessa ympäristömerkin hakemisesta.

Hakijan on esitettävä testausseleste, jossa todetaan, että elohopeapitoisuus on mitattu jäljempänä kuvattua menetelmää käyttäen. Selosteessa on ilmoitettava keskimääräinen elohopeapitoisuus, joka on laskettu testaamalla kymmenen lampun ja poistamalla tämän jälkeen korkein ja alhaisin arvo ja laskemalla jäljelle jääneiden kahdeksan arvon aritmeettinen keskiarvo.

Elohopeapitoisuus testataan seuraavalla menetelmällä. Aluksi purkausputkesta irrotetaan muoviosat ja siihen liitetyt elektroniset osat. Liitäntäjohdot leikataan poikki mahdollisimman läheltä purkausputken lasipintaa. Purkausputki pannaan vetokaappiin ja leikataan palasiksi. Palaset asetetaan sopivankokoiseen lujaan kierrekannelliseen muovipulloon, johon lisätään läpimitaltaan 1 tuuman kokoinen posliinikuula sekä 25 ml erittäin puhdasta väkevöityä typpi-happoa (70 %). Pullo suljetaan ja sitä ravistetaan muutama minuutti, jotta purkausputki hajoaa pieniksi paloiksi, ja korkkia löysätään ajoittain paineen muodostumisen välttämiseksi. Pullon sisällön annetaan reagoida 30 minuuttia, jona aikana sisältö ajoittain sekoitetaan. Tämän jälkeen pullon sisältö suodatetaan haponkestävän suodatinpaperin läpi ja otetaan talteen 100 ml mittapulloon. Sitten pulloon lisätään kaliumdikromaattia niin, että kromin lopullinen konsentraatio on 1 000 ppm. Tämän jälkeen pullo täytetään puhtaalla vedellä. Tehdään vastaavat standardiliuokset elohopeapitoisuuteen 200 ppm asti. Liuokset analysoidaan liekkifotometrisellä atomiabsorptiomenetelmällä 253,7 nm:n aallonpituudella käyttäen taustakorjausta. Saatujen tulosten sekä liuoksen tunnetun tilavuuden perusteella voidaan laskea lampun alkuperäinen elohopeapitoisuus. Toimivaltainen elin voi sopia mukautuksista testimenetelmän yksityiskohtiin, jos ne ovat teknisistä syistä välttämättömiä ja niitä on sovellettava johdonmukaisesti.

2. Sytytys/sammutus

Pienloistelampun sytytys/sammutus-syklien lukumäärän on oltava suurempi kuin 20 000.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on esitettävä testausseleste, jossa todetaan, että pienloistelampun sytytys/sammutus-syklien lukumäärä on määritetty käyttäen nopean syklin testiä (0,5 minuuttia sytytetynä ja 4,5 minuuttia sammutettuna) sekä EN 50285 -standardissa mainittuja polttoajan testausmenetelmiä. Selosteessa on ilmoitettava saavutettujen sytytys/sammutus-syklien lukumäärä, kun 50 % testatuista pienloisteluista täyttää EN 50285 -standardissa mainitut lampun polttoaikaa koskevat vaatimukset.

3. Värintoistoindeksi

Lampun värintoistoindeksi (Ra) on oltava suurempi kuin 80.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on esitettävä testausseleste, jossa todetaan, että lampun värintoistoindeksi on määritetty CIE:n standardissa/julkaisussa 29/2 mainittua testausmenetelmää käyttäen. Selosteessa on ilmoitettava lampun värintoistoindeksi.

4. Palonsuoja-aineet

a) Yli 5 gramman painoiset muoviosat eivät saa sisältää seuraavia palonsuoja-aineita:

Nimi	CAS-nro
dekabromidifenylyli	13654-09-6
monobromidifenylylieetteri	101-55-3
dibromidifenylylieetteri	2050-47-7
tribromidifenylylieetteri	49690-94-0
tetrabromidifenylylieetteri	40088-47-9
pentabromidifenylylieetteri	32534-81-9

⁽¹⁾ EYVL L 71, 10.3.1998, s. 1.

Nimi	CAS-nro
heksabromidifenyylieetteri	36483-60-0
heptabromidifenyylieetteri	68928-80-3
oktabromidifenyylieetteri	32536-52-0
nonabromidifenyylieetteri	63936-56-1
dekabromidifenyylieetteri	1163-19-5
klooriparafiinit, joiden ketjun pituus on 10—13 hiiliatomia ja joiden klooripitoisuus on yli 50 painoprosenttia	85535-84-8

b) Yli 5 gramman painoiset muoviosat eivät saa sisältää sellaisia aineita sisältäviä palonsuoja-aineita tai -yhdisteitä, joihin on liitetty hakemuksen tekoajankohtana jokin seuraavista vaarallisten aineiden luokitusta, pakkaamista ja merkintöjä koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä 27 päivänä kesäkuuta 1967 annetussa neuvoston direktiivissä 67/548/ETY⁽¹⁾ ja sen myöhemmissä muutoksissa määritellyistä vaarallisuutta osoittavista lausekkeista (tai jokin niiden yhdistelmä):

- R45 (aiheuttaa syöpäsairauden vaaraa),
- R46 (saattaa aiheuttaa periytyviä perimävaurioita),
- R50 (erittäin myrkyllistä vesieliöille),
- R51 (myrkyllistä vesieliöille),
- R52 (haitallista vesieliöille),
- R53 (voi aiheuttaa pitkäaikaisia haittavaikutuksia vesiympäristössä),
- R60 (voi heikentää hedelmällisyyttä),
- R61 (vaarallista sikiöille).

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on vakuutettava, että tuote on näiden vaatimusten mukainen.

5. Pakkaus

Laminaatteja tai komposiittimuoveja ei saa käyttää.

Yksikantaisten lamppujen kaiken pahvisen pakkausmateriaalin on sisällettävä vähintään 65 painoprosenttia kierrätysmateriaalia.

Kaksikantaisten lamppujen kaiken pahvisen pakkausmateriaalin on sisällettävä vähintään 80 painoprosenttia kierrätysmateriaalia.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on vakuutettava, että tuote on näiden vaatimusten mukainen.

6. Käyttöohjeet

Tuotteen ostajalle on annettava asianmukaiset tiedot, joissa annetaan ohjeita ympäristöä säästävästä käytöstä. Erityisesti on annettava seuraavat tiedot:

- a) Pakkauksessa on annettava tietoja (kaaviokuvana tai muuten) tuotteen asianmukaisesta hävittämisestä, mukaan luettuina lainsäädännölliset vaatimukset.
- b) Yksikantaiset lamput: lampuissa, jotka eivät toimi valonsäätimien kanssa, on oltava siitä merkintä, ja pakkauksessa on näytettävä pienloistelampun suhteellinen koko ja muoto perinteiseen hehkulamppuun verrattuna.
- c) Kaksikantaiset lamput: pakkauksessa on ilmoitettava, että lampun ympäristötehokkuus paranee, kun sitä käytetään suurtaajuuden elektronisen säätölaitteen kanssa.
- d) Pakkauksessa on ilmoitettava, että lisätietoja ympäristömerkistä on saatavilla Internetistä osoitteesta <http://europa.eu.int/ecolabel>.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on vakuutettava, että tuote on näiden vaatimusten mukainen. Hakijan on toimitettava hakemuksen arvioinnista vastaavalle toimivaltaiselle elimelle jäljennös pakkauksesta.

7. Ympäristömerkissä olevat tiedot

Ympäristömerkin kentässä 2 on oltava seuraava teksti:

"hyvä energiatehokkuus
pitkä polttoaika"

⁽¹⁾ EYVL 196, 16.8.1967, s. 1.

Jos lamppu ei sisällä elohopeaa, tämä voidaan ilmoittaa ympäristömerkin kentässä 2.

Arviointi ja todentaminen: Hakijan on vakuutettava, että tuote on tämän vaatimuksen mukainen. Hakijan on toimitettava hakemuksen arvioinnista vastaavalle toimivaltaiselle elimelle jäljennös pakkauksessa ja/tai tuotteessa olevasta ympäristömerkistä.
