

Euroopan unionin virallinen lehti

L 53

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

48. vuosikerta

26. helmikuuta 2005

Sisältö	I	<i>Säädökset, jotka on julkaistava</i>	
		Komission asetus (EY) N:o 322/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi	1
		Komission asetus (EY) N:o 323/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa	3
		Komission asetus (EY) N:o 324/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, voim vähimmäismyyntihintojen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa	5
		Komission asetus (EY) N:o 325/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 330. erityisessä tarjouskilpailussa sovellettavan voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärän vahvistamisesta	7
		Komission asetus (EY) N:o 326/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (EY) N:o 2771/1999 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetystä 14. erityisestä tarjouskilpailusta	8
		Komission asetus (EY) N:o 327/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (EY) N:o 2799/1999 säädetyn pysyvän 77. tarjouskilpailun osana järjestetystä erityisestä tarjouskilpailusta	9
		Komission asetus (EY) N:o 328/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (EY) N:o 214/2001 tarkoitetun pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetystä 13. erityisestä tarjouskilpailusta	10
		Komission asetus (EY) N:o 329/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tiettyjen ohjeellisten määrien ja toimijakohtaisten enimmäismäärien vahvistamisesta banaanien tuontia yhteisöön koskevien todistusten myöntämiseksi A/B- ja C-tariffikiintiöissä vuoden 2005 toiseksi vuosineljännekeksi	11
		Komission asetus (EY) N:o 330/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tiettyjen ohjeellisten määrien ja toimijakohtaisten enimmäismäärien vahvistamisesta uusien jäsenvaltioiden banaanituontia koskevien tuontitodistusten myöntämiseksi niihin liittyvän lisämäärän osalta vuoden 2005 toiseksi vuosineljännekeksi	13

Hinta: 18 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)


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

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

★ Komission asetus (EY) N:o 331/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1255/1999 voimaa ja kerman yksityiselle varastoinnille tarkoitetun tuen vahvistamisesta sekä asetuksesta (EY) N:o 2771/1999 poikkeamisesta	15
★ Komission asetus (EY) N:o 332/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, vientituen maksamisesta CN-koodiin 0406 kuuluvien tuotteiden Kroatiaan suuntautuvalla viennillä, jota koskevia todistuksia on haettu ennen 1 päivää kesäkuuta 2003	17
Komission asetus (EY) N:o 333/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen vahvistamisesta	18
Komission asetus (EY) N:o 334/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, yhteisön elintarvikeapuna ja kansallisena elintarvikeapuna toimitettuihin vilja- ja riisialan tuotteisiin sovellettavien tukien vahvistamisesta	20
Komission asetus (EY) N:o 335/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tuontitodistusten myöntämisestä asetuksen (EY) N:o 218/2005 mukaisesti avatussa yksipuolisessa tariffikiintiössä tuodulle valkosipulille	22
Komission asetus (EY) N:o 336/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tuontitodistusten myöntämisestä eräille asetuksella (EY) N:o 220/2005 avatussa yksipuolisessa tariffikiintiössä tuotaville säilytyskäsineille	23
Komission asetus (EY) N:o 337/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, voimien ostojen keskeyttämisestä tietyissä jäsenvaltioissa	24
Komission asetus (EY) N:o 338/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, tiettyihin kolmansiin maihin vietävän kokonaan hiottun, kiehautetun (parboiled), pitkäjyväisen B-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2032/2004 tarkoitetun tarjouskilpailun osana	25
Komission asetus (EY) N:o 339/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (EY) N:o 2033/2004 tarkoitetussa Réunioniin toimitettavan esikuoritun pitkäjyväisen B-riisin tukea koskevassa tarjouskilpailussa jätetyistä tarjouksista	26
Komission asetus (EY) N:o 340/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetuksessa (EY) N:o 2031/2004 tarkoitetun tiettyihin kolmansiin maihin vietävää lyhytjyväistä kokonaan hiottua riisiä, keskipitkäjyväistä kokonaan hiottua riisiä ja pitkäjyväistä kokonaan hiottua A-riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätetyistä tarjouksista	27
★ Komission asetus (EY) N:o 341/2005, annettu 25 päivänä helmikuuta 2005, asetusten (EY) N:o 1432/94 ja (EY) N:o 1458/2003 muuttamisesta sianlihan tuontitodistushakemuksiin liittyvän enimmäismäärän osalta	28

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Komissio

2005/163/EY:

★ Komission päätös, tehty 16 päivänä maaliskuuta 2004, valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) (tiedoksiannettu numerolla K(2004) 470) ⁽¹⁾	29
---	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

- ★ **Komission päätös, tehty 8 päivänä syyskuuta 2004, valtiontuesta, jonka Belgia aikoo myöntää Stora Enso Langerbruggelle** (tiedoksiannettu numerolla K(2004) 3351) ⁽¹⁾ 66
-

Oikaisuja

- ★ Oikaistaan komission asetus (EY) N:o 1582/2004, annettu 8 päivänä syyskuuta 2004, Kiinan kansantasaval-
lasta peräisin olevien integroitujen elektronisten pienloistelamppujen tuonnissa neuvoston asetuksella (EY)
N:o 1470/2001 käyttöön otettujen polkumyynnitoimenpiteiden mahdollista kiertämistä Vietnamista, Pakis-
tanista tai Filippiineiltä lähetettyjen integroitujen elektronisten pienloistelamppujen tuonnilla, riippumatta
siitä, onko niiden alkuperämaaksi ilmoitettu Vietnam, Pakistan tai Filippiinit, koskevan tutkimuksen vireil-
lepanosta ja kyseisen tuonnin kirjaamisvelvoitteesta (EUVL L 289, 10.9.2004) 78
- ★ Oikaistaan komission asetus (EY) N:o 305/2005, annettu 19 päivänä lokakuuta 2004, neuvoston asetuksen
(EY) N:o 312/2003 muuttamisesta tiettyjen Chilestä peräisin olevien tuotteiden tariffikiintiöiden osalta
(EUVL L 52, 25.2.2005) 78



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 322/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
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⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

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

- (2) Edellä mainittujen perusteiden mukaisesti tuonnin kiinteät arvot on vahvistettava tämän asetuksen liitteessä esitetyille tasolle,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston
pääjohtaja*

⁽¹⁾ EYVL L 337, 24.12.1994, s. 66. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1947/2002 (EYVL L 299, 1.11.2002, s. 17).

LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 25 päivänä helmikuuta 2005 annettuun komission asetukseen

(EUR/100 kg)		
CN-koodi	Kolmannen maan koodi ⁽¹⁾	Tuonnin kiinteä arvo
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

⁽¹⁾ Komission asetuksessa (EY) N:o 2081/2003 (EUVL L 313, 28.11.2003, s. 11) vahvistettu maanimikkeistö. Koodi "999" tarkoittaa "muuta alkuperää".

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 323/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan, sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Voin myynnistä alennettuun hintaan sekä konditoriatuotteiden, jäätelöiden ja muiden elintarvikkeiden valmistukseen tarkoitettulle kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävästä tuesta 15 päivänä joulukuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2571/97⁽²⁾ mukaisesti interventioelimet myyvät tarjouskilpailulla tiettyjä hallussaan olevia interventiovoimääriä ja myöntävät kermalle, voille ja voiöljylle tukea. Mainitun asetuksen 18 artiklassa säädetään, että jokaisessa erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on vahvistettava voin vähimmäismyyntihinta sekä kermalle, voille ja voiöljylle, jotka

voidaan erottaa niiden käyttötarkoituksen, voin rasva-ainepitoisuuden ja käyttötavan mukaisesti, myönnettävän tuen enimmäismäärä, tai voidaan päättää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta. Jalostusvakuuksien määrä tai määrät on vahvistettava tämän mukaisesti.

- (2) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa tuen enimmäismäärä ja jalostusvakuuden määrä vahvistetaan liitteessä olevassa taulukossa merkityllä tavalla.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 350, 20.12.1997, s. 3. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

LIITE

kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärien vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa 25 päivänä helmikuuta 2005 annettuun komission asetukseen

(EUR/100 kg)

Kaavat		A		B	
Käyttötavat		Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita	Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita
Tuen enimmäismäärä	Voi \geq 82 %	56	52	55,5	52
	Voi < 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Voiöljy	67,5	63,5	67	63,5
	Kerma			26	22
Jalostusvakuus	Voi	62	—	61	—
	Voiöljy	74	—	74	—
	Kerma	—	—	29	—

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 324/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****voin vähimmäismyyntihintojen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyin pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Voin myynnistä alennettuun hintaan sekä konditoriatuotteiden, jäätelöiden ja muiden elintarvikkeiden valmistukseen tarkoitettulle kermalle, voille ja voiöljylle myönnettävästä tuesta 15 päivänä joulukuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2571/97⁽²⁾ mukaisesti interventioelimet myyvät tarjouskilpailulla tiettyjä hallussaan olevia interventiovoimääriä ja myöntävät kermalle, voille ja voiöljylle tukea. Mainitun asetuksen 18 artiklassa säädetään, että jokaisessa erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on vahvistettava voin vähimmäismyyntihinta sekä kermalle, voille ja voiöljylle, jotka voidaan erottaa niiden käyttötarkoituksen, voin rasva-ai-

nepitoisuuden ja käyttötavan mukaisesti, myönnettävän tuen enimmäismäärä, tai voidaan päättää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta. Jalostusvakuuksien määrä tai määrät on vahvistettava tämän mukaisesti.

- (2) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyin pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa interventiovoim vähimmäismyyntihinnat ja jalostusvakuuden määrä vahvistetaan liitteessä olevassa taulukossa merkityllä tavalla.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 350, 20.12.1997, s. 3. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

LIITE

voin vähimmäismyyntihintojen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2571/97 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 158. erityisessä tarjouskilpailussa 25 päivänä helmikuuta 2005 annettuun komission asetukseen

(EUR/100 kg)

Kaavat			A		B	
Käyttötavat			Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita	Merkkiaineilla	Ilman merkkiaineita
Vähimmäismyyntihinta	Voi \geq 82 %	Sellaisenaan	—	210	—	—
		Voiöljy	—	—	—	—
Jalostusvakuus		Sellaisenaan	—	73	—	—
		Voiöljy	—	—	—	—

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 325/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyssä 330. erityisessä tarjouskilpailussa sovellettavan voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärän vahvistamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Yhteisössä suoraan kulutukseen tarkoitettulle voiöljylle tarjouskilpailulla myönnettävästä tuesta 20 päivänä helmikuuta 1990 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 429/90⁽²⁾ mukaisesti interventioelimet aloittavat pysyvän tarjouskilpailun tuen myöntämiseksi voiöljylle. Mainitun asetuksen 6 artiklassa säädetään, että jokaisessa erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on vahvistettava vähintään 96 prosenttia rasva-ainetta sisältävälle voiöljylle myönnettävän tuen enimmäismäärä tai voidaan päättää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta. Käyttötarkoituksenvakuuden määrä on vahvistettava tämän mukaisesti.

(2) Saatujen tarjousten tutkimisesta seuraa, että olisi vahvistettava tarjouskilpailussa saatujen tarjousten perusteella tuen enimmäismäärä jäljempänä tarkoitettulle tasolle ja määrättävä sen perusteella käyttötarkoituksenvakuus.

(3) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (ETY) N:o 429/90 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetyn 330. tarjouskilpailun tuen enimmäismäärä ja käyttötarkoituksenvakuutus on vahvistettu seuraavasti:

— tuen enimmäismäärä:	66,6 EUR/100 kg,
— käyttötarkoituksenvakuutus:	74 EUR/100 kg.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 45, 21.2.1990, s. 8. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 326/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
asetuksessa (EY) N:o 2771/1999 säädetyn pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetystä 14. erityisestä tarjouskilpailusta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan c kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä voim ja kerman markkinoiden interventioitoimenpiteiden osalta 16 päivänä joulukuuta 1999 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2771/1999⁽²⁾ 21 artiklan mukaisesti interventioelimet ovat saattaneet pysyvällä tarjouskilpailulla myyntiin tietyt hallussaan olleet voim määrät.
- (2) Kussakin yksittäisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on asetuksen (EY) N:o 2771/1999 24 a artiklan mukaisesti vahvistettava vähimmäismyyntihinta

tai tehtävä päätös tarjouskilpailun ratkaisematta jättämisestä.

- (3) Saatujen tarjousten tutkiminen johtaa tarjouskilpailun jättämiseen ratkaisematta.
- (4) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 2771/1999 mukaisesti järjestetty 14. yksittäinen tarjouskilpailu, jonka tarjousten jättöaika päättyi 22 päivänä helmikuuta 2005, on jätetty ratkaisematta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 333, 24.12.1999, s. 11. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 327/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
asetuksessa (EY) N:o 2799/1999 säädetyn pysyvän 77. tarjouskilpailun osana järjestetystä erityisestä
tarjouskilpailusta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾, ja erityisesti sen 10 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä eläinten rehuksi tarkoitettun rasvattoman maidon ja rasvattoman maitojauheen tuen ja mainitun rasvattoman maitojauheen myynnin osalta 17 päivänä joulukuuta 1999 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2799/1999⁽²⁾ 26 artiklan mukaisesti interventioelimet ovat asettaneet pysyvään tarjouskilpailuun tiettyjä hallussaan olevia määriä rasvatonta maitojauhetta.
- (2) Asetuksen (EY) N:o 2799/1999 30 artiklan mukaisesti kussakin erityisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset

huomioon ottaen on vahvistettava vähimmäismyyntihinta tai voidaan päättää tarjouskilpailun jättämisestä ratkaisematta.

- (3) Saatujen tarjousten tutkiminen johtaa tarjouskilpailun jättämiseen ratkaisematta.
- (4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 2799/1999 säädetyn pysyvän 77. tarjouskilpailun osana järjestetty erityinen tarjouskilpailu, jonka tarjousten jättöaika päättyy 22 päivänä helmikuuta 2005, on jätetty ratkaisematta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 340, 31.12.1999, s. 3. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 328/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
asetuksessa (EY) N:o 214/2001 tarkoitetun pysyvän tarjouskilpailun osana järjestetystä
13. erityisestä tarjouskilpailusta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan c kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä rasvattoman maitojauheen markkinoilla toteutettavien interventio-toimenpiteiden osalta 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 214/2001⁽²⁾ 21 artiklan mukaisesti interventioelimet ovat saattaneet pysyvällä tarjouskilpailulla myyntiin tietyt hallussaan olleet rasvatoman maitojauheen määrät.
- (2) Kussakin yksittäisessä tarjouskilpailussa saadut tarjoukset huomioon ottaen on asetuksen (EY) N:o 214/2001 24 a

artiklan mukaisesti vahvistettava vähimmäismyyntihinta tai tehtävä päätös tarjouskilpailun ratkaisematta jättämisestä.

- (3) Saatujen tarjousten tutkiminen johtaa tarjouskilpailun jättämiseen ratkaisematta.
- (4) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 214/2001 mukaisesti järjestetty 13. yksittäinen tarjouskilpailu, jonka tarjousten jättöaika päättyi 22 päivänä helmikuuta 2005, on jätetty ratkaisematta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
 Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 37, 7.2.2001, s. 100. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 329/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****tiettyjen ohjeellisten määrien ja toimijakohtaisten enimmäismäärien vahvistamisesta banaanien tuontia yhteisöön koskevien todistusten myöntämiseksi A/B- ja C-tariffikiintiöissä vuoden 2005 toiseksi vuosineljänneksiksi**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon banaanialan yhteisestä markkinajärjestelystä 13 päivänä helmikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 404/93⁽¹⁾ ja erityisesti sen 20 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 404/93 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä banaanien tuontia yhteisöön koskevan menettelyn osalta 7 päivänä toukokuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 896/2001⁽²⁾ 14 artiklan 1 kohdassa säädetään mahdollisuudesta vahvistaa tuontitodistusten myöntämistä varten kullekin kolmelle ensimmäiselle vuosineljännekselle ohjeellinen määrä, joka ilmaistaan yhtenäisenä prosenttimääränä kussakin asetuksen (EY) N:o 404/93 18 artiklan 1 kohdassa säädettyssä A/B- ja C-tariffikiintiöissä käytettävissä olevista määristä.
- (2) Yhteisössä vuonna 2004 kaupan pidettyjen banaanien määriin ja erityisesti toisena vuosineljänneksenä tosiasialisesti tapahtuneeseen tuontiin sekä yhteisön markkinoiden vuoden 2005 toisen vuosineljänneksen hankinta- ja kulutusnäkyymiin liittyvien tietojen perusteella vahvistetaan A/B- ja C-tariffikiintiöitä varten ohjeelliset määrät yhteisön tarvitsemien hankintojen sekä tuotanto- ja markkinointialojen välisten kauppavirtojen jatkumisen varmistamiseksi.
- (3) Samojen tietojen perusteella olisi vahvistettava asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti enimmäismäärä, josta kukin toimija voi jättää todistushakemuksia vuoden 2005 toisen vuosineljänneksen osalta.
- (4) Koska tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava ennen kuin vuoden 2005 toista vuosineljännestä koskeva todistushakemusten jättämisaika alkaa, asetuksen olisi tultava voimaan viipymättä.
- (5) Tämän asetuksen säännöksiä olisi sovellettava yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa sijoittautuneisiin toimijoihin, sillä komission asetuksessa (EY) N:o 1892/2004⁽³⁾ säädetään banaanien yhteisöön tuontia koskevista siirtymävaiheen toimenpiteistä Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltaan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymisen vuoksi.
- (6) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat banaanin hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ohjeellinen määrä asetuksen (ETY) N:o 404/93 18 artiklan 1 kohdassa säädettyissä tariffikiintiöissä tapahtuvalle banaanien tuontitodistusten myöntämiseksi vuoden 2005 toiseksi vuosineljänneksiksi seuraavasti:

- 29 prosenttia A/B-tariffikiintiöissä sellaisille perinteisille ja ei-perinteisille toimijoille käytettävissä olevista määristä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa,
- 29 prosenttia C-tariffikiintiössä sellaisille perinteisille ja ei-perinteisille toimijoille käytettävissä olevista määristä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa.

2 artikla

Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu sallittu enimmäismäärä asetuksen (ETY) N:o 404/93 18 artiklan 1 kohdassa säädettyihin tariffikiintiöihin liittyville banaanien tuontitodistushakemuksille vuoden 2005 toiseksi vuosineljänneksiksi seuraavasti:

- a) 29 prosenttia asetuksen (EY) N:o 896/2001 4 ja 5 artiklan mukaisesti niille perinteisille toimijoille vahvistetusta viitemäärästä ja sitä koskevasta ilmoituksesta A/B-tariffikiintiöissä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa;

⁽¹⁾ EYVL L 47, 25.2.1993, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽²⁾ EYVL L 126, 8.5.2001, s. 6. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 838/2004 (EUVL L 127, 29.4.2004, s. 52).

⁽³⁾ EUVL L 328, 30.10.2004, s. 50.

- b) 29 prosenttia asetuksen (EY) N:o 896/2001 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti niille ei-perinteisille toimijoille vahvistetusta määrästä ja sitä koskevasta ilmoituksesta A/B-tariffikiintiössä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa;
- c) 29 prosenttia asetuksen (EY) N:o 896/2001 4 ja 5 artiklan mukaisesti niille perinteisille toimijoille vahvistetusta viitemäärästä ja sitä koskevasta ilmoituksesta C-tariffikiintiössä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa;
- d) 29 prosenttia asetuksen (EY) N:o 896/2001 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti niille ei-perinteisille toimijoille vahvistetusta määrästä ja sitä koskevasta ilmoituksesta C-tariffikiintiössä, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön sen 30 päivän huhtikuuta 2004 mukaisessa kokoonpanossa.

3 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 330/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****tiettyjen ohjeellisten määrien ja toimijakohtaisten enimmäismäärien vahvistamisesta uusien jäsenvaltioiden banaanintuontia koskevien tuontitodistusten myöntämiseksi niihin liittyvän lisämäärän osalta vuoden 2005 toiseksi vuosineljännekeksi**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltaan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymissopimuksen,

ottaa huomioon Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltaan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymisasiakirjan ja erityisesti sen 41 artiklan ensimmäisen kohdan,

ottaa huomioon banaanialan yhteisestä markkinajärjestelystä 13 päivänä helmikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 404/93⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Lokakuun 29 päivänä 2004 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1892/2004⁽²⁾ vahvistetaan tarvittavat siirtymätoimenpiteet siirtymisen helpottamiseksi uusissa jäsenvaltioissa ennen liittymistä käytössä olleista järjestelmistä banaanialan yhteisestä markkinajärjestelystä johtuvaan vuotta 2005 koskevaan tuontijärjestelmään. Erityisesti uusien jäsenvaltioiden markkinoiden hankintojen turvaamiseksi mainitussa asetuksessa vahvistetaan siirtymäluonteinen lisämäärä tuontitodistusten myöntämistä varten. Tätä lisämäärää olisi hallinnoitava käyttäen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 404/63 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä banaanien tuontia yhteisöön koskevan menettelyn osalta 7 päivänä toukokuuta 2001 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 896/2001⁽³⁾ säädettyjä mekanismeja ja välineitä.

⁽¹⁾ EYVL L 47, 25.2.1993, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽²⁾ EUVL L 328, 30.10.2004, s. 50.

⁽³⁾ EYVL L 126, 8.5.2001, s. 6. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 838/2004 (EUVL L 127, 29.4.2004, s. 52).

- (2) Asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, että tuontitodistusten myöntämiseksi kullekin kolmesta ensimmäisestä vuosineljänneksestä voidaan vahvistaa ohjeelliset määrät ja toimijakohtaiset enimmäismäärät.

- (3) Kyseisiä ohjeellisia määriä ja toimijakohtaisia enimmäismääriä vahvistettaessa on syytä soveltaa samoja prosenttiosuuksia kuin ne, jotka on vahvistettu A/B- ja C-tariffikiintiöiden hallinnointia varten komission asetuksessa (EY) N:o 329/2005⁽⁴⁾ yhteisön tarvitsemien hankintojen sekä tuotanto- ja markkinointialojen välisten kauppavirtojen jatkumisen varmistamiseksi.

- (4) Koska tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava ennen kuin vuoden 2005 toista vuosineljänneksestä koskeva todistushakemusten jättämisaika alkaa, asetuksen olisi tultava voimaan viipymättä.

- (5) Tätä asetusta on sovellettava toimijoihin, jotka ovat sijoitautuneet yhteisöön ja jotka on rekisteröity asetuksen (EY) N:o 1892/2004 5 ja 6 artiklan mukaisesti.

- (6) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat banaanin hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ohjeellinen määrä banaanien tuontitodistusten myöntämiseksi vuoden 2005 toiseksi vuosineljännekseksi asetuksen (EY) N:o 1892/2004 3 artiklan 1 kohdassa säädetyn lisämäärän rajoissa 29 prosentiksi perinteisille ja ei-perinteisille toimijoille käytettävissä olevista, asetuksen (EY) N:o 1892/2004 4 artiklan 2 kohdassa vahvistetuista määristä.

⁽⁴⁾ Katso tämän virallisen lehden sivu 11.

2 artikla

Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1892/2004 3 artiklan 1 kohdassa säädetyn lisämäärän rajoissa asetuksen (EY) N:o 896/2001 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu sallittu enimmäismäärä banaanien tuontitodistushakemuksille vuoden 2005 toiseksi vuosineljännekeksi seuraavasti:

- a) 29 prosenttia perinteisille toimijoille asetuksen (EY) N:o 1892/2004 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti ilmoitetusta erityisestä viitemäärästä;

- b) 29 prosenttia ei-perinteisille toimijoille asetuksen (EY) N:o 1892/2004 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti ilmoitetusta erityismäärästä.

3 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 331/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1255/1999 voim ja kerman yksityiselle varastoinnille tarkoitettun tuen vahvistamisesta sekä asetuksesta (EY) N:o 2771/1999 poikkeamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä voim ja kerman markkinoiden interventiotoimenpiteiden osalta 16 päivänä joulukuuta 1999 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2771/1999 34 artiklan 2 kohdassa säädetään, että asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽²⁾ 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun yksityiselle varastoinnille maksettavan tuen määrä vahvistetaan vuosittain.

(2) Asetuksen (EY) N:o 1255/1999 6 artiklan 3 kohdan kolmannessa alakohdassa säädetään, että tuki vahvistetaan varastointikustannusten sekä tuoreen voim ja varastoidun voim ennakoidun hintakehityksen perusteella.

(3) Varastointikustannusten, erityisesti kyseisten tuotteiden varastoonviennin ja sieltä poistamisen osalta, olisi otettava huomioon kylmävarastoinnin päiväkohtaiset kustannukset ja varastoinnin rahoituskustannukset.

(4) Hintojen todennäköisen kehittymisen vuoksi olisi otettava huomioon asetuksen (EY) N:o 1255/1999 4 artiklan 1 kohdassa säädetty voim interventiohintojen vähennykset ja niistä johtuen odotettavissa oleva tuoreen voim ja varastoidun voim hintojen aleneminen, ja ennen 1 päivää heinäkuuta 2005 vastaanotetuille sopimushakemuksille olisi myönnettävä suurempaa tukea.

(5) Jotta vältettäisiin yksityistä varastointia koskevien hakemusten liian suuri määrä ennen kyseistä päivää, on tarpeen ottaa käyttöön 1 päivänä heinäkuuta 2005 päättyvää kautta varten alustava määrä ja ilmoitusmekanismi, jolla komissio voi vahvistaa, että kyseinen määrä on saavutettu. Alustava määrä olisi vahvistettava siten, että otetaan huomioon aiempien vuosien varastointisopimuksissa olleet määrät.

(6) Asetuksen (EY) N:o 2771/1999 29 artiklan 1 kohdassa säädetään, että varastoonvientitoimet on toteutettava 15 päivän maaliskuuta ja 15 päivän elokuuta välisenä aikana. Voim nykyisen markkinatilanteen vuoksi on perusteltua aikaistaa voim ja kerman vuonna 2005 tapahtuvien varastoonvientitoimien alkamispäivää 1 päivään maaliskuuta. Sen vuoksi olisi säädettävä kyseistä artiklaa koskevasta poikkeuksesta.

(7) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Asetuksen (EY) N:o 1255/1999 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu tuki lasketaan tonnilta voita tai voiekvivalenttia vuonna 2005 tehtäville sopimuksille seuraavasti:

a) kaikkien sopimusten osalta:

— 17,92 euroa kiinteiden varastointikustannusten osalta,

— 0,33 euroa sopimuksenmukaiselta varastointipäivältä kylmävarastoinnin kustannusten osalta,

— sopimuksenmukaiselta varastointipäivältä maksettava määrä, joka on 90 prosenttia voim sopimuksenmukaisen varastoinnin alkamispäivänä voimassa olevasta interventiohinnasta ja johon lisätään vuosittainen 2,25 prosentin suuruinen korko;

sekä

b) 102,60 euroa niiden sopimusten osalta, jotka on tehty interventioelimen ennen 1 päivää heinäkuuta 2005 vastaanotettujen hakemusten perusteella.

(¹) EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

(²) EYVL L 333, 24.12.1999, s. 11. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2250/2004 (EUVL L 381, 28.12.2004, s. 25).

2. Interventioelimen on rekisteröitävä sopimusten tekemistä koskevien hakemusten vastaanottopäivä asetuksen (EY) N:o 2771/1999 30 artiklan 1 kohdan mukaisesti sekä hakemuksissa olevat määrät ja valmistuspäivät sekä paikka, jonne voi on varastoitu.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään tiistaisin kello 12 (Brysselin aikaa) hakemuksissa edellisen viikon aikana olleet määrät. Kun komissio on ilmoittanut jäsenvaltioille, että hakemuksissa olevat määrät ovat saavuttaneet 80 000 tonnia, jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle päivittäin ennen kello 12:ta (Brysselin aikaa) edellisen päivän hakemuksissa olleet määrät.

3. Komissio keskeyttää 1 kohdan b alakohdan ja 2 kohdan soveltamisen havaittuaan, että 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa hakemuksissa olevat määrät ovat saavuttaneet 110 000 tonnia.

2 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 2771/1999 29 artiklan 1 kohdassa säädetään, varastoonvienti voi vuonna 2005 tapahtua 1 päivästä maaliskuuta.

3 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 332/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****vientituen maksamisesta CN-koodiin 0406 kuuluvien tuotteiden Kroatiaan suuntautuvalla viennille,
jota koskevia todistuksia on haettu ennen 1 päivää kesäkuuta 2003**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 26 artiklan 3 kohdan ja 31 artiklan 14 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Jottei kauppasäännöksiä kierrettäisi, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 804/68 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista erityissäännöistä maito- ja maitotuotealan vientitodistusten ja vientitukien osalta annetusta asetuksesta (EY) N:o 174/1999 ja maataloustuotteiden vientitukijärjestelmän soveltamista koskevista yhteisistä yksityiskohtaisista säännöistä annetusta asetuksesta (EY) N:o 800/1999 poikkeamisesta 28 päivänä toukokuuta 2003 annetun komission asetuksen (EY) N:o 951/2003⁽²⁾ 2 artiklassa kiellettiin tuen maksaminen CN-koodiin 0406 kuuluvien tuotteiden Kroatiaan suuntautuvalla viennille, joka tapahtuu 1 päivästä kesäkuuta 2003 lähtien käytettävillä todistuksilla, joiden kohdassa 7 mainitaan jokin muu määräpaikka kuin Kroatia.

(2) Asetus ei saisi vaikuttaa oikeuteen saada vientitukea sellaisten todistusten perusteella, joita on haettu ennen asetuksen soveltamispäivää.

(3) Asetuksen (EY) N:o 951/2003 2 artiklan mukaista rajoitusta olisi sen vuoksi sovellettava vain todistuksiin, joita on haettu 1 päivästä kesäkuuta 2003 alkaen.

(4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat maidon ja maitotuotteiden hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Vientitukea maksetaan CN-koodiin 0406 kuuluvien tuotteiden Kroatiaan suuntautuvalla viennille, jos vientitodistuksia on haettu ennen 1 päivää kesäkuuta 2003 ja jos niiden kohdassa 7 mainittu, komission asetuksen (EY) N:o 174/1999⁽³⁾ 15 artiklan 3 kohdassa määritellyyn vyöhykkeeseen I kuuluva määräpaikka on jokin muu kuin Kroatia.

2 artikla

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä kesäkuuta 2003.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EUVL L 133, 29.5.2003, s. 82. Asetus on kumottu asetuksella (EY) N:o 1948/2003 (EUVL L 287, 5.11.2003, s. 13).

⁽³⁾ EYVL L 20, 27.1.1999, s. 8.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 333/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen vahvistamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon vilja-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä syyskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1784/2003⁽¹⁾ ja erityisesti sen 15 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 1784/2003 14 artiklan 2 kohdan nojalla lupahakemuksen jättöpäivänä sovellettavaa vientitukea on sovellettava hakemuksesta tämän luvan voima-
saoloaikana toteutuvaan vientiin. Tässä tapauksessa tu-
keen on sovellettava korjauskeroa,
- (2) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1766/92 soveltamista koskevista tietyistä yksityiskohtaisista säännöistä vientitu-
kien myöntämisen ja häiriötilanteessa toteutettavien toi-
menpiteiden osalta vilja-alalla 29 päivänä kesäkuuta
1995 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o
1501/95⁽²⁾ sallitaan asetuksen (ETY) N:o 1766/92⁽³⁾ 1
artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja tuotteita
koskevan korjauskertoimen vahvistaminen. Tämä kerroin
on laskettava ottaen huomioon asetuksen (EY) N:o
1501/95 1 artiklassa esitetyt tekijät.

- (3) Maailmanmarkkinatilanne tai tiettyjen markkinoiden eri-
tyisvaatimukset voivat edellyttää korjauskertoimen eriyt-
tämistä määräpaikan mukaan,
- (4) Korjauskerroin ja tuki on vahvistettava samaa menettelyä
noudattaen. Kerrointa voidaan muuttaa kahden vahvista-
misen välisenä aikana.
- (5) Edellä mainituista säännöksistä seuraa, että korjauskerroin
on vahvistettava tämän asetuksen liitteen mukaisesti.
- (6) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat viljan hallin-
tokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1784/2003 1 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen tuotteiden, lukuun ottamatta maltaita, ennakolta vahvistettuihin vientitukiin sovellettava korjauskerroin vahvistetaan liitteessä.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2005.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenval-
tioissa.

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EUVL L 270, 21.10.2003, s. 78.

⁽²⁾ EYVL L 147, 30.6.1995, s. 7. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1431/2003 (EUVL L 203, 12.8.2003, s. 16).

⁽³⁾ EYVL L 181, 1.7.1992, s. 21. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1104/2003 (EUVL L 158, 27.6.2003, s. 1).

LIITE

viljojen tukeen sovellettavan korjauskertoimen vahvistamisesta 25 päivänä helmikuuta 2005 annettuun komission asetukseen

(EUR/t)								
Tuotekoodi	Määräpaikka	Kuluva 3	1. jakso 4	2. jakso 5	3. jakso 6	4. jakso 7	5. jakso 8	6. jakso 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

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 asetuksessa (EY) N:o 2081/2003 (EUVL L 313, 28.11.2003, s. 11).

C01: Kaikki kolmannet maat, ei kuitenkaan Albania, Bulgaria, Romania, Kroatia, Bosnia ja Hertsegovina, Serbia ja Montenegro, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Liechtenstein ja Sveitsi.

C02: Algeria, Saudi-Arabia, Bahrain, Egypti, Yhdistyneet arabiemiirikunnat, Iran, Irak, Israel, Jordania, Kuwait, Libanon, Libya, Marokko, Mauritania, Oman, Qatar, Syyria, Tunisia ja Jemen.

C03: Kaikki kolmannet maat, ei kuitenkaan Bulgaria, Norja, Romania, Sveitsi eikä Liechtenstein.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 334/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
yhteisön elintarvikeapuna ja kansallisena elintarvikeapuna toimitettuihin vilja- ja riisialan tuotteisiin
sovellettavien tukien vahvistamisesta

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon vilja-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä syyskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1784/2003⁽¹⁾ ja erityisesti sen 13 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95⁽²⁾ ja erityisesti sen 13 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Elintarvikeapuna toimitettavista maataloustuotteista aiheutuvien menojen yhteisörahoituksesta 21 päivänä loka-kuuta 1974 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2681/74⁽³⁾ 2 artiklassa säädetään, että asiaa koskevien yhteisön sääntöjen mukaisesti vahvistettuja vientitukia vastaava osa menoista kuuluu Euroopan maatalouden ohjaus- ja tukirahaston tukiosastoon.
- (2) Yhteisön elintarvikeaputoimia koskevan talousarvion laatimisen ja hallinnon helpottamiseksi ja jotta jäsenvaltiot saisivat tietoonsa kansallisia elintarvikeaputoimia koskevan yhteisön rahoitusosuuden, olisi määriteltävä näille toimille myönnettävien tukien taso.

(3) Asetuksen (EY) N:o 1784/2003 13 artiklassa ja asetuksen (EY) N:o 3072/95 13 artiklassa säädettyjä vientitukea koskevia yleisiä sääntöjä ja sen soveltamista koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä sovelletaan soveltuvin osin edellä mainittuihin toimiin.

(4) Riisin vientituen laskemisessa huomioon otettavat erityisperusteet määritellään asetuksen (EY) N:o 3072/95 13 artiklassa.

(5) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kansainvälisissä yleissopimuksissa tai muissa täydentävissä ohjelmissa sekä muissa yhteisön veloituksetonta toimittamista koskevilla toimenpiteillä määrättyjen yhteisön elintarvikeaputoimien ja kansallisten elintarvikeaputoimien osalta vilja- ja riisialan tuotteisiin sovellettavat tuet vahvistetaan liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EUVL L 270, 21.10.2003, s. 78.

⁽²⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 411/2002 (EYVL L 62, 5.3.2002, s. 27).

⁽³⁾ EYVL L 288, 25.10.1974, s. 1.

LIITE

yhteisön elintarvikeapuna ja kansallisena elintarvikeapuna toimitettuihin vilja- ja riisialan tuotteisiin sovellettavien tukien vahvistamisesta 25 päivänä helmikuuta 2005 annettuun komission asetukseen

(EUR/t)	
Tuotekoodi	Tuen määrä
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

Huom. Tuotekoodit määritellään komission asetuksessa (ETY) N:o 3846/87 (EYVL L 366, 24.12.1987, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 335/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
tuontitodistusten myöntämisestä asetuksen (EY) N:o 218/2005 mukaisesti avatussa yksipuolisessa
tariffikiintiössä tuodulle valkosipulille

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

1. Perinteisten tuojien asetuksen (EY) N:o 218/2005 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti hakemat tuontitodistukset, joita koskevat hakemukset jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle 22 päivänä helmikuuta 2005, myönnetään siten, että haetuista määristä hyväksytään 2,985 prosenttia.

ottaa huomioon valkosipulin tuonnissa sovellettavan yksipuolisen tariffikiintiön avaamisesta ja hallinnoinnista 10 päivänä helmikuuta 2005 annetun komission asetuksen (EY) N:o 218/2005⁽¹⁾, ja erityisesti sen 6 artiklan 3 kohdan,

2. Uusien tuojien asetuksen (EY) N:o 218/2005 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti hakemat tuontitodistukset, joita koskevat hakemukset jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle 22 päivänä helmikuuta 2005, myönnetään siten, että haetuista määristä hyväksytään 0,741 prosenttia.

sekä katsoo seuraavaa:

2 artikla

Perinteisten ja uusien tuojien jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille asetuksen (EY) N:o 218/2005 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti jättämät tuontitodistushakemukset ylittävät käytettävissä olevat määrät. Sen vuoksi olisi määritettävä, missä määrin todistuksia voidaan myöntää,

Tämä asetus tulee voimaan 28 päivänä helmikuuta 2005.

Sitä sovelletaan 30 päivään kesäkuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston
pääjohtaja*

⁽¹⁾ EUVL L 39, 11.2.2005, s. 5.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 336/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
tuontitodistusten myöntämisestä eräille asetuksella (EY) N:o 220/2005 avatussa yksipuolisessa
tariffikiintiössä tuotaville säilötyille sienille

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon säilöttyjen sienien tuonnissa sovellettavan yksipuolisen tariffikiintiön avaamisesta ja hallinnoinnista 10 päivänä helmikuuta 2005 annetun komission asetuksen (EY) N:o 220/2005⁽¹⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

Perinteisten ja uusien tuojien jäsenvaltioiden toimivaltaisille viiranomaisille asetuksen (EY) N:o 220/2005 4 artiklan 1 kohdan nojalla jättämät todistushakemukset ylittävät käytettävissä olevat määrät. Sen vuoksi olisi määriteltävä, missä määrin todistuksia voidaan myöntää,

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

1 artikla

1. Perinteisten tuojien asetuksen (EY) N:o 220/2005 4 artiklan 1 kohdan nojalla hakemat tuontitodistukset, joita koskevat hakemukset jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle 22 päivänä helmikuuta 2005, myönnetään siten, että niissä haetuista määristä hyväksytään 7,853 prosenttia.

2. Uusien tuojien asetuksen (EY) N:o 220/2005 4 artiklan 1 kohdan nojalla hakemat tuontitodistukset, joita koskevat hakemukset jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle 22 päivänä helmikuuta 2005, myönnetään siten, että niissä haetuista määristä hyväksytään 9,615 prosenttia.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 28 päivänä helmikuuta 2005.

Sitä sovelletaan 30 päivästä kesäkuuta 2005.

Komission puolesta
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Maatalouden ja maaseudun kehittämisen
pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 39, 11.2.2005, s. 11.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 337/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
voin ostojen keskeyttämisestä tietyissä jäsenvaltioissa

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon maito- ja maitotuotealan yhteisestä markkina-järjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999⁽¹⁾,

ottaa huomioon neuvoston asetuksen (EY) N:o 1255/1999 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä voin ja ker-man markkinoiden interventiotoimenpiteiden osalta 16 päivänä joulukuuta 1999 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2771/1999⁽²⁾ ja erityisesti sen 2 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 2771/1999 2 artiklassa säädetään, että komissio aloittaa ostot jäsenvaltiossa heti, kun se on todennut, että markkinahinta on kahden peräkkäisen viikon ajan ollut kyseisessä jäsenvaltiossa alle 92 prosenttia interventiohinnasta, ja että se keskeyttää tällaiset ostot jäsenvaltiossa heti, kun markkinahinta on kahden peräkkäisen viikon ajan ollut kyseisessä jäsenvaltiossa vähintään 92 prosenttia interventiohinnasta.

- (2) Viimeisin luettelo jäsenvaltioista, joissa interventio on keskeytetty, vahvistetaan komission asetuksessa (EY) N:o 1487/2004⁽³⁾. Luettelo on mukautettava Italian, Tšekin, Saksan, Slovenian ja Unkarin asetuksen (EY) N:o 2771/1999 8 artiklan mukaisesti ilmoittamien uusien markkinahintojen huomioon ottamiseksi. Selkeyden vuoksi luettelo olisi korvattava ja asetus (EY) N:o 1487/2004 kumottava,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1255/1999 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut voin ostot keskeytetään Belgiassa, Tšekissä, Tanskassa, Kyproksessa, Unkarissa, Maltassa, Kreikassa, Ranskassa, Luxemburgissa, Alankomaissa, Itävallassa, Slovakiassa, Sloveniassa, Suomessa, Ruotsissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

2 artikla

Kumotaan asetus (EY) N:o 1487/2004.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999, s. 48. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 186/2004 (EUVL L 29, 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EYVL L 333, 24.12.1999, s. 11. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1932/2004 (EUVL L 333, 9.11.2004, s. 4).

⁽³⁾ EUVL L 273, 21.8.2004, s. 11.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 338/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****tiettyihin kolmansiin maihin vietävän kokonaan hiotun, kiehautetun (parboiled), pitkäjyväisen B-riisin enimmäisvientituen vahvistamisesta asetuksessa (EY) N:o 2032/2004 tarkoitetun tarjouskilpailun osana**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä syyskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1785/2003⁽¹⁾ ja erityisesti sen 14 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksella (EY) N:o 2032/2004⁽²⁾ avataan riisin vientitukea koskeva tarjouskilpailu.
- (2) Komission asetuksen (ETY) N:o 584/75⁽³⁾ 5 artiklan mukaan komissio voi asetuksen (EY) N:o 1785/2003 26 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää enimmäisvientituen vahvistamisesta. Tässä vahvistamisessa on otettava huomioon erityisesti asetuksen (EY) N:o 1785/2003 14 artiklan 4 kohdassa säädetyt perusteet. Tarjouskilpailu ratkaistaan niiden tarjouksen tekijöiden hyväksi, joiden tarjoukset ovat enimmäisvientituen suuruiset tai sitä alhaisemmat.

(3) Edellä tarkoitettujen perusteiden soveltamisesta kyseisten riisimarkkinoiden tämänhetkiseen tilanteeseen seuraa, että enimmäisvientitueksi olisi vahvistettava 1 artiklassa tarkoitettu määrä.

(4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2032/2004 tarkoitetun tarjouskilpailun osana tiettyihin kolmansiin maihin vietävän pitkäjyväisen kokonaan hiotun, kiehautetun (parboiled), B-riisin enimmäisvientitueksi vahvistetaan 21 ja 24 päivän helmikuuta 2005 välisenä aikana jätettyjen tarjousten perusteella 60,00 EUR/t.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EUVL L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EUVL L 353, 27.11.2004, s. 6.

⁽³⁾ EYVL L 61, 7.3.1975, s. 25. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1948/2002 (EYVL L 299, 1.11.2002, s. 18).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 339/2005,
annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,
asetuksessa (EY) N:o 2033/2004 tarkoitettuna Réunioniin toimitettavan esikuoriton pitkäjyväisen B-riisin tukea koskevassa tarjouskilpailussa jätetyistä tarjouksista

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä syyskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1785/2003⁽¹⁾, ja erityisesti sen 5 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon Réunionin riisitoimituksiin liittyvistä yksityiskohtaisista soveltamista koskevista säännöistä 6 päivänä syyskuuta 1989 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2692/89⁽²⁾ ja erityisesti sen 9 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EY) N:o 2033/2004⁽³⁾ avataan tarjouskilpailu Réunioniin toimitettavan pitkäjyväisen esikuoriton riisin tuen määrittämistä varten.
- (2) Asetuksen (ETY) N:o 2692/89 9 artiklan mukaisesti komissio voi päättää jätettyjen tarjousten perusteella asetuksen (EY) N:o 1785/2003 26 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen olla ratkaisematta tarjouskilpailua.

(3) Erityisesti asetuksen (ETY) N:o 2692/89 2 ja 3 artiklassa säädetyt arviointiperusteet huomioon ottaen tuen enimmäismäärää ei ole aiheellista vahvistaa.

(4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksessa (EY) N:o 2033/2004 tarkoitettu Réunioniin toimitettavan CN-koodiin 1006 20 98 kuuluvan pitkäjyväisen esikuoriton B-riisin tukea koskeva tarjouskilpailu jätetään ratkaisematta 21 ja 24 päivän helmikuuta 2005 välisenä aikana jätettyjen tarjousten osalta.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EUVL L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EYVL L 261, 7.9.1989, s. 8. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1275/2004 (EUVL L 241, 13.7.2004, s. 8).

⁽³⁾ EUVL L 353, 27.11.2004, s. 9.

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 340/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****asetuksessa (EY) N:o 2031/2004 tarkoitetun tiettyihin kolmansiin maihin vietävää lyhytjyvää kokonaan hiottua riisiä, keskipitkäjyvää kokonaan hiottua riisiä ja pitkäjyvää kokonaan hiottua A-riisiä koskevan tarjouskilpailun osana jätetyistä tarjouksista**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon riisin yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä syyskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1785/2003⁽¹⁾, ja erityisesti sen 14 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksella (EY) N:o 2031/2004⁽²⁾ avataan riisin vientitukea koskeva tarjouskilpailu.
- (2) Komission asetuksen (EY) N:o 584/75⁽³⁾ 5 artiklan mukaan komissio voi asetuksen (EY) N:o 1785/2003 26 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää tarjouskilpailun ratkaisematta jättämisestä.

(3) Erityisesti asetuksen (EY) N:o 1785/2003 14 artiklan 4 kohdassa säädetyt perusteet huomioon ottaen ei ole aiheellista vahvistaa enimmäistukea.

(4) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat viljan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarjouskilpailu jätetään ratkaisematta niiden tarjousten osalta, jotka on jätetty 21 ja 24 päivän helmikuuta 2005 välisenä aikana osana asetuksessa (EY) N:o 2031/2004 tarkoitettua tiettyihin kolmansiin maihin vietävän lyhytjyvää kokonaan hiottua riisiä, keskipitkäjyvää kokonaan hiottua riisiä ja pitkäjyvää kokonaan hiottua A-riisin vientitukea koskevaa tarjouskilpailua.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä helmikuuta 2005.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

⁽¹⁾ EUVL L 270, 21.10.2003, s. 96.

⁽²⁾ EUVL L 353, 27.11.2004, s. 3.

⁽³⁾ EYVL L 61, 7.3.1975, s. 25. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1948/2002 (EYVL L 299, 1.11.2002, s. 18).

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 341/2005,**annettu 25 päivänä helmikuuta 2005,****asetusten (EY) N:o 1432/94 ja (EY) N:o 1458/2003 muuttamisesta sianlihan tuontitodistushakemuksiin liittyvän enimmäismäärän osalta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sianliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä lokakuuta 1975 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2759/75⁽¹⁾ ja erityisesti sen 11 artiklan 1 kohdan,ottaa huomioon tiettyjen korkealaatuista naudanlihaa, sianlihaa, siipikarjanlihaa, vehnää sekä vehnän ja rukiin sekaviljaa ja leseitä, lesejauhoja ja muita jätetuotteita koskevien yhteisön tariffikiintiöiden avaamisesta ja hallinnosta 29 päivänä maaliskuuta 1994 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 774/94⁽²⁾ ja erityisesti sen 7 artiklan,ottaa huomioon luettelossa CXL olevien myönnytysten täytäntöönpanosta GATT-sopimuksen XXIV artiklan 6 kohdan mukaisesti käytyjen neuvottelujen päättymisen seurauksena 18 päivänä kesäkuuta 1996 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1095/96⁽³⁾ ja erityisesti sen 1 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Tiettyjen yhteisön tariffikiintiöiden avaamisesta ja hallinnasta sianlihan ja tiettyjen muiden maataloustuotteiden osalta annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 774/94 säädetyn tuontijärjestelmän yksityiskohtaisista soveltamista koskevista säännöistä sianliha-alalla 22 päivänä kesäkuuta 1994 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1432/94⁽⁴⁾ ja tariffikiintiöiden avaamisesta ja hallinnoinnista sianliha-alalla 18 päivänä elokuuta 2003 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1458/2003⁽⁵⁾ avattiin sianlihan tuontikiintiöt ja vahvistettiin toimijoiden pääsyä kyseisiin kiintiöihin koskevat täsmälliset edellytykset.

- (2) Kyseisten kahden tuontikiintiön käyttöaste on viime vuosina yleensä ollut alhainen, ja todistushakemukseen liittyvän enimmäismäärän vahvistaminen suhteellisen pieneksi on saattanut olla käyttöä rajoittava tekijä. Sianlihan kaupan helpottamiseksi näiden kahden tuontikiintiön puitteissa on aiheellista korottaa enimmäismäärää.

- (3) Tämän vuoksi asetukset (EY) N:o 1432/94 ja (EY) N:o 1458/2003 olisi muutettava vastaavasti.

- (4) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat sianlihan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Korvataan asetuksen (EY) N:o 1432/94 3 artiklan b alakohdassa määrä "10 prosenttia" määrällä "20 prosenttia".

2 artikla

Korvataan asetuksen (EY) N:o 1458/2003 4 artiklan b alakohdassa määrä "10 prosenttia" määrällä "20 prosenttia".

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2005 alkaen jätettyihin todistushakemuksiin.

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

Tehty Brysselissä 25 päivänä helmikuuta 2005.

Komission puolesta
 Mariann FISCHER BOEL
Komission jäsen

(1) EYVL L 282, 1.11.1975, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1365/2000 (EYVL L 156, 29.6.2000, s. 5).

(2) EYVL L 91, 8.4.1994, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2198/95 (EYVL L 221, 19.9.1995, s. 3).

(3) EYVL L 146, 20.6.1996, s. 1.

(4) EYVL L 156, 23.6.1994, s. 14. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2083/2004 (EUVL L 360, 7.12.2004, s. 12).

(5) EUVL L 208, 19.8.2003, s. 3. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 2083/2004.

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 16 päivänä maaliskuuta 2004,

valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni)

(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 470)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/163/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianosaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

- (1) Saamiensa useiden valitusten johdosta komissio on päättänyt aloittaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn Tirrenia-konsernin kuudelle yritykselle (Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar) maksettujen tukien osalta. Kyseiset tuet ovat konsernin kullekin yritykselle suoraan maksettuja tukia, joiden tarkoituksena on ylläpitää meriliikennepalveluja, joita nämä yritykset tarjoavat vuonna 1991 valtion kanssa tekemiensä kuuden sopimuksen mukaisesti. Sopimusten tarkoituksena on varmistaa sellaisten meriliikennepalvelujen tarjoaminen, jotka koostuvat pääasiassa manner-Italian, Sisilian, Sardinian ja Italian muiden, pienten saarten välisistä yhteyksistä.
- (2) Komissio ilmoitti Italialle 6. elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa menettely. Italian viranomaiset esittivät kyseistä päätöstä koskevat huomautuksensa 28. syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä.

⁽¹⁾ EYVL C 306, 23.10.1999, s. 2

- (3) Kun päätös oli julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽²⁾, useat Tirrenia-konsernin yritysten kanssa kilpailevat yksityiset meriliikenteen harjoittajat esittivät huomautuksensa komissiolle. Huomautukset annettiin tiedoksi Italian viranomaisille, jotta ne olisivat voineet esittää niistä omat huomautuksensa.
- (4) Italia nosti 18. lokakuuta 1999 yhteisöjen tuomioistuimessa kanteen menettelyn aloittamista koskevan päätöksen kumoamiseksi siltä osin kuin se koskee tuen maksamisen keskeyttämistä ⁽³⁾. Yritykset Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar ovat puolestaan nostaneet päätöksen kumoamista koskevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa perustamissopimuksen 230 artiklan neljännen kohdan nojalla ⁽⁴⁾.
- (5) Tutkimusvaiheen aikana Italian viranomaiset pyysivät, että Tirrenia-konsernia koskeva tarkastelu toteutettaisiin osissa niin, että lopullinen päätös tehtäisiin ensiksi Tirrenia di Navigazione -yrityksestä. Pyyntöä perusteltiin Italian viranomaisten aikomuksella yksityistää konserni aloittamalla Tirrenia di Navigazione yksityistämistä mahdollisimman pian.
- (6) Komissio totesi kyseisen pyynnön johdosta, että vaikka Tirrenia di Navigazione on konsernin sisällä johtavassa asemassa taloudellisen ja kaupallisen strategian osalta, konsernin kuusi oikeudellisesti itsenäistä yritystä toimivat maantieteellisesti erilaisilla markkinalohkoilla, joilla kilpailu italialaisten yksityisten toimijoiden ja muiden jäsenvaltioiden toimijoiden taholta on vaihtelevaa. Lisäksi komissio totesi, että Italian viranomaisten 1 kohdassa mainittujen sopimusten mukaisesti maksamat tuet on laskettu niin, että ne kattavat jokaisen mainitun yrityksen liikennöimillä linjoilla kirjatun nettotappion, ja ne on myönnetty suoraan kyseisille yrityksille ilman, että niitä olisi kierrätetty Tirrenia di Navigazione kautta. Käynnistetyn menettelyn kohteena olevan tuen muodostavat muut osatekijät – investointi- ja verotuet – vaativat erillistä tarkastelua konsernin kunkin yrityksen osalta. Näin ollen komissio katsoi voivansa suostua Italian viranomaisten pyyntöön ja päätti 21 päivänä kesäkuuta 2001 tekemällään päätöksellä 2001/251/EY menettelyn, joka oli käynnistetty Tirrenia di Navigazione -yritykselle myönnetyn tuen osalta ⁽⁵⁾.
- (7) Tämä päätös koskee tukea, joka Italia on myöntänyt Tirrenia-konsernin muille viidelle yritykselle (jäljempänä 'alueyritykset'). Italian viranomaiset toimittivat 2001–2003 järjestettyjen kahdenvälisen kokousten yhteydessä kaikkien niiden noin 50 reitin osalta, joita nämä viisi alueyritystä liikennöivät, tiedot kyseisten markkinoiden erityispiirteistä, julkisten yritysten harjoittaman liikenteen kehityksestä, mahdollisista julkisten yritysten kanssa kilpailevista yksityisyrittäjistä sekä kullekin yritykselle myönnetyn julkisen tuen kehityksestä (asiakirjat rekisteröitiin numeroilla A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04 A/13350/04, A/13346/04 ja A/13356/04).
- (8) Lisäksi eräät valituksen tehneet yritykset, erityisesti eräät Napolinlahdella Caremar-alueyrityksen kanssa kilpailevat yksityisyrittäjät, toimittivat komissiolle tammi-, helmi- ja syyskuussa 2003 lisätietoja, jotka sisältävät uusia seikkoja, jotka on otettava huomioon tutkintamenettelyssä. Italian viranomaisia pyydettiin esittämään huomautuksensa asiasta. Lokakuun 20. päivänä 2003 järjestettiin kahdenvälinen kokous, jonka johdosta Italian viranomaiset antoivat sitoumuksia liittyen tiettyihin Napolinlahden nopeisiin yhteyksiin. Sitoumukset annettiin virallisesti 29. lokakuuta 2003 päivätyllä kirjeellä 501, jonka komissio vastaanotti 31. lokakuuta 2003 (A/33506), ja vahvistettiin 17. helmikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä (A/13405/04). Adriatican osalta Italian viranomaiset toimittivat komissiolle lisätietoja 23. helmikuuta 2004 päivätyllä faksilla (asiakirja A/13970/04).

⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

⁽³⁾ Asia C-400/99, pääasian osalta edelleen vireillä. Tuomioistuin hylkäsi 9. lokakuuta 2001 antamallaan tuomiolla (Kok. 2001 s. I-7303) komission anomuksen Italian mitätöimiskanteen julistamisesta asiaksi, jota ei voida ottaa käsiteltäväksi.

⁽⁴⁾ Vireillä oleva asia T-246/99.

⁽⁵⁾ EYVL L 318, 4.12.2001, s. 9.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

Kyseiset markkinat

(9) Adriatica on perinteisesti liikennöinyt seuraavia kansainvälisiä reittejä:

i) Adrianmeren keski- ja eteläosa:

- Ancona–Durrës (Albania)
- Bari–Durrës
- Ancona–Split (Kroatia)
- Ancona–Bar (Jugoslavia);

ii) Adrianmeren pohjoisosassa (Istrian niemimaa) Italian satamien (Trieste, Grado ja Lignano) ja Kroatian satamien (Piran, Poreč, Rovinj ja Brijuni) välisiä reittejä.

Adriatica liikennöi vuoteen 2000 myös seuraavia muita kansainvälisiä reittejä:

- Trieste–Durrës (Albania)
- Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras (Kreikka).

(10) Adriatica liikennöi myös puhtaasti alueellisia kabotaasiyhteyksiä Tremitin saarille manner-Italian satamista Ortona, Vasto, Termoli, Vieste ja Manfredonia.

(11) Lisäksi Adriatica tarjoaa rahtipalveluja Sisiliaan ja Sisiliasta seuraavilla kabotaasireiteillä:

- Ravenna–Catania
- Venetsia–Catania
- Livorno–Catania ⁽⁶⁾
- Genova–Termini Imerese ⁽⁷⁾.

(12) Suurin osa Adriatica-yrityksen matkustajaliikenteestä keskittyy Adrianmeren keski- ja eteläosan kansainvälisille reiteille, erityisesti Albanian reiteille (49 prosenttia yrityksen kaikesta liikenteestä) ja Tremitin saariston kabotaasireiteille ⁽⁸⁾. Rahtiliikenteessä yli 90 prosenttia Adriatican kokonaisvolyymistä liikennöidään Sisilian kabotaasireiteillä sekä Adrianmeren keski- ja eteläosan kansainvälisillä reiteillä (67 prosenttia yrityksen rahtiliikenteen kokonaisvolyymistä) ⁽⁹⁾.

(13) Adriaticaan kohdistuva kilpailupaine vaihtelee riippuen sen liikennöimistä reiteistä. Esimerkiksi Adrianmeren keski- ja eteläosassa vain kahdella kansainvälisellä reitillä liikennöi myös muita merenkulkuyrityksiä. Kyseiset reitit ovat:

- Bari–Durrës (Albania), jolla liikennöi vuoden läpi kaksi yhteisön liikennöijää;
- Ancona–Split (Kroatia), jolla liikennöi kolme muuta liikennöijää, joista yksi yhteisön liikenteenharjoittaja vain sesonkikauden aikaan.

Brindisin ja Barin satamista Kreikkaan suuntautuvilla säännöllisillä reiteillä, joilla Adriatica liikennöi vuoteen 2000 saakka, liikennöi sitä vastoin useita muita liikenteenharjoittajia, joiden joukossa yhteisön liikenteenharjoittajia.

⁽⁶⁾ Nämä palvelut siirtyivät Tirrenia di Navigazione -yritykseltä Adriaticalle 1. helmikuuta 2001.

⁽⁷⁾ Ks. alaviite 2.

⁽⁸⁾ Adriatican vuonna 2000 kuljettamasta 596 943 matkustajasta 397 146 matkusti Adrianmeren keski- ja eteläosan reiteillä (näistä 334 639 Italian ja Albanian välisillä reiteillä) ja 161 024 Tremitin saariston reiteillä.

⁽⁹⁾ Adriatican vuonna 2000 kuljettamista 779 223 juoksumetrinä 306 124 kuljetettiin Adrianmeren keski- ja eteläosan reiteillä (näistä 235 542 Italian ja Albanian välisillä reiteillä) ja 473 099 Sisilian reiteillä.

- (14) Italian saarten kabotaasimarkkinoilla Adriatican kanssa kilpailee muita italialaisia liikenteenharjoittajia joillekin Tremeitin saarille suuntautuvilla reiteillä. Kilpailupaine ei ole kuitenkaan sama vuoden ympäri, koska kilpailijat keskeyttävät toimintansa suurimmaksi osaksi sesonkikauden ulkopuolista kautta. Sisilian rahtiliikenteen kabotaasimarkkinoilla kilpailua on reiteillä Genova–Termini Imerese⁽¹⁰⁾ ja Ravenna–Catania, joilla liikennöi muita italialaisia liikenteenharjoittajia.

Saremar

- (15) Saremar liikennöi ainoastaan reittejä Sardinian saarille ja lounaaseen sijaitseville saarille sekä Sardinian ja Korsikan yhdistävää reittiä Santa Teresa di Gallura–Bonifacio.
- (16) Näillä reiteillä, joista erällä liikennöi myös muita yhteisön kilpailijoita, Samemarin osuus on yhteensä 64 prosenttia matkustajaliikenteen markkinoista ja 70 prosenttia rahtiliikenteen markkinoista.
- (17) Muut paitsi Korsikan ja Sardinian välinen reitti ovat melko lyhyitä, keskimäärin viisi meripeninkulmaa, mikä yhdessä päivittäisten matkojen tiheyden kanssa merkitsee sitä, että nämä merireitit ovat paljolti paikallisliikenteen luonteisia, sillä niiden tarkoituksena on varmistaa lähisaarien asukkaiden palvelut ja liikkuvuus⁽¹¹⁾. Näiden markkinoiden erityisluonne johtuu myös paikallista maantieteellisistä erityispiirteistä ja ilmasto-olosuhteista, jotka edellyttävät tietyntyyppisiä aluksia, jotka eivät sovellu käytettäväksi muualla muuntotyypissä meriliikenteessä.
- (18) Samemarin kanssa kilpailee muita italialaisia liikenteenharjoittajia kolmella niistä neljästä reitistä, joita se liikennöi. Sardinian ja Korsikan välinen reitti on yksi näistä kolmesta.

Toremar

- (19) Toremar liikennöi yksinomaan manner-Italian ja Toscanan saarten (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa ja Giglio) välisiä meriliikenteen kabotaasireittejä. Olennaisilta osin yritys hoitaa paikallisten palvelujen verkkoa, jossa vuorovälit ja aikataulut vastaavat saarten asukkaiden palvelu- ja liikkuvuustarpeita. Toremarin tarjoamien palvelujen luonteen vuoksi niitä voidaan verrata paikallisliikenteen palveluihin⁽¹²⁾.
- (20) Kahdella Toremarin liikennöimistä kuudesta reitistä toimii myös muita italialaisia liikenteenharjoittajia vuoden ympäri.

Siremar

- (21) Siremar liikennöi paikallisia reittejä Sisilian satamien ja sen lähellä sijaitsevien pienten saarten (Eolian saaret, Pelagian saaret ja Egadin saaret, Ustica ja Pantelleria) välillä. Ainoat yhteydet, jotka ulottuvat manner-Italiaan (Napoliin), ovat Sisilian pohjoispuolella sijaitsevia Eolian saaria palvelevat yhteydet. Kyseessä on puhtaasti paikallinen reittiverkko. Reitit (yleensä lyhyitä), vuorovälit ja aikataulut palvelevat ennen muuta saarten asukkaiden liikkuvuustarpeita.
- (22) Eolian saarten ja Egadin saarten reiteillä Siremar toimii kilpaillen italialaisten yksityisyriyten kanssa.
- (23) Eolian saarille, joilla on 12 000 vakituista asukasta (joista 9 000 pääsaarella Liparilla), Siremar liikennöi viittä reittiä Milazzon satamasta Sisiliasta. Palveluja tarjotaan vuoden ympäri sekaliikenteen aluksilla (matkustaja-autolautoilla) ja nopeilla matkustaja-aluksilla. Yksi italialainen liikenteenharjoittaja kilpailee Siremarin kanssa neljällä näistä viidestä reitistä käyttäen pienikapasiteettisia matkustaja-autolautoja ja toinen nopeiden yhteyksien markkinalohkolla sesonkiajan ulkopuolella kolmella reitillä ja sesonkiaikana neljällä reitillä.

⁽¹⁰⁾ Verrannollinen reittiin Genova – Palermo, jolla liikennöi kilpailijoita, koska Palermossa ja Termini Imeresen satamien, joiden välimatka on vain muutamia kilometrejä, voidaan katsoa olevan keskenään korvattavissa.

⁽¹¹⁾ Yrityksen liikennöimillä neljällä reitillä on keskimäärin yksi lähtö tunnissa klo 6:n ja klo 22:n välillä.

⁽¹²⁾ Kullakin liikennöidyillä reitillä on keskimäärin yksi lähtö tunnissa klo 6:n ja 22:n välillä kaikista satamista.

- (24) Siremarin liikennöimät yhteydet Sisilian ja Sisiliasta luoteeseen sijaitsevan Egadin saariston kolmen saaren välillä hoidetaan Trapanin satamasta Sisiliasta vuoden ympäri yhdellä sekaliikenteen aluksella (matkustaja-autolautalla) ja kahdella nopealla aluksella. Näillä markkinoilla toimii kaksi yksityistä italialaista liikenteenharjoittajaa. Toinen tarjoaa yksinomaan rahtipalvelua ja toinen nopeiden yhteyksien palveluja.
- (25) Muilla Siremarin liikennöimillä reiteillä, joita liikennöidään Palermon ja Agrigenton satamista, ei kilpaile yksityisiä liikenteenharjoittajia. Siremar on näin ollen ainoa liikenteenharjoittaja, joka täyttää kyseisten saarten asukkaiden liikennetarpeet.

Caremar

- (26) Caremar liikennöi meriliikenteen paikallisreittejä manner-Italian satamista Napoli, Sorrento ja Pozzuoli (Napolinlahti) Parthenopen saarille Capri, Ischia ja Procida sekä manner-Italian satamista Formia ja Anzio (Lazio) Ponzan ja Ventotenen pikkusaarille. Tarjotuilla palveluilla vastataan pääasiassa paikallisväestön liikennetarpeisiin.
- (27) Napolinlahdella Caremar kilpailee yksityisten italialaisten yritysten kanssa reiteillä Capri–Napoli, Capri–Sorrento, Ischia–Napoli ja Procida–Napoli.
- (28) Reiteillä, joita Camerar liikennöi Ponzan ja Ventotenen saarille, ei ole kilpailua. Camemar liikennöi näitä reittejä vuoden ympäri sekaliikenteen aluksilla (matkustaja-autolautoilla). Yksi yksityisyrittäjä kilpailee kuitenkin Caremarin kanssa nopeiden yhteyksien markkinalohkolla reiteillä Ponza–Formia ja Ventotene–Formia.
- (29) Caremarin liikennöimää reittiverkkoa voidaan niin ikään verrata paikallisliikenteen verkkoon, kun otetaan huomioon vuorovälit ja aikataulut erityisesti Napolinlahdella.

Myönnetty tuki julkisen palvelun velvoitteisiin nähden

Lainsäädäntö

- (30) Kansallisesti tärkeiden merenkulupalvelujen rakenneuudistuksesta 20. joulukuuta 1974 annetun lain N:o 684 (lain-684/1974) 8 artiklan mukaan suurille ja pienille saarille suuntautuvien meriyhteyksien on täytettävä kyseisten alueiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehittämiseen liittyvät vaatimukset erityisesti Mezzogiornon alueella. Tätä varten laissa säädetään, että liikenteenharjoittajille, joille on annettu tehtäväksi tarjota näitä palveluja, voidaan myöntää tukea 20 vuotta voimassa olevien julkisen palvelujen sopimusten nojalla.
- (31) Merenkulkuun ja merenkulkualan käyttöoikeussopimukseen kohdistuvista kiireellisistä toimenpiteistä 4. maaliskuuta 1989 annetun lakiasetuksen N:o 77 tarkistamisesta ja muuttamisesta laiksi 5. toukokuuta 1989 annetun lain N:o 160 (lain-160/1989) 9 artiklassa säädetään, että liikennöitävistä reiteistä ja vuoroväleistä päättävät viranomaiset käyttöoikeussopimuksen saaneiden yritysten tekemän teknisen ehdotuksen perusteella ja että kyseisten yritysten on tätä varten esitettävä joka viides vuosi suunnitelma palveluista.
- (32) Paikallisten meriliikenteen postipalvelujen ja kaupallisten palvelujen uudelleenjärjestelystä 19. toukokuuta 1975 annetun lain N:o 169 (lain-169/1975) mukaan käyttöoikeussopimuksen tehneiden yritysten on huolehdittava lisäveloitteena kirjepostin ja postipakettien kuljetuksesta sekä luonteeltaan puhtaasti paikallisista kaupallisista palveluista.

- (33) Kansallisesti tärkeiden merenkulkupalvelujen rakenneuudistuksesta 20. joulukuuta 1974 annetun lain N:o 684, sellaisena kuin se on tulkittuna ja muutettuna 23. kesäkuuta 1977 annetulla lailla N:o 373, täytäntöönpanosta 1. kesäkuuta 1979 annetussa tasavallan presidentin asetuksessa N:o 501 (asetuksessa 501/1979) määritetään ne eri tekijät (tulot ja kustannukset), jotka otetaan huomioon määrittäessä käyttöoikeussopimuksen saaneille yrityksille myönnettävää tukea, ja säädetään myös, että kyseisten yritysten liikennöimien reittien lähtö- ja tuloaikataulut on hyväksyttävä ministeriön asetuksella. Alusten osalta tasavallan presidentin asetuksessa säädetään, että käyttöoikeussopimuksen saaneiden yritysten on käytettävä enintään 18 vuotta vanhoja aluksia ja oltava niiden omistajia, jollei ministeriö myönnä nimenomaista poikkeusta. Tämä rajoitus, joka velvoittaa käyttöoikeussopimuksen saaneet yritykset uudistamaan kalustonsa säännöllisesti, muodostaa erityisen velvoitteen kyseisille merenkulkuyrityksille. Käytetyt alukset on lisäksi osoitettava erikseen kullekin reitille, jota julkisen palvelun velvoite koskee. Tasavallan presidentin asetuksen 40 artiklan nojalla kaupparenkulkuministeriö voi tavanomaisten palvelujen lisäksi järjestää lisäpalveluja, joilla täytetään yleiseen etuun tai liikennetarpeisiin liittyvät poikkeukselliset vaatimukset.
- (34) Valtion laivaston (Finmare-konserni) rakenneuudistuksen normeista ja yksityistä merenkulkua koskevista toimenpiteistä 5. joulukuuta 1986 annetun lain N:o 856 mukaan tariffit määritetään ministeriön asetuksella käyttöoikeussopimuksen saaneiden yritysten ehdotuksen perusteella. Tavallisiin matkustajiin sovelletaan erilaisia tariffeja kuin paikallisiin asukkaisiin ja työmatkalaisiin, joihin sovelletaan sosiaalisin perustein alennettuja tariffeja.

Julkisen palvelun sopimukset

- (35) Italian valtio teki heinäkuussa 1991 Tirrenia-konsernin kunkin alueyrityksen kanssa keskenään identtiset sopimukset. Sopimusten 2 artiklan mukaan niitä on sovellettu taannehtivasti 1. tammikuuta 1989 lähtien ja ne ovat voimassa 20 vuotta 31. joulukuuta 2008 saakka. Sopimuksessa määrättiin kuitenkin, että vuosien 1989, 1990 ja 1991 taloudelliset suhteet määritellään tilapäisin toimenpitein, joita tämä päätös ei koske.
- (36) Sopimusten 3 artiklan mukaan vuotuisen tuen määrä vahvistetaan yrityksen kunkin varainhoitovuoden helmikuussa esittämän hakemuksen perusteella. Hakemus tekee lausuntokierroksen ministeriössä, ja se hyväksytään toukokuussa ministeriön asetuksella. Vuotuisen tuen on määrä kattaa yritykselle toimintakustannusten ja liiketulojen välisestä alijäämästä aiheutuneet tappiot. Sopimusten 5 artiklassa määritellään yksityiskohtaisesti ne taloudelliset parametrit, joiden avulla lasketaan tuen kokonaismäärän määrittämisessä tasavallan presidentin asetuksen N:o 501/79 mukaisesti huomioon otettavat kustannustekijät.

Viisivuotisuunnitelmat

- (37) Edellä mainittujen julkisen palvelun sopimusten 1 artiklassa määrätään, että viisivuotisuunnitelmissa määritetään liikennöidyt reitit ja satamat, kyseisillä meriliikenneyhteyksillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, noudatettavat vuorovälit ja veloitettavat hinnat, erityisesti saarialueiden asukkaiden alennetut tariffit.
- (38) Ensimmäinen viisivuotisuunnitelma (1990–1994) hyväksyttiin 29. toukokuuta 1990 annetulla ministeriön asetuksella, ja sen soveltaminen alkoi taannehtivasti 1. tammikuuta 1990. Toukokuun 14. päivänä 1996 annetulla asetuksella hyväksytyssä toisessa suunnitelmassa (1995–1999) reitit ja vuorovälit ovat paljolti samat.
- (39) Italian viranomaisten syyskuussa 1999 esittämää kolmatta suunnitelmaa (2000–2004) ei ole vielä hyväksytty. Tämän kolmannen suunnitelman vahvistamiseen saakka Tirrenia-konsernin yritysten on 8. maaliskuuta 2000 annetun asetuksen mukaisesti jatkettava lain N:o 160/89 9 artiklassa säädettyjen palvelujen tarjoamista kalustolla, joka konsernilla oli käytössään 31. joulukuuta 1999.

Vuotuinen korvaustuki

- (40) Sopimuksessa määrätään vuotuisen korvaustuen maksamisesta siten, että joka kalenterivuoden maaliskuussa maksetaan ensimmäinen ennakoerä, joka on määrältään 70 prosenttia edellisvuoden tuesta, ja kesäkuussa toinen erä, joka vastaa 20:tä prosenttia tuesta. Vuoden lopussa maksettava mahdollisesti jäljellä oleva määrä vastaa maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja liiketoimintojen välisen alijäämän erotusta. Jos yritykselle maksettu määrä ylittää tarjottujen palvelujen nettokustannukset (voittojen ja tappioiden erotus), sen on palautettava erotus 15 päivän kuluessa taseen hyväksymisestä.
- (41) Vuotuinen tuki vastaa viisivuotissopimuksessa tarkoitettujen palvelujen kumulatiivista nettotappiota, johon lisätään vaihteleva määrä, joka vastaa sijoitetun pääoman tuottoa. Nettotappion määrä on (yleensä talvikaudella) kirjattujen kumulatiivisten tappioiden ja (pääasiassa kesäkaudella) kirjattujen voittojen erotus.
- (42) Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että sijoitetun pääoman tuotto voidaan ilmaista kyseisen pääoman prosenttiosuutena, joka vaihtelee vuosikohtaisesti 12,5 prosentista (1992) 5,1 prosenttiin (2000) kyseisten vuosien markkinakurssien mukaisesti.
- (43) Vuonna 1991 julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen mukaisesti Tirrenia-konsernin alueyrityksille maksetun korvauksen määrä on muodostunut seuraavasti⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(miljoonaa Italian liiraa)

UUOSI	A) TOIMINTA-KUSTANNUKSET	B) TOIMINTA-TULOT	C) NETTOTAPPIO (kumulatiivinen tappio, josta on vähennetty kumulatiivinen voitto) (A – B)	SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO	VUOSITTAISEN TUEN MÄÄRÄ
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Vuosittaisen tuen määrän tuntuva vaihtelu (viimeinen sarake) selittyy nettotoimintakustannusten (sarake C) vaihteluilla Albaniaan, Jugoslaviaan ja Kroatiaan suuntautuvilla kansainvälisillä reiteillä, joiden liikennöinnissä oli katkoksia Balkanin poliittisen tilanteen vuoksi. Nettotoimintakustannukset ja vuosittaisen tuen tarve Adrianmeren pohjoisosan ja Tremitin saariston kabotaasireiteillä pysyivät sen sijaan kaiken kaikkiaan vakaina vuosina 1992–2001. Lisäksi Kreikan reittien liikennöinnin lopettaminen vuoden 1999 lopussa vähensi toimintakustannuksia huomattavasti ja näin ollen myös korvaustuen määrää.

⁽¹³⁾ Tiedot ovat PricewaterhouseCoopersin tutkimuksesta "Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992–1999". Vuosien 2000 ja 2001 osalta niitä on täydennetty Italian viranomaisten antamalla tiedoilla. Tutkimuksessa määritetään Tirrenia-konsernin yritysten kustannuslaskenta ja arvioidaan kunkin reitin osalta toimintakustannukset ja liikutulot.

SAREMAR

(miljoonaa Italian liiraa)

VUOSI	A) TOIMINTA-KUSTANNUKSET	B) TOIMINTA-TULOT	C) NETTOTAPPIO (kumulatiivinen tappio, josta on vähennetty kumulatiivinen voitto) (A - B)	SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO	VUOSITTAISEN TUEN MÄÄRÄ
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Vuosittaisen tuen (viimeinen sarake) määrä on ollut suhteellisen vakaa, mikä ilmentää olosuhteita markkinoilla, joilla Saremar toimii: kyseessä ovat paikalliset markkinat, joiden tavoitteena on saarten asukkaiden liikennetarpeiden täyttäminen. Yrityksen tarjoamat palvelut ovat pysyneet – vuorovälien ja aikataulujen suhteen – paljolti muuttumattomina julkisen palvelun sopimuksen voimaantulosta alkaen⁽¹⁴⁾ eivätkä käytännössä vaihtelevat vuoden aikana.

TOREMAR

(miljoonaa Italian liiraa)

VUOSI	A) TOIMINTA-KUSTANNUKSET	B) TOIMINTA-TULOT	C) NETTOTAPPIO (kumulatiivinen tappio, josta on vähennetty kumulatiivinen voitto) (A - B)	SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO	VUOSITTAISEN TUEN MÄÄRÄ
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ Vuonna 1992 Saremar teki yhteensä 18 000 matkaa liikennöimillään neljällä reitillä. Vuonna 2000 määrä oli noin 20 000.

Toremari toimii markkinoilla, jotka ovat luonteeltaan paikalliset, mikä selittää vuosittaisen tuen suhteellisen vakaan tason (viimeinen sarake). Julkisen yrityksen tarjoamat palvelut olivat vuonna 2000 – vuorovälien ja aikataulujen suhteen – samat kuin vuonna 1992⁽¹⁵⁾, eivätkä ne vaihtele vuoden aikana huolimatta kysynnän kausivaihteluista.

SIREMAR

(miljoonaa Italian liiraa)

VUOSI	A) TOIMINTAKUSTANNUKSET	B) TOIMINTATULOT	C) NETTOTAPPIO (kumulatiivinen tappio, josta on vähennetty kumulatiivinen voitto) (A – B)	SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO	VUOSITTAISEN TUEN MÄÄRÄ
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

Siremarin tarjoamat palvelut ovat luonteeltaan samanlaisia kuin Saremarin ja Toremariin: tarjonta on pysynyt vakaana julkisen palvelun sopimuksen voimaantulosta alkaen⁽¹⁶⁾ eivätkä kausivaihtelut ole juurikaan vaikuttaneet siihen. Yrityksen suuret toimintakustannukset, jotka edellyttävät laajaa vuosittaista tukea, johtuvat ennen muuta liikennöitävien reittien määrästä (18 säännöllistä reittiä), joiden tarkoituksena on täyttää neljäntoista Sisilian lähisaaren asukkaiden liikennetarpeet. Tämä säännöllisten reittien suuri määrä merkitsee suuria toimintakustannuksia (henkilökunta, polttoaine, huolto jne.), jotta yrityksen vuosittain liikennöimät lukuisat matkat voitaisiin hoitaa⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(miljoonaa Italian liiraa)

VUOSI	A) TOIMINTAKUSTANNUKSET	B) TOIMINTATULOT	C) NETTOTAPPIO (kumulatiivinen tappio, josta on vähennetty kumulatiivinen voitto) (A – B)	SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO	VUOSITTAISEN TUEN MÄÄRÄ
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ Vuonna 1992 yrityksen reittiverkossa tehtiin 8 300 matkaa. Vuonna 2000 luku oli 9 097.

⁽¹⁶⁾ Vuonna 2000 Siremar teki yhteensä 11 910 matkaa eri reiteillään. Vuonna 1992 vastaava luku oli 11 919.

⁽¹⁷⁾ Vuonna 2000 Siremar teki 11 900 matkaa 18 säännöllisellä reitillä (11 700 vuonna 1992).

Vuosittaisen tuen vakaaseen tasoon löytyy selitys Caremarin palveluverkosta, joka on pysynyt paljolti muuttumattomana valtion kanssa tehdyn sopimuksen voimaantulosta lähtien ⁽¹⁸⁾.

Yrityksen suuret toimintakustannukset, jotka näkyvät vuosittaisen tuen määrässä, johtuvat liikennöitävien reittien määrästä (11) ja vuorotiheydestä.

Viisivuotissuunnitelmiin ja liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät investoinnit

- (44) Liikennöitävien reittien ja niiden vuorotiheyksien lisäksi viisivuotissuunnitelmissa määrätään investoinneista, joita sopimuksen tehnyt yritys aikoo tehdä ajanjakson aikana kyseisten reittien liikennöinnin varmistamiseksi. Komissio on tutkinnassa yrittänyt erityisesti selvittää sitä, miten alusten hankinta ja poistot on otettu huomioon vuotuisen tuen laskemiseksi.
- (45) Lisäksi komission aikeena on ollut tarkistaa, sisältävätkö Tirrenian maaliskuussa 1999 vahvistamaan vuosien 1999–2002 liiketoimintasuunnitelmaan kuuluvat konsernin yritysten hyväksi tehtävät lisäinvestoinnit jonkinlaista tukea. Suunnitelman päätavoitteet ovat seuraavat:
- sen mahdollistaminen, että konsernin yritykset sopeutuvat Italian kabotaasimarkkinoiden vapauttamisesta (1. tammikuuta 1999) johtuviin muuttuneisiin olosuhteisiin, sekä valmistautuminen valtion kanssa tehtyjen sopimusten voimassaolon päättymiseen vuonna 2008;
 - mainittujen sopimusten mukaisesti tarjottujen palvelujen kustannusten vähentäminen;
 - konsernin kehityksen tukeminen ja käytettävissä olevien voimavarojen hyödyntäminen paremmin;
 - edellytysten määrittäminen konsernin yritysten yksityistämiseksi.
- (46) Liiketoimintasuunnitelmassa määrätään erityisesti julkisesta palvelusta tehtyjen sopimusten mukaisiin palveluihin tarvittavien investointien kehittämisestä, jonka määrä johtaa vanhentuneen kaluston poistamiseen käytöstä, muiden alusten siirtojärjestelyihin konsernin sisällä ja uusiin 700 miljardin liiran suuruisiin investointeihin.

Veroetuuskohtelu

- (47) Lokakuun 26. päivänä 1995 annetussa lakiasetuksessa N:o 504 säädetään merenkulussa moottori-polttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen veroetusjärjestelmästä. Kyseisen asetuksen 63 artiklan 3 kohdan mukaan alennettua valmisteveroa sovelletaan aluksissa käytettäviin voiteluaineisiin.
- (48) Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä komissio totesi olevan epäselvää, miten kyseistä verohelpotusta yksityiskohtaisesti sovelletaan Italian satamissa huollettavina olevien alusten tapauksessa. Komissio halusi varmistua siitä, että edellä mainitulla toimenpiteellä ei syrjitä muita meriliikenteen toimijoita, joiden alukset ovat samassa tilanteessa.

⁽¹⁸⁾ Vuonna 2000 Caremar liikennöi 12 872 matkaa 12 reitillä (15 650 vuonna 1992).

III ASIANOSAISTEN HUOMAUTUKSET

Tirrenia-konsernin yritysten huomautukset

- (49) Tirrenia-konsernin yritykset esittivät 22. marraskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. Pääasiassa yritykset kiistävät valtion kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti maksettujen korvausten luokittelun "uusiksi tuiksi" ja tästä johtuen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen perustan. Yritykset väittävät erityisesti, että komissiolle oli ilmoitettu jo kauan sitten julkisen palvelun velvoitteiden korvausjärjestelmän olemassaolosta eikä se ollut koskaan esittänyt asiasta huomautuksia. Lisäksi yritysten mukaan julkisille liikenteenharjoittajille maksettujen vuotuisten korvausten määrä on täysin tarpeen ja suhteessa tarpeeseen kattaa julkisen palvelun velvoitteista johtuvat nettokustannukset. Tirrenia-konserni toteaa vielä, että kyseinen maksu ei aiheuta kilpailun estettä suhteessa muihin markkinoilla toimiviin liikenteenharjoittajiin.
- (50) Samaan aikaan Tirrenia di Navigazione ja Tirrenia-konsernin alueyritykset nostivat menettelyn aloittamista koskevasta komission päätöksestä kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa perustamissopimuksen 230 artiklan neljännen kohdan nojalla⁽¹⁹⁾.

Yksityisten liikenteenharjoittajien huomautukset

- (51) Komissio on saanut huomautuksia useilta yksityisiltä liikenteenharjoittajilta, jotka kilpailevat joillakin Caremarin, Saremarin ja Toremarin liikennöimillä reiteillä. Nämä huomautukset voidaan tiivistää seuraavasti:
- Tirrenia-konsernin yritykset harjoittavat niillä reiteillä, joilla esiintyy kilpailua yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa, aggressiivista kauppapolitiikkaa, jolle on ominaista polkumyyntihinnat sekä alennus- ja osamaksujärjestelmät, jotka voidaan selittää ainoastaan Tirrenian saamalla julkisilla tuilla.
 - Julkisen palvelun velvoitteet eivät ole avoimia, ja Tirrenia-konsernin yrityksille annettu mahdollisuus muuttaa sille asetettujen velvoitteiden laajuutta, erityisesti liikennöityjä reittejä ja noudatettuja aikatauluja ja vuorotiheyksiä, on julkisen palvelun velvoitteiden luonteen vastainen.
 - Kun otetaan huomioon yksityisten liikenteenharjoittajien joillakin Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimillä linjoilla tarjoamat palvelut, julkisen palvelun tarve vaikuttaa hyvin kyseenalaiselta.
 - Vuodesta 1995 alkaen toteutettujen tai liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien investointien rahoitusjärjestelyt sisältävät tukea, jolloin viitataan erityisesti Viamaren vuonna 1996 hankkimaan kahteen alukseen ja yleisemmin Tirrenia-konsernin yrityksille asetettuihin edullisimpiin pankki-luoton saamisen edellytyksiin.
 - Tirrenia-konsernin yritykset hyötyvät veroetuuskohtelusta Italian satamissa pysäköityinä olevissa aluksissaan käytettyjen kivennäisöljyjen osalta.

IV ITALIAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

Myönnetty tuki julkisen palvelun velvoitteisiin nähden

- (52) Italian viranomaiset esittivät 29. syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. Italian viranomaiset katsovat, että palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7. joulukuuta 1992 annetun asetuksen (EY) N:o 3577/92⁽²⁰⁾ 4 artikla sallii Tirrenia-konsernin kunkin yrityksen kanssa tehtyjen sopimusten täysimääräisen vaikutuksen niiden voimassaolon päättymiseen eli vuoteen 2008 saakka. Näin ollen sopimuksiin perustuvaa julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmää ei voida asettaa kyseenalaiseksi menettelyn aloittamisesta tehdyllä päätöksellä.

⁽¹⁹⁾ Ks. alaviite 4.

⁽²⁰⁾ EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7.

- (53) Italian viranomaiset kiistävät lisäksi sen, että komission päätöksessä tarkoitettut tuet olisivat perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja "uusia" tukia ja että ne olisivat voineet ennen Italian kabotaasimarkkinoiden avaamista (1. tammikuuta 1999) vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (54) Näiden yleisluontoisten huomioiden lisäksi Italian viranomaiset painottavat, että yksityisten liikenteenharjoittajien läsnäolo Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimillä linjoilla on monessa tapauksessa uusi ja osittainen ilmiö, koska se rajoittuu vain joihinkin reitteihin ja keskittyy kesäkauteen. Vuotuisen korvauksen laskentamenetelmällä, jossa talvella tehdystä tappiosta vähennetään kesällä saatu voitto, rajoitetaan korvauksen määrä välttämättömään minimiin.

Tämän johdosta Italian viranomaisten mukaan korvaus on tarpeen ja täysin suhteessa julkisen palvelun velvoitteisiin, joiden ominaispiirteet jäsenvaltion on määriteltävä.

Viitaten kilpailusääntöjen rikkomiseen, josta Adriaticaa syytetään Italian ja Kreikan välisillä reiteillä, Italian viranomaiset painottavat, että kyseistä rikkomista koskeva komission päätös ei ole lopullinen, että kyseiset kaksi menettelyä ovat itsenäisiä, että tukia ei ole käytetty kilpailuvastaisen toiminnan rahoittamiseen, että soveltumattomaksi julistaminen merkitsisi uutta seuraamusta ja että mahdollinen takaisinperiminen vaarantaisi Adriatican toiminnan tasapainon ja yksityistämisen prosessin.

Liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät investoinnit

- (55) Italian viranomaiset painottavat, että liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien investointien tarkoituksena on palvelujen kustannusten vähentäminen säilyttäen kuitenkin laadun taso korkeana. Lisäksi Italian viranomaisten mukaan suunniteltujen investointien rahoitusjärjestelyihin ei sisälly tukea, koska rahoitus toteutetaan osin kyseisten yritysten omista varoista ja osin tavanomaisissa markkinaolosuhteissa myönnettyillä pankkilainoilla.

Veroetuuskohtelu

- (56) Italian viranomaiset ovat täsmentäneet merenkulussa moottoripolttoaineina käytettävien kivennäisöljyjen verokohtelun sääntelykehys. Komissiolle esitetyistä tiedoista käy ilmi, että lakiasetuksen N:o 504/1995 nojalla 2. maaliskuuta 1996 tehdyllä yleisesti sovellettavalla päätöksellä veroetuuskohtelu, josta lakiasetuksessa säädetään, laajennettiin koskemaan moottoripolttoaineita ja voiteluaineita, joita käytetään kaikissa satamassa huollettavina olevissa aluksissa.
- (57) Samaan aikaan Italia nosti yhteisöjen tuomioistuimessa kanteen (edelleen vireillä) menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä siltä osin kuin se koskee tuen maksamisen keskeyttämistä⁽²¹⁾.

V TUEN ARVIOINTI

Myönnetty tuki julkisen palvelun velvoitteisiin nähden

Tuen olemassaolo

- (58) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan "jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotain yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

⁽²¹⁾ Ks. alaviite 3.

- (59) On kiistatonta, että tarkasteltavana oleva tuki on jäsenvaltion myöntämää ja että se myönnetään valtion varoista. Mitä tulee edun käsitteeseen, yhteisöjen tuomioistuin on tulkinnut sitä 24. heinäkuuta 2003 asiassa Altmark Trans antamassaan tuomiossa ⁽²²⁾. Tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan valtion tuki, joka on suoraa korvausta tuensaajayritysten tarjoamista palveluista, joilla täytetään määrättyt julkisen palvelun velvoitteet, ei kuulu perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos kyseiset yritykset eivät saa siitä taloudellista etua eikä tuki näin ollen aseta niitä suosiollisempaan kilpailuasemaan niiden kilpailijoihin nähden.

Tuomioistuimen mukaan tällaisen korvauksen on täytettävä kussakin yksittäisessä tapauksessa seuraavat neljä ehtoa, jotta sitä ei luokiteltaisi valtiontueksi:

- Tuensaajayrityksellä on oltava vastuullaan tosiasiallisia julkisen palvelun velvoitteita, joiden on oltava selkeästi määriteltäviä. Tirrenia-konsernille myönnettyjen korvausten osalta komissio toteaa, että kyseisille yrityksille asetetut julkisen palvelun velvoitteet johtuvat samalla sekä Italian valtion kanssa heinäkuussa 1991 tehdyistä sopimuksista, sovellettavasta lainsäädännöstä (ks. 30 ja 34 kohta) että viisivuotissuunnitelmista (ks. 37, 38 ja 39 kohta). Sitä, ovatko kyseessä tosiasialliset julkisen palvelun velvoitteet ⁽²³⁾, tarkastellaan 84–122 kohdassa.
 - Parametrit, joiden perusteella korvaus määritetään, on määriteltävä edeltä käsin puolueettomasti ja avoimesti, jotta vältettäisiin se, että korvaus tuo taloudellisen edun, joka voi asettaa tuensaajayrityksen suosiollisempaan asemaan kilpaileviin yrityksiin nähden. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa komissio toteaa, että sopimusten 5 artiklassa määritellään yksityiskohtaisesti taloudelliset parametrit, joiden perusteella lasketaan ne eri kustannustekijät, jotka otetaan tasavallan presidentin asetuksen 501/79 mukaisesti huomioon korvausta määritettäessä.
 - Korvaus ei voi ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi johtuvien kustannusten kattamiseksi osittain tai kokonaan, kun otetaan huomioon niihin liittyvät tulot sekä niiden täyttämiseen liittyvä kohtuullinen voittomarginaali. Asiaa tarkastellaan kohdissa 123–148.
 - Kun yritystä, jolle annetaan tehtäväksi huolehtia julkisen palvelun velvoitteista yksittäisessä tapauksessa, ei valita julkisessa hankintamenettelyssä – jonka avulla voidaan valita ehdokas, joka voi tarjota kyseiset palvelut mahdollisimman vähäisin julkisin kustannuksin – tarvittava korvaus on määritettävä analysoimalla niitä kustannuksia, jotka velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuisivat sellaiselle tyyppilliselle yritykselle, jolla on toimiva hallinto ja riittävät liikennöintivalmiudet asettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi. Tällöin on otettava huomioon palveluihin liittyvät tulot ja velvoitteiden täyttämiseen liittyvä kohtuullinen voittomarginaali. Tässä yhteydessä on syytä huomata, että Tirrenia-konsernin yrityksiä ei ole valittu julkisessa hankintamenettelyssä. Komissio toteaa lisäksi, että sovellettavissa lakiteksteissä sen enempää kuin sopimuksissakaan ei aseteta ehtoja sen varmistamiseksi, että kustannukset eivät ylitä sellaisen tyyppillisen yrityksen kustannuksia, jolla on toimiva hallinto ja riittävät liikennöintivalmiudet. Myöskään Italian viranomaisten ja tuensaajien antamien tietojen perusteella ei voida tehdä sitä päätelmää, että tätä ehtoa olisi noudatettu.
- (60) Mitä tulee julkisen palvelun velvoitteen tosiasialliseen olemassaoloon, komissio katsoo edellä ja jäljempänä esitettyjen seikkojen perusteella, että alueyrityksille vuoden 1991 sopimusten mukaisesti myönnettävä vuotuinen korvaustuki tuo niille edun verrattuna kilpailijayrityksiin, jotka tarjoavat tai voisivat tarjota vastaavia palveluja kyseisillä markkinoilla.
- (61) Tästä johtuvat yhteisön sisäisen kaupan kohdistuvat vaikutukset ja kilpailun vääristymät ovat ilmeisiä jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisessä liikenteessä, joka vapautettiin kilpailulle palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 4055/86 ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Asia C-280/00, ei vielä julkaistu.

⁽²³⁾ Asia C-205/99, Analir et al, tuomio 20.2.2001, Kok. 2001, s. I-1271.

⁽²⁴⁾ EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (ETY) N:o 3573/90 (EYVL L 353, 17.12.1990, s. 16).

- (62) Vaikka kyse on kabotaasipalveluista, tuomioistuin on todennut⁽²⁵⁾, ettei ole poissuljettua, että ainoastaan paikallisia tai alueellisia eikä siis kansainvälisiä liikennepalveluja tarjoavalle yritykselle myönnettyä julkisella tuella on vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (63) Nimittäin kun jäsenvaltio myöntää julkista tukea yritykselle, yritys voi ylläpitää tai laajentaa liikennepalvelujen tarjoamista, mistä on seurauksena, että muihin jäsenvaltioiden sijoittautuneilla yrityksillä on vähemmän mahdollisuuksia tarjota omia liikennepalveluitaan kyseisen jäsenvaltion markkinoilla⁽²⁶⁾.
- (64) Tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan komission ei tarvitse osoittaa tuen tosiasiallisia vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun ja kauppaan, jos on kyse laittomasti myönnetystä tuesta. Tällainen velvoite itse asiassa asettaisi jäsenvaltiot, jotka myöntävät tukea noudattamatta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan ilmoittamisvelvoitetta, suosiollisempaan asemaan niihin jäsenvaltioihin nähden, jotka ilmoittavat suunnitellusta tuesta⁽²⁷⁾.
- (65) Sen perusteella, että 1. tammikuuta 1999 asti näihin Välimeren saarien kabotaasimarkkinoihin ei poikkeuksellisesti sovellettu palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteessä jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annettua asetusta (ETY) N:o 3577/92, ei voida sulkea pois mahdollisuutta, että Välimeren saarten kabotaasireiteillä liikennöiville alueyrityksille sopimuksen mukaisesti myönnetyt tuet eivät olisi vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eivätkä vääristäneet kilpailua.
- (66) Joka tapauksessa vaikka myönnettäisiinkin, että tuet, jotka on myönnetty yksinomaan kabotaasiliikennettä harjoittaville yrityksille, eivät ole voineet vaikuttaa kauppaan eikä vääristää kilpailua ennen 1. tammikuuta 1999, tilanne muuttui kyseisenä päivämääränä, kun kabotaasitoiminta avattiin asetuksen (ETY) N:o 3577/92 mukaisesti kaikille yhteisön liikenteenharjoittajille.
- (67) Edellä 58–66 kohdassa mainittujen perusteiden valossa on syytä analysoida alueyritysten tilannetta suhteessa markkinoihin, joilla ne toimivat.
- Adriatican osalta komissio palauttaa mieleen, että kyseinen yritys liikennöi sopimuksen mukaisesti kabotaasireittien lisäksi myös kansainvälisiä reittejä, joilla se joutuu tai on joutunut kilpailemaan muiden yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa sopimuksen voimaantulon jälkeen. Lisäksi komissio toteaa tässä yhteydessä, että on olemassa vaara ristikkäistä Adriatican kabotaasimarkkinoilla tarjoamien palvelujen ja kansainvälisillä markkinoilla tarjoamien palvelujen välillä erityisesti sen vuoksi, että yrityksellä ei ole näille eri palveluluokille erillistä kirjanpitoa. Adriaticalle sopimuksen perusteella maksettu tuki on näissä olosuhteissa voinut vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua.
 - Muiden alueyritysten osalta komissio toteaa, että näistä vain Saremar liikennöi kansainvälisellä reitillä (Sardinian ja Korsikan välillä), jolla sen kanssa kilpailee italialainen yksityinen liikenteenharjoittaja. Koska tämä reitti on ollut avoinna muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien kilpailulle sopimuksen voimaantulosta lähtien, voidaan päätellä, että Saremarille vuosittain myönnetty tuki, joka on tarkoitettu korvaamaan sen koko reittiverkossa kirjattu nettotappio, on voinut – erityisesti, koska eri palveluluokille ei ole erillistä kirjanpitoa – vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua.

⁽²⁵⁾ Asiassa Altmark Trans annettu tuomio, kohdat 77 – 82, ks. alaviite 22.

⁽²⁶⁾ Ks. asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988 s. 4067, 19 kohta; asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 26 kohta; yhdessä käsitellyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 40 kohta; sekä asia Altmark Trans, (id.), kohta 78.

⁽²⁷⁾ Yhdessä käsitellyt asiat T-116/01 ja T-118/01 P&O European Ferries, tuomio 5.8.2003, Kok. 2003, 118 kohta; asia C-301/87, Ranska v. komissio, tuomio 14.2.1990, Kok. 1990, s. I-307, 33 kohta; ja asia T-55/99, CETM v. komissio, tuomio 29.7.2000, Kok. 2000, s. II-3207, 103 kohta.

- Siremarin, Toremarin ja Caremarin osalta komissio toteaa seuraavaa:
- Kyseiset yritykset liikennöivät kukin vain yhdellä määrättyllä Välimeren saarten kabotaasimarkkinoiden lohkokalla.
 - Tammikuun 1. päivään 1999 Välimeren saarten välisiin kabotaasipalveluihin ei poikkeuksellisesti sovellettu asetuksen (ETY) N:o 3577/92⁽²⁸⁾ 6 artiklan 2 kohdan mukaista palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta.
 - Kyseisillä kabotaasimarkkinoiden eri lohkoilla aluyritysten kanssa kilpailee joillakin reiteillä yksityisiä italialaisia liikenteenharjoittajia, jotka monesti toimivat näillä reiteillä ennen sopimuksen voimaantuloa. Mikään näistä liikenteenharjoittajista ei kuitenkaan liikennöi muilla markkinoilla kuin Italian Välimeren kabotaasimarkkinoilla.
 - Yksikään muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittaja ei toiminut näillä kabotaasimarkkinoiden eri lohkoilla ennen 1. tammikuuta 1999 eikä yksikään muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittaja ole tullut niille markkinoiden avaamisen jälkeen.
- (68) Se, että alaa ei ole vapautettu kilpailulle – kuten oli laita Välimeren kabotaasimarkkinoilla ennen 1. tammikuuta 1999 – ei ole aina riittävä peruste sulkea pois se mahdollisuus, että jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuu kielteisiä vaikutuksia⁽²⁹⁾.
- (69) Toisaalta sen perusteella, että kolme Tirrenia-konsernin yritystä (Tirrenia, Adriatica ja Saremar) toimivat jäsenvaltioiden välisen tai jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisen liikenteen markkinoilla ja ettei näillä yrityksillä ole erillistä kirjanpitoa eri palveluluokille, voidaan päätellä, että kaikki niiden saamat tuet ovat voineet vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua. Lisäksi ei voida sulkea pois sitä, että vastaavia vaikutuksia on aiheutunut kaikista konsernin yrityksille myönneistä tuista.
- (70) Toisaalta jo ennen kabotaasimarkkinoiden vapauttamista muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajilla oli vapaus käyttää sijoittautumisoikeuttaan ja tarjota kabotaasipalveluja käyttäen Italian lipun alla purjehtivia aluksia.
- (71) Joka tapauksessa sen perusteella, että muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajilla on ollut mahdollisuus tarjota kilpailevia palveluja Italian kabotaasimarkkinoilla 1. tammikuuta 1999 alkaen, voidaan päätellä, että ainakin potentiaalisia vaikutuksia kauppaan on ollut viiden viime vuoden aikana, erityisesti koska alueyrityksille ei julkisen palvelun sopimusten perusteella myönnetty yksinoikeuksia.
- (72) Ottaen huomioon edellä mainitut seikat ja erityisesti sen, että korvauksen voidaan katsoa tuovan tueksi määriteltävän edun yhdenkin edellä mainituista neljästä ehdosta jäädessä täyttymättä⁽³⁰⁾, komissio katsoo, että Italian viranomaisten alueyrityksille vuosittain myöntämä tuki on perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettua valtiontukea. Toisin kuin tuensaajayritykset toteavat, asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklan 3 kohta ei estä kyseisen tuen tutkintaa. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa sallitaan poikkeuksellisesti ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten voimassaolon jatkuminen, vaikkeivat ne täyttäisikään julkisen palvelun sopimusten myöntämistä koskevia ehtoja, jotka vahvistetaan mainittua kohtaa edeltävissä kohdissa. Kyseinen säännös liittyy yhteiseen liikennepolitiikkaan.

⁽²⁸⁾ Ks. alaviite 20.

⁽²⁹⁾ Komission päätös 2000/394/EY, tehty 25 päivänä marraskuuta 1999, sosiaaliturvamaksujen alentamista koskevien lakien N:o 30/1997 ja N:o 206/1995 mukaisista Venetsian ja Chioggian alueella sijaitseviin yrityksiin kohdistuvista tukitoimenpiteistä (EYVL L 150, 23.6.2000, s. 50).

⁽³⁰⁾ Tuomio Altmark Trans, 94 kohta, ks. alaviite 22.

Uusi tuki

- (73) Komissio ei ole alueyritysten kanssa samaa mieltä siitä, että kyseiset tuet olisivat jo olemassa olevia tukia. Ensiksikin se toteaa, että kyseisiä tukia ei ollut ennen sopimuksen voimaantuloa. Vuotuisen korvaustuen järjestelmästä säädettiin vasta laeissa N:o 684/74 ja N:o 169/75, sellaisina kuin ne ovat nykyisessä muodossaan. Lisäksi julkisen palvelun velvoitteet sekä kustannustekijät, jotka otetaan huomioon laskettaessa alueryitysten saamaa korvaustukea, vahvistettiin yksityiskohtaisesti asetuksessa N:o 501/79, laeissa N:o 856/86 ja vuonna 1991 tehdyissä sopimuksissa.
- (74) Komissio toteaa lisäksi, ettei se ole hyväksynyt kyseisiä tukia. Tuensaajayritysten perusteenaan esittämä komission 6. heinäkuuta 1990 tekemä päätös lopettaa menettely C 12/89 (ex N 444/88), joka koski Italian päätöstä myöntää tukea Fincantieri-yrityksen tappioiden korvaamiseksi 1987 ja 1988 sekä Italian laivanrakennusteollisuudelle myönnettävän tuen sääntelystä annettua lakia N:o 234/89,⁽³¹⁾ koski yksinomaan telakkatukea eikä nyt käsillä olevan päätöksen kohteena olevia tukia. Mainitun päätöksen jälkeen kyseisten tukien oikeuskehys joka tapauksessa muuttui merkittävästi sopimusten myötä, joista ei tehty ilmoitusta komissiolle.
- (75) Erityisesti todettakoon, ettei sen perusteella, että komissio olisi voinut tietää niistä lainsäädäntötoimista, joista vuotuisen tuen järjestelmä koostuu, ja vuoden 1991 sopimuksesta, voida tehdä sitä päätelmää – perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisen ennakoilmoituksen puuttuessa – että vuotuisen tuen järjestelmään olisi implisiittisesti saatu lupa asiassa Lorenz annetun tuomion⁽³²⁾ perusteella. Tuomioistuim on hiljattain todennut, että pelkkä tekstin toimittaminen komissiolle ei ole EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ilmoitus⁽³³⁾.
- (76) Tämän johdosta komissio toteaa, että alueyrityksille maksetut tuet ovat Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 1 kohdassa tarkoitettuja uusia tukia⁽³⁴⁾.
- (77) Vaikka oletettaisiin, että yrityksille Siremar, Toremar ja Caremar, jotka harjoittavat vain kabotaa-siliikennettä, myönnetty tuki ei ollut myöntämishetkellä valtiontukea, siitä tuli joka tapauksessa uutta tukea 1. tammikuuta 1999, kun nämä liikennemarkkinat avattiin asetuksen (ETY) N:o 3577/92 mukaisesti. Asetuksen (EY) N:o 659/99 1 artiklan b alakohdan v alakohdan mukaan tapauksessa, jossa tietyt toimenpiteet muuttuvat tuiksi sen jälkeen, kun tietty toiminta on vapautettu kilpailulle yhteisön lainsäädännössä, näitä toimenpiteitä ei kilpailun vapauttamiselle vahvistetun ajankohdan jälkeen pidetä voimassa olevana tukena.

Tuen säännönmukaisuuden arviointi

- (78) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa asetettu valtiontukikielto ei ole ehdoton. Kiellosta on mahdollista poiketa 87 artiklan 2 ja 3 kohdan ja 86 artiklan 2 kohdan nojalla.
- (79) Yhtäkään 87 artiklan 2 kohdassa määrätyistä poikkeuksista ei voida soveltaa alueyrityksille myönnettyihin vuotuisiin tukiin, koska ne eivät ole yksittäisille kuluttajille myönnettävää sosiaalista tukea, luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi myönnettävää tukea eivätkä tiettyjen alueiden taloudelle myönnettävää tukea. Erityisesti sosiaalisen tuen osalta 87 artiklan 2 artiklaa sovellettaessa edellytetään, että yksittäisten kuluttajien hyväksi toteutetuilla toimenpiteillä ei suositeta suorasti eikä epäsuorasti jotakin yritystä tai tuotannonalaa. Komissio toteaa tässä yhteydessä, että saarten asukkailla ja työmatkalaisille tarkoitettujen alennettujen tariffien soveltamisesta alueyrityksille aiheutunut tulonmenetyks otetaan huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Italian viranomaiset korvaavat nämä yksittäisille kuluttajille suunnatut tariffialennukset ainoastaan silloin, kun nämä matkustavat julkisen toimijan liikennöimillä linjoilla, mikä suosii julkista toimijaa yksityisiin kilpailijoihin nähden.

⁽³¹⁾ EYVL C 239, 25.9.1990, s. 10

⁽³²⁾ Asia 120/73, Lorenz, tuomio 11.12.1973, Kok. 1973, s. 1471.

⁽³³⁾ Asia C-297/01, Sicilcassa, tuomio 24.7.2003 (ei vielä julkaistu Oikeustapauskokoelmassa).

⁽³⁴⁾ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

- (80) Kyseisiin tukiin ei voida soveltaa myöskään 87 artiklan 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia. Kyseessä ei ole tuki Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen (b alakohta) eikä tuki kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen (d alakohta). Niitä ei voida myöskään pitää alueellisena tukena (a ja c alakohta), koska ne eivät kuulu monialaiseen tukijärjestelmään, joka olisi avoin tietyn alueen kaikille asianomaisten alojen yrityksille⁽³⁵⁾. Lisäksi tuet näyttäisivät kohteensa ja myöntämismenettelynsä perusteella olevan toimintatukea, joka voidaan hyväksyä poikkeuksellisesti ainoastaan alueilla, joihin voidaan soveltaa 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaista poikkeusta, sekä erityisesti sillä ehdolla, että jäsenvaltio osoittaa niiden haittojen olemassaolon ja suuruuden, jota tuella pyritään lievittämään⁽³⁶⁾. Koska Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet tältä osin riittäviä tietoja, tukia ei voida hyväksyä kyseisen poikkeuksen nojalla. Tukia ei voida myöskään pitää tukena tietyn toiminnan kehityksen edistämiseen (c alakohta), koska ne on tarkoitettu kattamaan tietyn meriliikenteenharjoittajan toimintakustannukset ja koska ne eivät ole osa kattavaa suunnitelmaa, jolla mahdollistettaisiin tuensaajayrityksen taloudellinen elpyminen ilman muita tukia.
- (81) EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita, sovelletaan kyseisen sopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä. Kaupan kehitykseen ei saa vaikuttaa tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa.
- (82) Yhteisön oikeuskäytännön mukaan poikkeusmääräyksiä tulkitaan rajoittavasti⁽³⁷⁾. Näin ollen ei riitä, että julkiset viranomaiset ovat uskoneet kyseisen yrityksen hoidettavaksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun, vaan sen lisäksi ehtona on, että EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 87 artiklan määräysten soveltaminen estää yritykselle annetun erityisen tehtävän täyttämisen ja että yhteisön etua ei vaaranneta⁽³⁸⁾.
- (83) Ennen kuin päätetään, voidaanko alueyrityksille vuonna 1991 tehtyjen sopimusten nojalla maksettuihin tukiin soveltaa EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdassa määrättyä poikkeusta, komission on tarkistettava yrityksen tarjoaman julkisen palvelun velvoitteet ja niiden laajuus arvioidakseen, ovatko julkinen palvelu ja sen kustannusten korvaamiseksi tarkoitettu tuki tarpeen.

Todelliseen tarpeen mukaisen julkisen palvelun velvoitteen olemassaolo

Italian pienten saarten kabotaasiyhteydet

- (84) Kabotaasiyhteydet kuuluvat neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklan soveltamisalaan ja valtiontuen tarkastelun osalta meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen soveltamisalaan⁽³⁹⁾. Suuntaviivojen nykyisen version 9 kohdassa todetaan, että ”julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa ja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklassa mainituista palveluista” (säännölliset palvelut saariin, saarilta ja saarien välillä) sekä kabotaasipalvelujen tarjoamisesta. Kyseisistä palveluista maksettaviin korvauksiin sovelletaan näin ollen mainitun asetuksen vaatimuksia sekä perustamissopimuksen valtiontukisääntöjä sellaisina kuin yhteisöjen tuomioistuimien on ne tulkinut. Yhteisön suuntaviivojen edellisen version 9 kohdan mukaan ”jos markkinavoimat eivät takaa riittävää palvelutasoa, julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa yhteisön syrjäisten alueiden satamien vuoroliikenteelle tai harvakseltaan liikennöidyille reiteille, joita pidetään elintärkeinä kyseisen alueen talouskehitykselle”. Lisäksi oikeuskäytännön mukaan julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa ainoastaan, jos ne vastaavat todellista tarvetta, jota markkinavoimat eivät voi yksin täyttää⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Ks. alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 2 kohdan viimeinen virke (EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9).

⁽³⁶⁾ Suuntaviivojen 4.15 kohta (ks. alaviite 35).

⁽³⁷⁾ Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asia T-106/95, *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et al v. komissio*, tuomio 27.2.1997, Kok. 1997, s. II-229, tuomion perustelujen 173 kohta.

⁽³⁸⁾ Ks. myös asia C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, tuomio 10.12.1991, Kok. 1991, s. I-5889, 26 kohta.

⁽³⁹⁾ Komission tiedonanto K(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3). Tätä edeltävän kauden osalta sovelletaan vuoden 1997 suuntaviivoja (EYVL C 205, 5.7.1997, s. 5) ja soveltuvin osin vuoden 1989 suuntaviivoja (SEC(89) 921 lopullinen, 3.8.1989).

⁽⁴⁰⁾ Tuomio *Analir et al*, ks. alaviite 23.

- (85) Edellä mainittujen säädösten ja sopimusmääräysten perusteella Italian pieniä saaria palveleville alueyrityksille on asetettu kaikilla sen liikennöimillä reiteillä velvoitteita, jotka koskevat liikennöitäviä satamia, vuorotiheyksiä, lähtö- ja saapumisaikoja, alustyyppäjä sekä veloitettavia hintoja. Nämä kaikki ovat velvoitteita, joita kyseiset yritykset eivät asettaisi itselleen (tai eivät asettaisi samassa määrin eivätkä samoin ehdoin), jos ne voisivat toimia yksin ainoastaan oman taloudellisen etunsa perusteella.
- (86) Kyseisten velvoitteiden asettamisella pyritään takaamaan alueellisen jatkuvuuden periaatteen noudattaminen sekä matkustaja- ja rahtimeriliikenteen säännöllisten yhteyksien riittävä taso Italian pieniltä saarilta ja saarille, minkä tarkoituksena on täyttää paikallisen väestön liikkuvuuteen ja kyseisten saarialueiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehittämiseen liittyvät vaatimukset. Velvoitteiden täyttäminen sopimusten voimassaoloaikana taataan vakuuksien asettamisella. Se mahdollisuus, että reittien aikatauluja ja vuorotiheyksiä voidaan mukauttaa tilapäisesti vuoden aikana julkisten viranomaisten valvonnassa, ei aseta kyseenalaiseksi sitä, että velvoite tarjota kyseiset palvelut on asetettu. Kyseiset säännöt näin ollen velvoittavat tuensaajayritykset tarjoamaan 86 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ja asetuksessa N:o 3577/92 tarkoitettua julkista palvelua.

Kansainväliset yhteydet

- (87) Kansainväliset meriliikenneyhteydet kuuluvat palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86⁽⁴¹⁾ soveltamisalaan. Asetuksessa ei säädetä nimenomaisesti mahdollisuudesta asettaa julkisen palvelun vähimmäisvelvoitteita jäsenvaltioiden välisten tai jäsenvaltion ja kolmannen maan välisten meriliikenneyhteyksien takaamiseksi.
- (88) Vuonna 2004 vahvistetuissa meriliikenteen valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa⁽⁴²⁾ puolestaan sallitaan julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen tai julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen, jos kansainvälisiä liikennepalveluja tarvitaan julkisen liikenteen pakottavien tarpeiden täyttämiseksi (9 kohta). Näiden palvelujen tarjoamisesta maksettavat korvaukset sallitaan niin ikään, kunhan ne ovat perustamissopimuksen sääntöjen ja menettelyjen mukaisia. Myös edellä mainitussa vuoden 1997 suuntaviivojen 9 kohdassa sallittiin tuki, jolla maksetaan korvaus julkisen palvelun velvoitteista.
- (89) Näin ollen komissio toteaa, että voimassa olevan yhteisön lainsäädännön perusteella on mahdollista ottaa käyttöön julkisen palvelun velvoitteita myös muilla kuin yksittäisen jäsenvaltion sisäisillä meriliikenneyhteyksillä. Koska kyseessä ovat kuitenkin kansainvälisen meriliikenteen markkinat, joilla muut yhteisön liikenteenharjoittajat jo harjoittavat tai saattavat harjoittaa kilpailua, tuensaajayrityksille maksetut korvaukset ovat todellisia toimintatukia, joihin voidaan antaa lupa ainoastaan 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Niiden on näin ollen oltava välttämättömiä eli niiden on vastattava todellista tarvetta, jota markkinavoimat eivät yksin voi täyttää, ja oltava täysin suhteessa niiden tavoitteeseen.
- (90) Tirrenia-konsernin viidestä alueyrityksestä vain Adriatica ja Saremar toimivat kansainvälisillä reiteillä julkisen palvelun sopimusten perusteella. Näin ollen molempien yritysten ja jokaisen kyseisen kansainvälisen reitin osalta on tutkittava syyt, joilla perustellaan julkisen palvelun velvoitteiden asettamista tuensaajayrityksille, sekä se, voidaanko maksettuihin korvauksiin soveltaa perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaista poikkeusta.

⁽⁴¹⁾ EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1.

⁽⁴²⁾ Ks. alaviite 39.

- (91) Saremarin osalta komissio toteaa, että kyseinen yritys liikennöi reitillä Sardinia–Korsika (Santa Teresa–Bonifacio) vuoden läpi kaksi meno- ja paluumatkaa päivässä matkustaja-autolautalla, jonka kokonaiskapasiteetti on 560 matkustajaa ja 51 ajoneuvoa. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että kyseessä on lyhyen matkan rajaliikenneyhteys (10 mpk), jolla on ensisijaisesti paikallista merkitystä Sardinian ja naapurisaaren Korsikan yhteisöille. Santa Teresan ja Bonifacion välinen säännöllinen yhteys takaa työmatkalaisten liikkuvuuden rajan yli ja säännöllisen tavaravirran Etelä-Korsikan ja Pohjois-Sardinian välillä. Italian viranomaisten toimittamat tiedot osoittavat, että Sardinian ja Korsikan paikalliset yhteisöt ovat nimenomaisesti pyytäneet tällaista liikenneyhteyttä.
- (92) Turistikauden (keski- ja huippusesongin) aikana Saremarin kanssa kilpailee toinen italialainen liikenteenharjoittaja, joka voi mukauttaa tarjoamiensa palvelujen kapasiteettia ja vuorotiheyttä markkinoiden tilanteen mukaan⁽⁴³⁾. Lisäksi kyseinen liikenteenharjoittaja ei toimi näillä reiteillä lainkaan turistikauden ulkopuolella.
- (93) Näin ollen voidaan todeta, että legitimiin julkisen edun mukaista tavoitetta, jona on taata vuoden läpi säännölliset yhteydet yhteisön kahden saarialueen välillä ottaen huomioon alueellisten tahojen ilmaiset tarpeet, ei voitu saavuttaa pelkästään markkinavoimien avulla.
- (94) Adriatican liikennöimien kansainvälisten reittien osalta komissio toteaa seuraavaa:
- a) Meriliikennereitti Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras, joka yhdistää yhteisön keskialueen eräaseen sen reuna-alueista, on kauppa- ja matkustajamerenkulun kannalta elintärkeä reitti erityisesti, kun otetaan huomioon vaihtoehtoisten maaliikennereittien käyttöä vaikeuttavat epävakaaat olosuhteet. Lisäksi vuonna 1977 kyseinen meriliikennereitti sisällytettiin Italian ja Kreikan viranomaisten pyynnöstä niiden rautatie-, ja maantie- ja meriliikenneyhteyksien luetteloon, joihin sovelletaan 7. helmikuuta 1970 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta. Voidakseen tarjota kyseisen reitin palvelut Adriatica on liittynyt EU-RAIL-yhteisöön. Lisäksi 26. lokakuuta 2001 pidetyn kokouksen yhteydessä komissiolle annetuista tiedoista (rekisteröity numeroilla A/13408/04 ja A/13409/04) käy ilmi, että vuosien 1992 ja 1999 välillä Adriatica teki kyseisellä reitillä keskimäärin 265 matkaa vuodessa kuljettaen keskimäärin 161 440 matkustajaa, 24 376 ajoneuvoa ja 104 437 juoksumetriä tavaraa. On myös todettava, että – kuten Italian viranomaiset ilmoittivat 17. helmikuuta 2004 päivätyssä kirjeessään (rekisteröity numerolla A/13405/04) – vuosien 1996 ja 1999 välillä Adriatican kanssa kilpailleet liikenteenharjoittajat eivät tarjonneet palvelua, joka olisi antanut samat takuut käytettyjen alusten laadusta ja muun muassa palvelujen säännöllisyydestä ja vuorotiheydestä. On kuitenkin otettava huomioon, että lokakuun 30. päivän 1990 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, joka menee päällekkäin tässä päätöksessä tarkastellun ajanjakson kanssa, Adriatica osallistui sopimusjärjestelyyn, joka kohteena oli hyötyajoneuvoihin sovellettava hintataso reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi⁽⁴⁴⁾. Voidaan päätellä, että kyseisen ajanjakson aikana kilpailu näillä markkinoilla oli siinä määrin vilkasta ja erityistä, että Tirrenia päätti osallistua laittomaan sopimusjärjestelyyn, minkä vuoksi ei voida katsoa, että tuki oli tarpeen julkisen palvelun takaamiseksi. Italian viranomaisten 24. helmikuuta 2004 päivätyllä faksilla (rekisteröity numerolla A/13970/04) toimittamista selvennyksistä huolimatta ei voida hyväksyä, että on maksettava tukea korvaukseksi velvoitteesta tarjota yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, jos tuensaajayritys syyllistyy EY:n perustamisopimuksen 81 artiklassa kiellettyyn kilpailunvastaiseen toimintaan. Vaikka komission päätös ei ole vielä lopullinen, yhteisöjen ensimmäisen asteen tuomioistuimien on laajalti vahvistanut päätöksen, ja sen suhteen vallitsee joka tapauksessa pätevyysoletus. On totta, että kilpailusääntöihin liittyvä menettely ja valtioneuvoston liittyvä menettely ovat toisistaan riippumattomia, mutta oikeuskäytännön mukaan komission on otettava huomioon mahdollinen kilpailusääntöjen rikkominen

⁽⁴³⁾ Esimerkiksi vuonna 2001 toinen tämän liikenteenharjoittajan kahdesta aluksesta vedettiin pois tältä markkinalohkolta ja siirrettiin kannattavammille reiteille.

⁽⁴⁴⁾ Komission päätös 1999/271/EY, tehty 9 päivänä joulukuuta 1998, EY:n perustamisopimuksen 85 artiklan mukaisesti menettelystä (IV/34466 – Kreikan lauttaliikenne) (EYVL L 109, 27.4.1999, s. 24), vahvistettu asiasisällön toteen näyttämisen ja kelpuutuksen osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomiossa 11.12.2003, asia T-61/99, *Adriatica di Navigazione v. komissio* (ei vielä julkaistu).

valtiontuen soveltuvuutta arvioidessaan, erityisesti jos tuensaaja on syyllistynyt kyseisten sääntöjen rikkomiseen⁽⁴⁵⁾. Koska korvaukset maksettiin nimenomaan sopimusjärjestelyn kohteena olevista palveluista, kilpailusääntöjen rikkomisen ja tukien välinen yhteys on ilmeinen riippumatta siitä, onko tukien käyttö johtanut kilpailunvastaiseen toimintaan. Lisäksi soveltumattomaksi julistaminen ja tuen takaisinperintä ei missään tapauksessa vastaisi uutta seuraamusta, vaan olisi pelkästään seuraus siitä, että tuensaajan on todettu osallistuneen kiellettyyn sopimusjärjestelyyn. Kun otetaan huomioon tarjottujen palvelujen tyyppi (hyötyajoneuvot, matkustajat ja rahti), on pääteltävä, että osallistuminen hyötyajoneuvoihin sovellettavia hintoja koskevaan sopimusjärjestelyyn mahdollistaa johtopäätökset koko reittiin liittyen. Tämä on sitäkin ilmeisempää, kun otetaan huomioon, että sopimusjärjestely koski juuri sitä hyötyajoneuvoliikennettä, jonka Italian viranomaiset aikoivat taata tuella. Lopuksi todettakoon, että kyseisen reitin liikennöinti lopetettiin vuonna 2000.

- b) Triesten ja Durrësin välinen meriliikenneyhteys sai alkunsa Italian ja Albanian viranomaisten välillä 22. lokakuuta 1983 allekirjoitetusta pöytäkirjasta, jonka tavoitteena oli kehittää Albanian ja Länsi-Euroopan välisiä kauppasuhteita. Pöytäkirjan 5 artiklassa Adriatica di Navigazione ja albanialainen Transship-yritys velvoitetaan järjestämään reitin liikennöiminen. Ottamatta huomioon poliittisista olosuhteista johtuvia vaihteluja reitin liikenne on kehittynyt tuntuvasti vuodesta 1991⁽⁴⁶⁾. Tällä reitillä ei ole kilpailevaa liikennettä.
- c) Kumpaakaan kahdesta muusta Italian ja Albanian välisestä meriliikenneyhteydestä (Bari–Durrës ja Ancona–Durrës) ei otettu käyttöön kansainvälisellä sopimuksella.
- d) Italian (Ancona ja Bari) ja Jugoslavian (Bar, Montenegro) välillä liikennöivät meriliikenneyhteydet ovat kehittyneet vuoden 1997 jälkeen. Niillä vastattiin Montenegron viranomaisten nimenomaiseen pyyntöön, jonka mukaan maan ainoan kauppasataman ja Italian pohjoisten ja eteläisten satamien välillä pitäisi olla pysyvä meriliikenneyhteys. Vuodesta 1998 kaksi muuta liikenteenharjoittajaa, toinen Montenegrosta ja toinen Sloveniasta, on liikennöinyt Adriatican rinnalla reitillä Bari–Bar.
- e) Italian ja Kroatian välisten meriliikennereittien Ancona–Split ja Bari–Dubrovnik liikennöinti, joka annettiin vuonna 1960 toimeksi yksityisille liikenteenharjoittajille, siirrettiin Adriaticalle 27. helmikuuta 1978 annetulla lailla N:o 42. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että nämä palvelut, jotka keskeytettiin vuonna 1991, aloitettiin uudelleen vuonna 1994 Kroatian tasavallan hallituksen nimenomaisesta pyynnöstä. Kosovon kriisin aiheuttamista vaihteluista huolimatta liikenne on kehittynyt merkittävästi vuodesta 1994⁽⁴⁷⁾. Adriatican kanssa näillä markkinoilla kilpailee kaksi merenkulkuyritystä, toinen Kroatiaa ja toinen Liberiasta.
- (95) Edellä todetusta käy ilmi, että Adriatican tehtäväksi annettiin – sopimuksen tai kansainvälisen yleis-sopimuksen perusteella tarjottavien palvelujen osalta – yleisen edun mukainen tehtävä, johon liittyy kustannuksia, joita yritykselle ei olisi aiheutunut, jos se olisi toiminut pelkästään oman taloudellisen etunsa mukaisesti. Tämä ei päde reittiin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, jolloin Adriatica osallistui EY:n perustamissopimuksen 81 artiklassa kiellettyyn sopimusjärjestelyyn. Se ei liioin päde yrityksen sellaisiin kansainvälisillä reiteillä tarjoamiin palveluihin, jotka yritys on kehittänyt ja jotka eivät perustu kyseisiin sopimuksiin tai yleissopimuksiin. Tämä koskee erityisesti reittejä Bari–Durrës ja Ancona–Durrës. Näiden kahden reitin liiketulos on joka tapauksessa positiivinen, joten tarjotuista palveluista ei ole maksettu korvausta Adriaticalle. Komissiolle toimitetusta kustannuslaskennasta voidaan päinvastoin päätellä, että saadun taloudellisen hyödyn vuoksi on voitu vähentää vuosittaista korvaustukea, jota maksetaan tappiollisilla reiteillä tarjotuista palveluista.

⁽⁴⁵⁾ Asia C-225/91, *Matra v. komissio*, tuomio 15.6.1993, Kok. 1993, s. I-3203, 41–43 kohta.

⁽⁴⁶⁾ 1991: 20 096 matkustajaa ja 24 205 juoksumetriä rahtia; 2000: 334 639 matkustajaa ja 235 542 juoksumetriä rahtia.

⁽⁴⁷⁾ 1994: 9 866 matkustajaa ja 7 494 juoksumetriä rahtia; 2000: 48 281 matkustajaa ja 43 563 juoksumetriä rahtia.

- (96) Jotta alueyrittäjille asetetuista velvoitteista voitaisiin maksaa korvaus ja jotta komissio pystyisi tarkistamaan, että korvauksen määrä pysyy välttämättömän rajoissa, toimivaltaisten julkisten viranomaisten on ennakkoon täsmennettävä nämä velvoitteet.
- (97) Tältä osin komissio toteaa, että kunkin alueyrittäjien tarjoamat palvelut määritellään edellä mainituissa viisivuotissuunnitelmissa. Niissä määritellään tarkasti liikennöitävät satamat ja vuorotiheydet sesonkiaikana ja sen ulkopuolella sekä se, minkätyyppisillä aluksilla kullakin reitillä on liikennöitävä. Näin luotua reittiverkkoa voidaan kuitenkin mukauttaa sen mukaan, miten liikennekysyntä kehittyy reiteillä kullakin viisivuotiskaudella. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että tällainen mukautus voidaan tehdä vain kyseisten paikallisten yhteisöjen pyynnöstä. Nämä yhteisöt kääntyvät liikenneministeriön – alueyrittäjien valvonnasta vastaavan viranomaisen – puoleen pyytääkseen muutoksia vuorotiheyksiin tai aikatauluihin. Pyyntöjä arvioidaan yksittäin ministeriöiden välillä ottaen huomioon muun muassa niiden taloudelliset vaikutukset kyseisen yrityksen toimintakustannuksiin. Kustakin reittiverkon muutoksesta tehdään kunkin viisivuotiskauden aikana hallinnollinen etukäteispäätös, joka osoitetaan sopimuksen tehneelle yritykselle.

Vastaavat kilpailevat palvelut

- (98) Tarkistaessaan sopimuksen tehneille alueyrittäjille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden tosiasiallista tarvetta⁽⁴⁸⁾ ja laajuutta sekä tarvetta korvata niiden kustannukset komission on varmistettava, onko olemassa kilpailevia liikenteenharjoittajia, jotka tarjoaisivat samanlaisia tai vastaavia palveluita kuin julkinen liikenteenharjoittaja ja täyttäisivät Italian viranomaisten asettamat vaatimukset. Tämä tarkistaminen toteutetaan reittikohtaisesti palvelujen kokonaistarjonnan ja -kysynnän vertailevalla tarkastelulla. Tilannetta on syytä tarkastella erikseen kunkin alueyrittäjien osalta.

Adriatic

- (99) Adriaticin kanssa kilpailee muita merenkulkuyrityksiä ensinnäkin kahdella kansainvälisellä reitillä, joiden osalta Adriaticalle on annettu yleisen edun mukainen tehtävä (Ancona–Split ja Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras), sekä joillakin Tremeitin saariston kabotaasireiteillä ja Italian niemimaan ja Sisilian välisellä kahdella rahtiliikennereitillä.

Kansainväliset yhteydet

- (100) Reitillä Ancona–Split Adriatic liikennöi vuoden läpi kaksi matkaa viikossa sekaliikenteen aluksella. Adriaticin kanssa reitillä kilpailee kroatialainen julkinen yritys ja yksityisiä Barbadosin ja Panaman lipun alla purjehtivia aluksia, jotka liikennöivät ensisijaisesti kesäkauden aikana ja jotka eivät täytä kaikkia Italian viranomaisten sopimuksessa asettamia palveluvaatimuksia.
- (101) Reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras Adriaticin kanssa on kilpaillut kreikkalaisia varustajia, joiden alukset purjehtivat Kyproksen tai Maltaan lipun alla, sekä yksi Italian lipun alla purjehtiva italialainen liikenteenharjoittaja. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista (erityisesti 17. helmikuuta 2004 päivätystä kirjeestä, joka rekisteröitiin numerolla A/13405/04) käy ilmi, että vuodesta 1997 lähtien eräät kreikkalaiset liikenteenharjoittajat ovat tarjoneet palveluja, jotka säännöllisyyden, kapasiteetin, vuorotiheyden ja alustyyppien suhteen vastaavat Adriaticin tarjoamia. Kuten edellä todetaan (94 kohdan a alakohta) tällä reitillä on ollut elintärkeä merkitys yhteisön sisäiselle ja kansainväliselle liikenteelle, koska se yhdistää yhteisön keskialueet yhteen sen reuna-alueista. Komissio katsoo, että vuonna 1997 annettujen yhteisön suuntaviivojen mukaan voidaan sallia tuet, joiden tarkoituksena on kattaa liiketappio yhteisön reuna-alueita palveleviin satamiin suuntautuvilla säännöllisillä reiteillä tai kyseisten alueiden kehityksen kannalta elintärkeillä reiteillä, jos markkinavoimat eivät takaa riittävää

⁽⁴⁸⁾ Tuomio *Analiir et al.*, ks. alaviite 23.

palvelutasoa (9 kohta). Ottaen huomioon Adriatican tarjoamat palvelut (säännöllisyys, kapasiteetti, vuorovälit ja alustyyppi) komissio katsoo, että julkisen tuen maksaminen voi olla perusteltua yhteisön oikeuden mukaisesti. Tämä päätelmä ei koske tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välistä ajanjaksoa, jolloin Adriatica osallistui kyseisellä reitillä EY:n perustamissopimuksen 81 artiklassa kiellettyyn sopimusjärjestelyyn, mikä osoittaa, että tuki ei vastannut todellista julkisen palvelun tarvetta. Lopuksi todettakoon, että kyseisen reitin liikennöinti lopetettiin vuonna 2000.

Kabotaasireitit

- (102) Joillakin Tremitin saariston reiteillä Adriatican kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia, jotka liikennöivät näillä reiteillä vain keski- ja huippusesongin aikana. Niinpä yksikään niistä ei täytä Italian viranomaisten asettamia vaatimuksia, jotka koskevat palvelun säännöllisyyttä ja jatkuvaa tarjoamista vuoden läpi.
- (103) Manner-Italian ja Sisilian välisessä rahtiliikenteessä Adriatican kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia reiteillä Ravenna–Catania ja Genova–Termini Imerese. Näiden liikenteenharjoittajien tarjoamien palvelujen ei kuitenkaan voida katsoa vastaavan Adriatican tarjoamia mitä tulee säännöllisyyttä, vuorovälejä ja alustyyppiä koskeviin vaatimuksiin, jotka Italian viranomaiset ovat asettaneet julkisen palvelun sopimuksessa.

Siremar

- (104) Siremarin kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia Eolian saariston ja Egadin saariston paikallisliikenteen markkinoilla sekä Sisilian ja Pantellerian saaren välisellä reitillä.
- (105) Eolian saarille suuntautuvien ja niiden välisten reittien verkko muodostuu viidestä reitistä, joilla Siremar tarjoaa päivittäisiä palveluja vuoden läpi sekaliikenteen lautoilla (matkustat ja rahti) sekä yksinomaan matkustajaliikenteeseen tarkoitetuilla nopeilla aluksilla. Sekaliikennettä harjoittaa myös yksi italialainen yksityinen liikenteenharjoittaja, joka liikennöi vanhoilla ja pienikapasiteettisilla lautoilla. Tämän kilpailijan tarjoamat palvelut eivät kuitenkaan täytä kaikkia sopimuksessa asetettuja vaatimuksia, erityisesti niitä, jotka koskevat alustyyppiä sekä palvelun jatkuvaa tarjoamista vuoden läpi kaikilla reiteillä. Sama toteamus voidaan tehdä nopeiden yhteyksien markkinoista, joilla Siremarin kanssa kilpailee toinen italialainen liikenteenharjoittaja tarjoamatta kuitenkaan koko reittiverkossa palveluja, jotka täyttäisivät kaikki sopimuksen vaatimukset, erityisesti mitä tulee liikennöiviin reitteihin ja palvelujen vuorotiheyteen. Eolian saarten ja Milazzon välisillä nopeilla reiteillä yksityinen liikenteenharjoittaja ei nimittäin tarjoa samoja palveluja kuin Siremar matkojen vuorovälin ja liikennöitävien saarten määrän suhteen. Erityisesti todettakoon, että kyseinen liikenteenharjoittaja ei näytä liikennöivän reittejä Lipari–Salina eikä Milazzo–Alicudi sesonkiajan ulkopuolella.
- (106) Egadin saarille suuntautuvien ja niiden välisten reittien verkko muodostuu kahdesta reitistä, joita liikennöidään sekaliikenteen lautoilla (matkustajat ja rahti), ja neljästä reitistä, joita liikennöidään pelkästään matkustajaliikenteeseen tarkoitetuilla nopeilla aluksilla. Reiteillä liikennöi kaksi italialaista yksityistä liikenteenharjoittajaa, toinen rahtiliikenteessä ja toinen nopeiden yhteyksien liikenteessä (matkustajaliikenteessä) ilman, että kumpikaan niistä täyttäisi kaikkia sopimuksen vaatimuksia reittien ja alustyyppin suhteen.
- (107) Komissiolle toimitettujen tietojen mukaan Trapanin (Sisilia) ja Pantellerian välisillä reitillä Siremar tarjoaa vuoden läpi päivittäisiä palveluja kilpailijanaan italialainen yksityinen liikenteenharjoittaja, jonka toiminta rajoittuu kuitenkin autolauttaliikenteeseen ja joka ei muun muassa tästä syystä täytä sopimuksessa asetettuja palveluvaatimuksia.
- (108) Lisäksi 13. elokuuta 1999 päivätyn valituksen mukaan (jonka komission liikenteen pääosaston kirjasi vastaanotetuksi 18. elokuuta 1999 numerolla D 02.308 64296) yksityiset liikenteenharjoittajat, jotka liikennöivät Sisilian pieniltä saarilta Sisiliaan ja mannermaalle, saivat vuosina 1990–1999 aluehallinnolta tukea kyseisten palvelujen tarjoamiseksi. Nämä tiedot antavat vahvistusta sille, että julkista tukea tarvitaan tyydyttävän palvelutason takaamiseksi näiden saarten välillä.

- (109) Lisäksi on otettava huomioon, että Sisilian aluehallinto päätti 9. elokuuta 2002 annetulla aluelailalla N:o 12 (toimitettu komissiolle 12. syyskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä, joka rekisteröitiin 22. lokakuuta 2002 numerolla A/68547), että Sisilian pienten saarten meriliikenneyhteyksien lujittamiseksi ja asukkaiden liikennetarpeiden vuoksi näiden saarten meriliikenneyhteyksien liikennöimisestä on tehtävä tarjouspyynnön perusteella sopimus viideksi vuodeksi. Sisilian aluehallinnon liikenne- ja viestintäosasto julkaisi tämän jälkeen 21. lokakuuta 2002 avoimen tarjouspyynnön yleisen edun mukaisista meriliikennepalveluista, joita on määrää liikennöidä nopeilla matkustaja-aluksilla Sisilian pienille saarille ja niiden välillä.
- (110) Komissio toteaa näin ollen, että tällä hetkellä jotkin Sisilian pienille saarille liikennöitävät ja niiden väliset säännölliset meriliikennepalvelut annetaan toimeksi puolueettomin ja avoimin perustein sekä julkisia hankintoja koskevilla yhteisön direktiiveissä määriteltyjen kilpailusääntöjen mukaisesti. Lisäksi komissio toteaa, että tämä on lisännyt kilpailua meriliikenteen kabotaasimarkkinoilla ja että palvelujen tarjoamisen vapaus näin ollen taataan asetuksen (ETY) N:o 3577/92 mukaisesti.

S a r e m a r

- (111) Saremarin kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia kolmella yrityksen liikennöimistä neljästä reitistä.
- (112) Korsikan ja Sardinian välisellä reitillä Santa Teresa–Bonifacio Saremar liikennöi vuoden läpi päivittäisiä yhteyksiä yhdellä kapasiteetiltaan keskisuurella nopealla aluksella. Yksi yksityinen liikenteenharjoittaja tarjoaa vastaavia palveluja, mutta vain keski- ja huippusesongin aikana, eikä näin ollen täytä sopimuksessa asetettuja säännöllisyys- ja vuorotiheysvaatimuksia.
- (113) Kahdella niistä kolmesta reitistä, jotka yhdistävät Sardinian sen pienille saarille, eli reitillä Palau–Madalena pohjoisessa ja reitillä Carloforte–Calasetta etelässä italialaiset yksityiset liikenteenharjoittajat tarjoavat vuoden läpi palveluja, jotka täydentävät Samemarin tarjoamia palveluja. Lähtöaikataulut täydentävät toisiaan, mikä osoittaa, että yksityisten liikenteenharjoittajien palvelut on nivelletty julkisen liikenteenharjoittaja tarjoamiin palveluihin, jotta taattaisiin suurempi liikkuvuus pienten saarten asukkaille. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista (rekisteröity numeroilla A/13350/04, A/13346/04 ja A/13356/04) käy kuitenkin ilmi, että kilpailevien yksityisten liikenteenharjoittajien – jotka Italian viranomaisten mukaan puolestaan saavat tukea paikallisilta elimiltä – alukset ovat yli kaksikymmentä vuotta vanhoja eivätkä näin ollen vastaa sopimuksessa määrättyjä palveluvelvoitteita. Erityisesti reitin Carloforte–Calasetta suhteen näyttää siltä, että yksityinen liikenteenharjoittaja on vuodesta 1998 lähtien saanut alueellista tukea liikennöidäkseen reittiä yöaikaan ja varhain aamulla. Nämä tiedot näyttäisivät vahvistavat, että tyydyttävän julkisen palvelun takaamiseksi tarvitaan tukea.

T o r e m a r

- (114) Toremar kilpailee useiden italialaisten yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa kahdella reitillä, jotka yhdistävät Toscanan saariston manner-Italiaan, eli reiteillä Portoferraio–Piombino (Elban saari) ja Giglio–Porto S. Stefano (Gigliön saari).
- (115) Reitillä Portoferraio–Piombino Toremar liikennöi vuodenaikasta riippuen 8–15 matkaa päivässä matkustaja-autolautoilla. Matkojen määrästä ja aikatauluista päätetään ottaen huomioon tarvittavat jatko-yhteydet yhtäältä saaren linja-autoverkkoon ja toisaalta mannermaan rautatie- ja linja-autoverkkoihin. Yksi yksityinen liikenteenharjoittaja tarjoaa vuoden läpi päivittäisiä palveluja, joiden vuorotiheys vastaa Toremarin vuorotiheyttä. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista (rekisteröity numerolla A/12951/04) käy lisäksi ilmi, että yksityisen liikenteenharjoittajan alukset ovat yli kaksikymmentä vuotta vanhoja, että päivän ensimmäisen ja viimeisen matkan tarjoaa vain julkinen liikenteenharjoittaja ja että vuodesta 2000 lähtien kyseinen reitin liikennöinti on tuottanut voittoa, joka on vähennetty vuosittaisen korvaustuen määrästä.

- (116) Giglion saaren reitillä Toremar liikennöi vuodenajasta riippuen 3–5 matkaa päivässä erityisaluksella, joka kuljettaa matkustajien ja ajoneuvojen lisäksi energiatuotteita. Koska paikallisia sairaalapalveluja ei ole, Toremarin aluksen on oltava saaren satamassa koko yön lääketieteellisten hätätapausten varalta. Reitillä liikennöi vuoden läpi myös yksityinen liikenteenharjoittaja. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy kuitenkin ilmi, että kyseinen liikenteenharjoittaja vähentää liikennöintiään tai keskeyttää sen sesonkikauden ulkopuolella.

C a r e m a r

- (117) Caremarin kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia manner-Italian ja Napolinlahden saarten (Capri, Ischia ja Procida) välisillä reiteillä Capri–Sorrento, Capri–Napoli, Ischia–Napoli ja Procida–Napoli sekä kahdella reitillä (Ponza–Formia ja Ventotene–Formia), jotka yhdistävät Ponzan ja Ventotenen pikkusaaret manner-Italiaan.
- (118) Reitillä Capri–Sorrento Caremar liikennöi vuoden läpi päivittäisiä yhteyksiä yhdellä sekaliikenteen aluksella, jota käytetään myös lähireitin Capri–Napoli liikennöimiseen. Italian viranomaiset antoivat 26. lokakuuta 2001 ja 16. huhtikuuta 2002 pidettyjen kokousten yhteydessä tietoja (asiakirjat rekisteröity numeroilla A/13326/04 ja A/13330/04), joista käy ilmi, että kyseisellä reitillä liikennöivät yksityiset liikenteenharjoittajat tarjoavat sekaliikenteen palveluitaan vain huippusesongin aikana eivätkä näin ollen täytä kaikkia Italian viranomaisten asettamia palvelun säännöllisyyttä koskevia vaatimuksia.
- (119) Reitillä Capri–Napoli Caremarin kanssa kilpailee italialaisia yksityisiä liikenteenharjoittajia pelkästään nopean liikenteen markkinalohkolla. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että tällä markkinalohkolla yksityiset liikenteenharjoittajat tarjoavat palveluja, jotka kaiken kaikkiaan vastaavat Caremarin tarjoamia. Komissio toteaa myös, että Caremarin aluksen on oltava yön ajan Caprin satamassa mahdollisten lääketieteellisten hätätapausten varalta ja että sen vuorokauden ensimmäinen matka siksi lähtee saarelta, minkä vuoksi saaren asukkaat voivat matkustaa mannermaalle työhön tai opiskeluun liittyvistä syistä. Kyseisistä tiedoista käy lisäksi ilmi, että näiden palvelujen liiketulokset on tutkittu Caremarille maksettavan vuosittaisen korvaustuen maksamiseksi.
- (120) Ischian ja Procidan saarilta liikennöidään manner-Italian satamiin (Napoliin ja Pozzuoliin) useita säännöllisiä reittejä sekaliikenteen aluksilla ja nopeilla aluksilla. Reittiä Ischia–Procida–mannermaa (Napoli tai Pozzuoli) liikennöi vain Camerar. Sen sijaan suoria reittejä Ischia–Napoli ja Procida–Napoli liikennöi nopeilla aluksilla Caremarin lisäksi myös useita yksityisiä italialaisia liikenteenharjoittajia. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että suorilla reiteillä Ischia–Napoli ja Procida–Napoli yksityiset liikenteenharjoittajat tarjoavat palveluja, jotka kaiken kaikkiaan vastaavat Caremarin tarjoamia. Komissio toteaa kuitenkin, että reitillä Procida–Napoli Caremar liikennöi vuoden läpi vuorokauden ensimmäisen lähdön Procidan saarelta ja sesonkiajan ulkopuolella vuorokauden viimeisen lähdön mannermaalta, mikä mahdollistaa saaren asukkaiden liikkumisen työhön tai opiskeluun liittyvistä syistä. Komissio toteaa myös, että näiden palvelujen liiketappio on tutkittu Caremarille maksettavaa vuosittaista korvaustukea laskettaessa.
- (121) Lisäksi 13. elokuuta 1999 päivätyin valituksen mukaan (jonka komission liikenteen pääosasto kirjasi vastaanotetuksi 18. elokuuta 1999 numerolla D 02.308 64296) komissiolla on syytä uskoa, että ainakin vuonna 1990 yksityiset liikenteenharjoittajat, jotka tarjosivat nopeita yhteyksiä joillakin Napolinlahden reiteillä (mm. Napoli–Capri, Napoli–Ischia, Napoli–Sorrento–Capri ja Napoli–Procida–Ischia), saivat tukea Campanian aluehallinnolta. Nämä tiedot näyttäisivät vahvistavat, että tyydyttävän julkisen palvelun takaamiseksi tarvitaan tukea.
- (122) Suorilla reiteillä Ponza–Formia ja Ventotene–Formia Caremarin kanssa kilpailee yksi yksityinen liikenteenharjoittaja nopeiden yhteyksien markkinalohkolla. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että vain Caremar liikennöi kaikkina viikonpäivinä reittiä Ventotene–Formia sopimuksessa asetettujen palvelun säännöllisyyttä koskevien vaatimusten mukaisesti. Lisäksi nopea yhteys, jota Caremar liikennöi reitillä Ponza–Formia ainoastaan maanantaisin, täydentää yksityisen liikenteenharjoittajan muina viikonpäivinä tarjoamaa palvelua.

Korvauksen tarve

- (123) Komissio toteaa alueyritysten tarjoamista palveluista reiteillä, joilla ei ole kilpailua, että on kyse sekä matkustaja- että rahtiliikenteestä ja että kilpailun puute koskee julkisen palvelun sopimusten kattamia eri viisivuotiskausia. Näillä reiteillä viimeisen kymmenen vuoden aikana todettu kilpailun puute osoittaa, että markkinaehtojen mukaisesti toimivat yritykset eivät pystyisi takaamaan liikennepalveluja, joita alueyritykset tarjoavat sopimuksiin perustuvassa järjestelyssä. Korvaus on sen vuoksi tarpeen, jotta nämä yritykset voisivat kompensoida kyseisten palvelujen aiheuttamat lisäkustannukset.
- (124) Komissio toteaa alueyritysten tarjoamista palveluista edellä tarkastelluilla reiteillä, joilla on kilpailua, että useimmissa tapauksissa vapaat markkinavoimat eivät voisi taata liikennepalveluja, joita alueyritykset tarjoavat sopimusten perusteella. Myös tässä tapauksessa korvaus on tarpeen, jotta nämä yritykset voisivat kompensoida kyseisten palvelujen aiheuttamat lisäkustannukset.
- (125) Joissain harvoissa tapauksissa vastaavat kilpailevat palvelut osoittavat, että markkinat voivat täyttää julkisen palvelun sopimuksissa määrätty palveluveloitteet. Sellaisten yksityisten liikenteenharjoittajien kilpailu, jotka voivat rahallista korvausta saamatta täyttää julkiselle liikenteenharjoittajalle asetetut veloitteet (palvelun säännöllisyys, vuorotiheys ja alustyyppi), antaisi aihetta epäillä, onko julkiselle liikenteenharjoittajalle reittien liikennöinnistä maksettu korvaus tarpeen ja oikeasuhteinen. Tämä ongelma tulee esille etenkin nopeiden yhteyksien reiteillä Napoli–Capri ja Napoli–Ischia, joita Caremar liikennöi Neapolinlahdella.
- (126) Joidenkin valituksen tekijöiden komissiolle toimittamista tiedoista käy tältä osin ilmi, että maaliskuussa 2002 Neapolinlahden markkinoilla pitkään toimineet yksityiset liikenteenharjoittajat antoivat Campanian aluehallinnon aloitteesta alueviranomaisille sitoumuksen, jonka mukaan ne tarjoavat vuoden läpi vastaavaa palvelua kuin Caremar erityisesti edellä mainituilla kahdella reitillä luopuen etukäteen rahallisen korvauksen vaatimisesta. Komissio toteaa kuitenkin, että nämä palvelut eivät vastaa julkisen liikenteenharjoittajan tarjoamia palveluja säännöllisyyden, vuorotiheyden eikä alustyyppien osalta ja että yksityisillä liikenteenharjoittajilla on oikeus vetäytyä veloitteistaan 45 päivän irtisanomisajalla. On myös huomattava, että eräät veloitteet on asetettu ainoastaan julkiselle liikenteenharjoittajalle (esim. aluksen pitäminen saaren satamassa yön ajan sekä vuorokauden ensimmäisen ja viimeisen matkan liikennöiminen), mistä aiheutuvat lisäkustannukset on otettava huomioon korvausta määritettäessä. Lisäksi Caremarin tarjoamat palvelut ja yksityisten liikenteenharjoittajien tarjoamat palvelut täydentävät toisiaan. Näistä syistä korvauksen tarvetta ja oikeasuhteisuutta ei voida asettaa kyseenalaiseksi.
- (127) Sen todentamiseksi, että alueyrityksille maksettu vuosikorvaus vastaa Italian viranomaisten asettamat julkisen palvelun vaatimukset täyttävien palveluiden tarjoamiseen tarvittavaa vähimmäismäärää, komission on otettava huomioon kaikki parametrit, jotka aiheuttavat julkiselle toimijalle lisäkustannuksia tarjotuista palveluista. Komissio panee merkille, että korvauksen laskentamenetelmässä sesonkiaikana tehdyillä voitoilla vähennetään sesonkiajan ulkopuolella syntyntä tappiota niin, että näin saatu vuotuisen korvauksen määrä pysyy kaiken kaikkiaan alhaisempana kuin mitä saataisiin, jos yksinkertaisesti laskettaisiin yhteen reittikohtaiset tappiot. Komissio toteaa lisäksi, että yrityksen voittoihin kohdistuu kahtalainen tariffeihin liittyvä rajoitus, joka ilmenee yhtäältä joidenkin sosiaalisten luokkien alennettuina maksuina ja toisaalta veloitteena hankkia julkisten viranomaisten hyväksyntä jokaiselle hinnanmuutokselle. Italian viranomaisten esittämistä tiedoista käy nimittäin ilmi, että alueyritykset eivät ole vapaita mukauttamaan veloittamiaan maksuja, erityisesti toimintakustannusten kehityksen huomioon ottamiseksi. Kyseistä kahtalaista rajoitusta, joka vähentää selvästi sopimuksen tehneiden yritysten tuloja ja vaikuttaa vuotuisen korvauksen määrään, ei voida pitää kyseisissä olosuhteissa aggressiivisena kauppatapana, jolle on ominaista saalistushinnoittelu.

- (128) Komissio toteaa lisäksi, että viranomaiset määräävät tuen laskemisessa huomioon otettavat kustannustekijät ilman, että yritykselle jätettäisiin lainkaan harkintavaltaa. Kustannustekijät kuvastavat kaikkia kiinteitä ja muuttuvia kustannuksia, jotka suoraan liittyvät julkisten viranomaisten yleishyödyllisiksi palveluiksi luokittelujen ja näin ollen sopimusten kattamien palvelujen tarjontaan. Seuraavassa taulukossa – jossa käytetään viitevuotena vuotta 2000 – eritellään kunkin alueyrityksen osalta kustannukset, jotka otetaan huomioon vuosittaista korvausta laskettaessa. Viranomaisten määrittelemät ja julkisen palvelun sopimusten liitteenä ilmoitetut kustannustekijät ovat samat kaikille alueyrityksille, eikä niitä ole muutettu vuoden 1991 jälkeen.

(miljoonaa Italian liiraa)

KUSTANNUSTEKIJÄT Vuoden 2000 tuloslaskelma	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Provisiot/ostokulut	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut, satamien kauttakulkumaksut ja muut liikennekulut	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Toimintatulot	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Tulos (kustannukset – tulot)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Sijoitetun pääoman tuotto	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
7 artiklan mukainen korvaus	806				
Vuosittainen tuki	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Liikesalaisuus.

Toimintakustannuksiin kuuluvat alushenkilöstön, huollon, vakuutusten, polttoaineen ja kivennäisöljyjen kustannukset. "Hallinto" kattaa ensisijaisesti maahenkilöstön ja hallintotilojen kustannukset. Komissio toteaa, että kaikki vuosittaisen korvauksen määrittämisessä huomioon otettavat kustannustekijät ovat johdettavissa reittien liikennöintiin, josta alueyritykset huolehtivat sopimusten mukaisesti, ja ovat välttämättömiä sen kannalta. Alusta koskevien poistojen osalta komissio katsoo, että siinä määrin kuin alukset on tarkoitettu yksinomaan sopimuksessa tarkoitettuihin palveluihin, kyseistä kustannustekijää voidaan pitää tarpeellisena itse palveluiden tarjonnassa ja sen vuoksi se voidaan perustellusti ottaa huomioon vuotuista korvausta laskettaessa. Aluksissa käytettävien moottoripolttoaineiden ja kivennäisöljyjen kustannusten osalta komissio ei ole pannut merkille syrjiviä tekijöitä, jotka olisivat vähentäneet alueyrityksille koituvia kustannuksia suhteessa muihin meriliikenteen toimijoihin.

- (129) Sen arvioimiseksi, onko korvaus oikeasuhteinen, Italian viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle selvityksen kustakin alueyritysten viimeisen kymmenen vuoden aikana liikennöimän reitin tuloslaskelmasta.

- (130) Tältä osin komissio toteaa ensinnäkin, että vuosittaisen korvauksen määrä lasketaan ottaen huomioon kunkin alueyrityksen toimintatulot reiteillä, joita julkisen palvelun sopimus koskee. Nämä toimintatulot vähennetään kaikilla reiteillä syntyneestä tappiosta. Tällä laskentamenetelmällä voidaan rajoittaa julkisille yrityksille maksettavan tuen määrää.
- (131) Yleisesti ottaen komissio katsoo, että vuotuista korvausta laskettaessa voidaan ottaa huomioon ainoastaan ne kustannukset, jotka suoraan liittyvät Italian viranomaisten etukäteen määrittämistä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuviin menoihin. Tältä osin komissio toteaa, että alueyritykset tarjoavat ainoastaan viisivuotissuunnitelmissa säännöllisyyden, vuorotiheyden ja kapasiteetin osalta määriteltäviä palveluja.
- (132) Mitä tulee alueyritysten liikennöimiin reitteihin, joilla on todettu toimivan vastaavia palveluja tarjoavia kilpailijoita, on tarkistettava, onko näillä reiteillä kirjattu negatiivinen nettotulos, joka on otettu huomioon kyseiselle yritykselle maksettavaa vuotuista korvausta laskettaessa.
- (133) Adriatican osalta voidaan todeta, että vastaavia kilpailevia palveluja tarjoaa toinen yhteisön liikenteenharjoittaja reitillä Bari–Durrës (Albania). Tarkastelu on kuitenkin osoittanut, että yrityksen liiketulos kyseisellä reitillä on positiivinen, minkä vuoksi Adriatica ei ole saanut tukea kyseisten palvelujen tarjoamisesta.
- (134) Reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras Adriatican kanssa kilpaili vuoden 2000 loppuun (jolloin Adriatica lopetti reitin liikennöimisen) muita yhteisön liikenteenharjoittajia, joiden tarjoamat palvelut vastasivat kaiken kaikkiaan Adriatican tarjoamia. Liiketuloksen tarkastelu osoittaa, että kyseisellä reitillä kirjattu nettotappio on otettu huomioon vuosittaista tukea laskettaessa. Korvauksen tarpeeseen viitaten komissio on todennut (kohta 101), että kyseinen reitti on elintärkeä yhteisön reuna-alueiden kehityksen kannalta vuonna 1997 annettujen yhteisön suuntaviivojen mukaisesti. Komissio on kuitenkin jo todennut, että korvaukselle ei ollut perusteita tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, jolloin Adriatica osallistui kiellettyyn sopimusjärjestelyyn.
- (135) Siremarin osalta komissio on jo todennut (kohta 105), että yksikään yksityisistä italialaisista liikenteenharjoittajista, jotka toimivat samoilla paikallisilla markkinoilla kuin kyseinen julkinen liikenteenharjoittaja, ei tarjoa vuoden läpi sellaisia palveluja, jotka täyttäisivät kaikki viisivuotissuunnitelmissa asetetut julkisen palvelun vaatimukset.
- (136) Saremarin osalta komissio on todennut (kohta 112), että reitillä Santa Teresa –Bonifacio kilpaileva yksityinen liikenteenharjoittaja ei täytä Italian viranomaisten asettamia vaatimuksia, jotka koskevat palvelun säännöllisyyttä ja jatkuvuutta läpi vuoden. Lisäksi niistä kahdesta kabotaasireitistä, joilla toimii kilpailevia yksityisiä italialaisia liikenteenharjoittajia, komissio on todennut (kohta 113), että Saremarin kanssa kilpailevien yksityisten italialaisten liikenteenharjoittajien alukset eivät täytä Italian viranomaisten asettamia vaatimuksia alusten suurimman sallitun käyttöiän suhteen.
- (137) Toremarin osalta komissio on todennut (kohdat 114–116), että yrityksen kanssa Toscanan ja Elban saaren välisellä reitillä kilpaileva yksityinen liikenteenharjoittaja ei täytä Italian viranomaisten asettamia vaatimuksen alusten käyttöiän suhteen.
- (138) Mitä Caremariin tulee, vastaavia palveluja tarjoavat yksityiset italialaiset kilpailijat keskittyvät reiteille Capri–Napoli, Procida–Napoli ja Ischia–Napoli ja rajoittuvat niillä nopeiden yhteyksien (matkustajaliikenteen) markkinalohkolle. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että nämä reitit, joilla liiketulos on kaiken kaikkiaan tappiollinen, on otettu huomioon vuosittaista korvausta laskettaessa.

- (139) Komissio toteaa lisäksi, että alueyritysten tapauksessa julkisen palvelun kustannuksia ei ole määritetty julkisen hankintamenettelyn perusteella, mikä olisi mahdollistanut julkisesta palvelusta aiheutuvan ylimääräisen kustannuksen arvioimisen. Tämän vuoksi komission on määritettävä, mitkä kustannukset otetaan huomioon korvauksen laskemisessa. Kyse on niistä sopimuksen tehneiden yritysten kustannuksista, jotka liittyvät suoraan julkisten palveluiden tarjoamiseen ja ovat välttämättömiä siinä. Tältä osin komissio toteaa, kuten edellä olevista taulukoista käy ilmi, että alueyritysten huomioon ottamat kustannustekijät ovat samat kuin Tirrenia di Navigazione huomioon ottamat⁽⁴⁹⁾. Näiden yritysten kustannusrakenne, joka määritellään julkisen palvelun sopimuksissa, on näin ollen sama. Tirrenia di Navigazione -yritystä koskevassa päätöksessään komissio totesi, että kyseiset kustannustekijät liittyivät suoraan julkisten palveluiden tarjoamiseen ja olivat välttämättömiä siinä.
- (140) Seuraavista taulukoista käy ilmi alueyritysten kustannusten kehitys ajan myötä⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Päätös 2001/851/EY, ks. alaviite 5.

⁽⁵⁰⁾ Tiedot PricewaterhouseCoopersin tutkimuksesta, ks. alaviite 13.

TOREMAR

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Kustannustekijät	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Provisiot yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Satamamaksut yms.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Toimintakustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Poistot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Nettorahoitusmenot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Muut kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kustannukset yhteensä	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että yksittäisissä kustannustekijöissä ajan myötä tapahtuneet muutokset johtuvat pääasiallisesti ulkoisista tekijöistä (esim. inflaatiosta ja korkojen kehityksestä), kuten käy ilmi seuraavasta taulukosta:

Vuosi	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Inflaatiovaihtelut (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Lyhyet korot	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Keskipitkät ja pitkät korot	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Italian kansallisen tilastolaitoksen ISTAT:n virallinen indeksi.

Alueyrityksille maksetun korvauksen ajalliset muutokset kytkeytyvät suoraan kunkin yrityksen kustannusten kehitykseen (esitetty edellä) ja tulojen kehitykseen (ks. taulukot kohdassa 43), joihin puolestaan vaikuttavat ulkoiset tekijät (esim. inflaatio). Edellä olevien taulukoiden perusteella voidaan todeta, että alueyritysten kustannusten kasvu jäi kaiken kaikkiaan jälkeen kumulatiivisesta inflaatiosta vuosina 1992–2000.

- (142) Kustannusten ja näin ollen myös korvauksen kehityksen selittävät kunkin yrityksen osalta eri kustannustekijät.
- (143) Adriatican Jugoslaviaan, Kroatiaan ja Albaniaan suuntautuneilla kansainvälisillä reiteillä liikenne vaihteli huomattavasti vuodesta toiseen, mihin oli syynä alueen poliittinen tilanne. Lisäksi Kreikan reittien lopettaminen vuonna 1999 alensi merkittävästi toimintakustannuksia⁽⁵¹⁾.
- (144) Saremarin toimintakustannusten suhteellinen vakaus vuosina 1992–2000 johtuu yrityksen tarjoamien palvelujen luonteesta: kyse on ensisijaisesti Sardinian ja lähisaarten välisistä kabotaasiyhteyksistä. Palveluilla täytetään ennen kaikkea paikallisen väestön vaatimukset, ja niiden kysynnässä ja tarjonnassa ei näin ollen ole suuria vaihteluita.
- (145) Sama pätee Toremariin, joka liikennöi Toscanan saaristoon suuntautuvia paikallisia reittejä, joilla kysyntä ja tarjonta vaihtelee vain vähän.
- (146) Siremarin ja Caremarin toimintakustannusten nousun rinnalla myös tulot ovat nousseet näiden kahden yrityksen liikennöimillä reiteillä. Tämä tulojen nousu (joka on tuntuvampi Caremarin tapauksessa) on mahdollistanut sen, että vuosittaisen tuen määrä on voitu pitää suhteellisen vakaana (ks. taulukot kohdassa 43).
- (147) Sijoitetun pääoman tuoton osalta komissio toteaa, että meriliikenteen valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa⁽⁵²⁾ määrätään, että korvauksena julkisen palvelun velvoitteista maksettavan tuen määrässä otetaan huomioon ”kohtuullinen korvaus pääoman sitomisesta”, kuten tässä tapauksessa on asianlaita. Lisäksi oikeuskäytännössä sallitaan, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamista varten on oltava taloudellisesti hyväksyttävät olosuhteet⁽⁵³⁾ ja että korvaukseen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi voi sisältyä kohtuullinen voittomarginaali⁽⁵⁴⁾. Tässä tapauksessa komissio toteaa, että sijoitetun pääoman tuotto vaihtelee vuosittain 12,5 prosentista (1992) 5,1 prosenttiin (2000). Sijoitetun pääoman eri tekijät määritellään tarkasti sopimuksissa, ja tuotot määritetään markkinakorkojen perusteella siten, että kunkin tekijän tuotto on asianmukainen. Näistä syistä voidaan päätellä, että tuotto on määritetty kohtuulliselle tasolle.

⁽⁵¹⁾ Vuonna 1998 Kreikan reiteillä kirjattiin 12 216 miljardin liiran kumulatiivinen nettotappio.

⁽⁵²⁾ EYVL C 205, 5.7.1997, s. 5.

⁽⁵³⁾ Asia C-320/91, Corbeau, tuomio 19.5.1993, Kok. 1993, s. I-2533.

⁽⁵⁴⁾ Valtiontuen käsitteestä ks. tuomio Altmark Trans, alaviite 22.

- (148) Alueyritysten kustannusten ja tulojen kehitys ajan myötä selittää rinnakkaisen kehityksen Italian valtion kanssa tehtyjen sopimusten perusteella maksetun korvauksen määrässä. Tämän vuoksi ja ottaen huomioon edellä mainitut seikat komissio katsoo, että alueyritysten nettotappion määrä vastaa korvaussummaa. Tämän vuoksi kyseisille yrityksille maksetut korvaukset, jotka vastaavat nettotappiota lisätynä kohtuullisella tuotolla sijoitetusta pääomasta, ovat täysin suhteessa yrityksille uskotun julkisen palvelun aiheuttamaan lisäkustannukseen.

Vaikutus kaupan kehitykseen

Kabotaasireitit

- (149) Jotta valtiontuki voitaisiin katsoa perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaiseksi, on varmistuttava myös siitä, ettei se vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa. Komissio toteaa, että asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (meriliikenteen kabotaasi) 4 artiklan 3 kohdassa sallitaan julkista palvelua koskevien sopimusten soveltaminen niiden voimassaolon päättymiseen eli tässä tapauksessa 31. joulukuuta 2008 saakka.
- (150) Lisäksi komissio toteaa, että alueyritysten liikennöimät kabotaasireitit useimmissa tapauksissa yhdistävät tietyt saaret lähimpään mantereen satamaan ja ovat ainoa tapa, jolla kyseisten saarialueiden alueellinen jatkuvuus voidaan taata. Kyseiset markkinat ovat paikallisia markkinoita, jotka ovat hyvin riippuvaisia mantereen lähtö- ja tulosatamasta. Lisäksi matkojen lyhyt kesto ja tiheys vuorokauden aikana merkitsevät sitä, että näiden merireittien liikennettä voidaan verrata paikallisliikenteen verktoon.
- (151) Komissio toteaa myös, että huolimatta Italian kabotaasimarkkinoiden vapauttamisesta 1. tammikuuta 1999 alueyritysten kanssa kilpailee kyseisillä markkinoilla useimmissa tapauksissa vain italialaisia liikenteenharjoittajia, jotka useimmiten toimivat jo samoilla markkinoilla ennen mainittua päivämäärää.
- (152) Tämän vuoksi komissio katsoo, että korvaustuen maksaminen alueyrityksille kabotaasimarkkinoilla ei ole toistaiseksi vaikuttanut kaupan kehitykseen tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa. Tämä tuki voisi kuitenkin tulevaisuudessa vaikuttaa siten, että se lujittaa kyseisten yritysten asemaa ja antaa niille mahdollisuuden eliminoida olemassa oleva tai potentiaalinen kilpailu markkinoilla, joilla ne toimivat. Näin voisi käydä, jos sopimusten soveltaminen johtaisi tulevaisuudessa alueyritysten sopimusten mukaisesti tarjoaman kapasiteetin kasvuun niillä reiteillä, joille yksityisten liikenteenharjoittajien kilpailu keskittyy.
- (153) Tältä osin Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi koskien niitä kabotaasireittejä, joilla alueyritykset kilpailevat yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa, että kabotaasimarkkinoiden vapauttamisen hetkellä:
- Tremeitin saarille suuntautuvilla ja niiden välisillä reiteillä Adriaticalla oli hallussaan 44 prosenttia matkustajaliikenteen markkinoista. Manner-Italian ja Sisilian välisillä rahtiliikenteen reiteillä Adriatican osuus oli noin 33 prosenttia kokonaistarjonnasta reitillä Genova–Termini Imerese⁽⁵⁵⁾ ja noin 60 prosenttia reitillä Ravenna–Catania. Komissio panee merkille, että Adriatican määräävä asema viimeksi mainitulla reitillä ei estänyt uuden yksityisen liikenteenharjoittajan tuloa näille markkinoilla vuonna 2001.
 - Siremarin hallussa oli noin 58 prosenttia Eolian saariston matkustajaliikenteen markkinoista ja noin 52 prosenttia Egadin saariston vastaavista markkinoista (nopeat yhteydet).
 - Saremarin osuus oli 59 prosenttia matkustajaliikenteen kokonaistarjonnasta reitillä La Maddalena–Palau ja 53 prosenttia reitillä Carloforte–Calasetta.
 - Toremarin osuus oli 60 prosenttia matkustajaliikenteen kokonaistarjonnasta reitillä Piombino–Portoferraio ja 27 prosenttia reitillä Isola del Giglio–Porto Santo Stefano.

⁽⁵⁵⁾ Verrannollinen yksityisen kilpailijan liikennöimään reittiin Genova–Palermo.

- Nopeiden yhteyksien markkinalohkolla Caremar kuljetti 17 prosenttia matkustajista Napolinlahdella ja 31 prosenttia Pontinen saarille suuntautuvilla reiteillä.

Samoista tiedoista käy lisäksi ilmi, että alueyritysten markkinaosuudet ovat kaiken kaikkiaan pysyneet suhteellisen vakaina viimeisten kymmenen vuoden aikana.

Italian viranomaisten sitoumukset

- (154) Italian viranomaiset sitoutuivat 29. lokakuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (rekisteröity 31. lokakuuta 2003 numerolla A/33506) siihen, etteivät ne vuosina 2005–2008 enää maksa Caremarille julkisen palvelun tukea, jolla korvataan nettotappio nopeiden yhteyksien reitillä Napoli–Capri. Tästä johtuen kyseinen nopeiden yhteyksien reitti poistetaan Caremarin tarjoamista palveluista.
- (155) Samassa kirjeessä Italian viranomaiset sitoutuivat lisäksi siihen, että ne supistavat (samoin 2005–2008) nopeilla aluksilla (kantosiipialuksilla ja katamaraaneilla) liikennöitävää matkustajaliikenteen kokonaistarjontaa reitillä Napoli–Procida–Ischia. Italian viranomaisten antamien sitoumusten mukaan kapasiteettia supistetaan siten, että Caremarin kyseisellä reitillä käyttämien eri alusten matkustajapaikkoja vähennetään 1 142 260:stä 633 200:aan talvikaudella ja 683 200:sta 520 400:aan kesäkaudella. Matkojen määrä säilytetään kuitenkin nykyisellään saarten asukkaiden liikkuvuuden takaamiseksi. Italian viranomaiset arvioivat, että kapasiteetti vähenee kaikkiaan noin 45 prosenttia talvikaudella ja noin 24 prosenttia kesäkaudella. Italian viranomaiset täsmensivät 17. helmikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä (rekisteröity numerolla A/13405/04), että vähennys koskee turistipalveluja, joissa yksityiset liikenteenharjoittajat pystyvät tarjoamaan vastaavia palveluja. Samassa kirjeessä Italian viranomaiset sitoutuivat myös pitämään erillistä kirjanpitoa reiteistä, jotka ovat luonteeltaan julkisia palveluja.
- (156) Johtuen sitoumuksesta poistaa kokonaan Caremarin tarjoamat palvelut nopealla reitillä Napoli–Capri Parthenopen saarille suuntautuvien reittien kapasiteetin arvioidaan vähenevän 65 prosenttia talvikaudella ja 49 prosenttia kesäkaudella.
- (157) Kuten edellä todetaan (kohdat 117–122), näillä kyseisillä reitillä Caremar tarjoaa palveluja, jotka kaiken kaikkiaan vastaavat jo pitkään Napolinlahden markkinoilla toimineiden yksityisten italialaisten yritysten tarjoamia palveluja, joista ne eivät saa vastaavaa korvausta kuin Caremar.
- (158) Komissio toteaa, että antamiensa sitoumusten perusteella Italian viranomaiset huolehtivat yhtäältä siitä, että käyttöön otetaan avoin kirjanpitojärjestelmä, ja toisaalta siitä, että Caremarin markkinaosuutta supistetaan tuntuvasti Napolinlahden kabotaasireiteillä. Näistä syistä ja ottaen huomioon, että yksityisten liikenteenharjoittajien Campanian alueviranomaisille antamat sitoumukset eivät muodosta varsinaista julkisen palvelun sopimusta, johon sisältyisi virallinen velvoite liikennöitä kyseisiä reittejä, komissio katsoo, että Italian viranomaisten ei ole kohtuutonta säilyttää vähimmäispalvelutasoa kyseisillä reiteillä, jotta taattaisiin kaikissa tapauksissa kyseisten saarialueiden alueellinen jatkuvuus.

Kansainväliset yhteydet

- (159) Kansainväliset yhteydet on täysin avattu kilpailulle; niihin sovelletaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta neuvoston asetuksen (EY) N:o 4055/86 mukaisesti. Niinpä korvaukset, joita Adriaticalle ja Saremarille on maksettu edellä kuvattujen (kohdat 90–95) kansainvälisten reittien liikennöinnistä julkisen palvelun sopimusten mukaisesti, ovat sellaisia, että ne vaikuttavat olemassa olevaan tai potentiaaliseen kilpailuun yhteisön muiden liikenteenharjoittajien taholta. Komission on näin ollen tarkistettava, ovatko tuet vaikuttaneet kauppaan tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa.

(160) Tältä osin komissio toteaa Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella seuraavaa:

- Saremarin kuljettamien matkustajien määrä Korsikan ja Sardinian välisellä reitillä on 4,4 prosenttia yrityksen kaikilla liikennöimillään reiteillä kuljettamasta matkustajien kokonaismäärästä ja 43 prosenttia kyseisellä reiteillä kuljetettavien matkustajien kokonaismäärästä (lopun 57 prosenttia kuljettaa yksityinen liikenteenharjoittaja). Markkinaosuus on lisäksi pysynyt käytännössä muuttumattomana sopimuksen voimaantulosta lähtien.

Ottaen huomioon kyseisen reitin ominaispiirteet (ks. kohdat 91–93) ja erityisesti sen puhtaasti paikallinen merkitys ja vähäiset kehittämismahdollisuudet komissio katsoo, ettei Saremarille kyseisen reitin liikennöinnistä maksettu korvaus ole vaikuttanut kauppaan tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa.

- Reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras Adriatica teki vuoteen 1999 – reitin viimeiseen liikennöimisvuoteen – asti 140 matkaa vuodessa ja kuljetti 10 prosenttia kyseisen reitin matkustajista. Vuonna 1998 Adriaticalla oli 12 prosentin osuus kyseisen reitin sekaliikenteen markkinoista.

Ottaen huomioon tämän reitin erityispiirteet (ks. kohta 94) komissio katsoo, että Adriaticalle sen liikennöinnistä maksettu korvaus ei ole vaikuttanut kauppaan tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa.

Tämä ei päde tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 väliseen ajanjaksoon, jolloin Adriatica osallistui kilpailijoidensa kanssa sopimusjärjestelyyn, jossa sovittiin hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista. Kyseisen ajanjakson aikana kilpailu vääristyi tuen lisäksi myös sopimusjärjestelyn vuoksi. Kun otetaan huomioon kyseisten reittien luonne, yhtä hintaluokkaa koskeneella sopimusjärjestelyllä oli vääristävä vaikutus kaikkiin tarjottuihin palveluihin. Näistä syistä ja huolimatta Italian viranomaisten argumenteista (jotka on jo kumottu edellä 94 kohdan a alakohdassa) komissio katsoo, että tuki on vaikuttanut kaupan kehitykseen yhteisen edun vastaisella tavalla ja että muun muassa tästä syystä se on katsottava yhteismarkkinoille soveltumattomaksi.

Viisivuotissuunnitelmiin ja liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät investoinnit

- (161) Viisivuotissuunnitelmiin sisältyvien investointien osalta komissio ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyksiä vuonna 1991 tehtyjen sopimusten mukaisesti tuettujen palvelujen tarjoamiseksi tarvittavien investointien rahoitusjärjestelyistä. Komissio halusi erityisesti tarkistaa, missä määrin alusten hankinnoista ja poistoista aiheutuneet menot otettaisiin huomioon vuotuista korvausta laskettaessa. Lisäksi se, että vuoteen 2008 saakka alueyrityksille varmistetaan laivaston poistot kattava tuki, on komission mielestä seikka, jota voidaan verrata Italian valtion antamaan epäsuoraan takuuseen, jonka ansiosta julkiselle toimijalle ei aiheudu investointeihin liittyvää taloudellista riskiä.

- (162) Ensinnäkin on pidettävä mielessä, että sopimuksilla alueyritykset veloitetaan käyttämään tuetuilla reiteillä alle 20 vuotta vanhoja aluksia, jotka niiden on pääsääntöisesti omistettava, jolleivät julkiset viranomaiset nimenomaisesti muuta määrää. Tämä velvoite, joka on julkisen palvelun velvoite, on pakottanut alueyritykset uusimaan suuren osan laivastostaan viime vuosien aikana, koska ensimmäisen viisivuotiskauden 1990–1994 reiteillä käytetyt alukset olivat liian vanhoja. Lisäksi jokaisella alueyritysten liikennöimällä reitillä käytettävien alusten tyypeistä säädetään ministeriön asetuksessa, jolla hyväksytään kukin viisivuotissuunnitelma tai muutetaan sitä. Jokaisen uuden aluksen hankinta – kuten myös vanhempien alusten siirto tai käytöstäpoisto – on hyväksyttävä ministeriön asetuksella, jossa lisäksi täsmennetään se reitti, jolla kyseinen alus liikennöi. Lisäksi alueyritysten tekemien investointien on vastattava näiden yritysten asianomaisella viisivuotiskaudella tarjoamien palvelujen kehittämisstrategiaa, joka kuuluu viranomaisen hyväksymään viisivuotissuunnitelmaan.

- (163) Näiden erityisten sääntöjen vuoksi komissio on varmistanut, vastasivatko uusien alusten hankinnasta ja alueyritysten julkisen palvelun reiteillä käyttämien alusten poistoista kuluneilla kahdella viisivuotiskaudella 1990–1994 ja 1995–1999 aiheutuneet menot Italian viranomaisten vahvistamia määräyksiä ja otettiin ne oikeassa suhteessa huomioon vuosikorvausta laskettaessa. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että aina, kun otettiin käyttöön uusia aluksia, poistettiin käytöstä vanhempia aluksia sillä seurauksella, että kokonaiskapasiteetti ei lisääntynyt sen vuoksi, että alueyritykset uusivat laivastoaan.
- (164) Uusien alusten hankintakustannusten suhteen samoista tiedoista käy ilmi, että hankinnat on toteutettu osin kunkin yrityksen omin varoin ja osin pankkilainoilla. Lisäksi käy ilmi, että toimintaan osallistuneiden rahoituslaitosten veloittamat korkoprosentit vastaavat korkoja, joita samaan aikaan veloitettiin kooltaan ja liikevaihdoltaan vertailukelpoisilta yrityksillä muilla talouden aloilla⁽⁵⁶⁾. Käy myös ilmi, että alueyritykset eivät ole saaneet Italian viranomaisilta suoraa takuuta kyseisille lainoille. Komissio myöntää, että pelkkä valtion kanssa tehdyn sopimuksen olemassaolo antoi investoijille varmuuden siitä, että niiden sitoumukset täytettäisiin, ja alueyrityksille mahdollisuuden ajanmukaistaa laivastoaan ilman taloudellisia riskejä, joita kaupalliselle liikenteenharjoittajalle olisi aiheutunut. Kyseinen etuus – joka voidaan rinnastaa epäsuoraan takuuseen⁽⁵⁷⁾ ja joka on siten Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki – kuuluu kuitenkin olennaisena osana järjestelyihin, jotka otettiin käyttöön 20 vuodeksi tehdyillä sopimuksilla ennen asetuksen (EY) N:o 3577/92 ja vuonna 1997 annettujen meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen⁽⁵⁸⁾ – jotka sittemmin korvattiin vuoden 2004 suuntaviivoilla⁽⁵⁹⁾ – voimaantuloa. Lisäksi – kuten edellä todetaan – uusia aluksia, jotka alueyritykset ovat hankkineet julkisen palvelun sopimusten mukaisesti, käytetään yksinomaan viisivuotissuunnitelmissa määritellyillä säännöllisillä reiteillä. Tämän johdosta kyseiseen etuuteen, joka kuuluu olennaisena osana julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen, voidaan soveltaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaista poikkeusta.
- (165) Komissio toteaa, että alueyritysten viisivuotissuunnitelmissa vahvistetuilla reiteillä käyttämien alusten poistokustannukset kuuluvat niihin kustannustekijöihin, jotka sopimuksen 5 artiklan mukaan otetaan huomioon vuotuista tukea laskettaessa. Poisto lasketaan lineaarisesti 20 vuoden ajalta lukuun ottamatta huippunopeita aluksia, joiden osalta poisto-aika on 15 vuotta. Koska Italian viranomaisten yleishyödyllisiksi tunnustamien yhteyksien turvaamiseen käytettäviä aluksia koskeva poisto lasketaan sopimuksessa vahvistettujen perusteiden mukaisesti ja koska kyseisten reittien kustannuslaskennan tarkastelussa ei ole ilmennyt kumpanakaan tarkasteltavana viisivuotiskautena tästä johtuvaa ylikorvaamista, komissio katsoo, että sopimuksella käyttöön otettu menetelmä aluksia koskevan poiston huomioon ottamiseksi vuosikorvausta laskettaessa voidaan sallia Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan nojalla. Yleishyödyllisiksi tunnustettujen palveluiden tarjoamisen ehtona on sellaisten alusten käyttö, joiden tyypit ja kapasiteetin viranomaiset ovat ennalta määränneet ja joiden poisto voidaan siis ottaa huomioon vuosikorvausta laskettaessa edellyttäen, että yritys on hankkinut kyseiset alukset tavanomaisissa markkinaolosuhteissa täyttääkseen sille annetut tehtävät ja että aluksia käytetään yksinomaan säännöllisessä liikenteessä sopimuksessa määrättyillä reiteillä. Alueyritysten tapauksessa komissio toteaa, että kaikkia kyseisiä aluksia käytetään yksinomaan yleishyödyllisissä säännöllisissä yhteyksissä ja tämän vuoksi niitä koskeva poisto voidaan ottaa täysimääräisesti huomioon vuosikorvausta laskettaessa. Sama pätee Italian viranomaisten viisivuotiskaudelle 2000–2004 vahvistamien palvelujen tarjoamiseksi tarvittaviin investointeihin. Nämä palvelut vastaavat alustyyppin ja kapasiteetin osalta sitoumuksia, jotka samat viranomaiset ovat tehneet palveluiden tasoon liittyen.
- (166) Vuosia 1999–2002 koskevaan liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien lisäinvestointien osalta on muistettava, että kyseisen suunnitelman toteuttaminen keskeytettiin menettelyn aloittamisen johdosta.

⁽⁵⁶⁾ Esimerkiksi Banco di Napoli rahoitti vuonna 1999 kahden pika-aluksen oston 160 miljardin liiran lainalla, jolla on kuuden kuukauden Euriboriin sidottu vaihtuva korko 0,40 prosentilla korotettuna ja jonka takaisinmaksuaika on kymmenen vuotta. Italian viranomaisten toimittamista tiedoista käy ilmi, että sama rahoituslaitos myönsi samaan aikaan lainoja useille muille suurille yrityksille käytännössä samoin ehdoin.

⁽⁵⁷⁾ Ks. komission tiedonanto EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina (EYVL C 71, 11.3.2000, s. 14).

⁽⁵⁸⁾ Ks. alaviite 39.

⁽⁵⁹⁾ Ks. alaviite 39.

Yhteensopivuus muun yhteisön oikeuden kanssa

- (167) Oikeuskäytäntö on ollut johdonmukaisesti se, että EY:n perustamissopimuksen yleisrakenteen perusteella on selvää, että 88 artiklan mukainen menettely ei saa missään tapauksessa johtaa tulokseen, joka olisi perustamissopimuksen minkään määräyksen vastainen. Näin ollen komissio ei voi katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi sellaista valtiontukea, jonka jotkin ehdot ovat ristiriidassa perustamissopimuksen muiden määräysten kanssa⁽⁶⁰⁾. Komission on huolehdittava erityisen suurella syyllä siitä, että 87 ja 88 artiklan soveltaminen on sopusoinnussa perustamissopimuksen muiden määräysten kanssa, koska näiden muiden määräysten tavoitteena – kuten tässä tapauksessa – on niin ikään taata terve kilpailu yhteismarkkinoilla. Tehdessään päätöstä tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille komissio ei voi jättää huomiotta sitä riskiä, että yksittäiset talouden toimijat vääristävät kilpailua yhteismarkkinoilla⁽⁶¹⁾.
- (168) Kuten edellä todetaan, tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välillä Adriatica osallistui sopimusjärjestelyyn, jossa sovittiin hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista reitillä Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras 81 artiklan vastaisesti⁽⁶²⁾. Adriatica sai samaan aikaan tukea kyseisen reitin liikennöimiseksi. Kuten edellä todetaan, sopimusjärjestely vääristi kilpailua kaikkien tarjottujen palvelujen osalta. Kun otetaan huomioon todetun rikkomuksen ja myönnettujen tukien välinen yhteys sekä näistä kahdesta tekijästä johtuva kumulatiivinen kilpailun vääristyminen, komissio katsoo Italian viranomaisten argumenteista huolimatta (jotka on jo kumottu edellä 94 kohdan a alakohdassa), että muun muassa tästä syystä kyseinen tuki on katsottava yhteismarkkinoille soveltumattomaksi.

Korvausjärjestelmän tuleva soveltaminen

- (169) Komissio toteaa, että tällä hetkellä voimassa olevaa korvausjärjestelmää on määrä soveltaa vuoteen 2008 saakka. Tämän jälkeen korvausten maksaminen tarjotuista palveluista riippuu siitä, täyttyvätkö asetuksen (ETY) N:o 3577/92 vaatimukset⁽⁶³⁾ sekä julkisiin hankintoihin ja palveluhankintoja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin sovellettavat yhteisön oikeuden säännöt.
- (170) Komissio katsoo, että tämänhetkisen tukijärjestelmän jäljellä olevan voimassaolokauden ajaksi on asetettava kaksi ehtoa, joilla taataan tuen soveltuvuus ja helpotetaan valvontaa. Ensiksikin komissio katsoo, että kaudella 2004–2008 kaikkien alueyritysten on pidettävä erillistä kirjanpitoa julkisen palvelun toiminnasta kullakin kyseisellä reitillä. Komissio toteaa, että Caremarin osalta Italian viranomaiset ovat sitoutuneet tähän 17. helmikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä (rekiströity numerolla A/13405/04). Toiseksi kaikki Adriatican, Siremarin, Saremarin, Toremarin ja Caremarin palvelutarjontaa (osittain tai kokonaan) koskevat pysyvät muutokset, joiden myötä tuen määrä kasvaa, on ilmoitettava etukäteen komissiolle.

VI PÄÄTELMÄT

- (171) Edellä todetun perusteella komissio katsoo, että vuonna 1991 tehtyjen sopimusten mukaisesti vuodesta 1992 lähtien alueyrityksille myönnetyn tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei ole enää epäilyjä lukuunottamatta tukea, joka myönnettiin Adriaticalle tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi ja joka ei sovellu yhteismarkkinoille kolmesta syystä, joista kukin riittää kyseisen päätelmän perusteeksi: ensinnäkin se ei täytä tosiasiallista julkisen palvelun vaatimusta, toiseksi se vaikuttaa kauppaan yhteisen edun vastaisella tavalla ja kolmanneksi se kytkeytyy tiiviisti EY:n perustamissopimuksen 81 artiklassa kiellettyyn sopimusjärjestelyyn. Johdonmukaisen oikeuskäytännön ja asetuksen (EY) N:o 659/99 14 artiklan mukaan kyseinen tuki on perittävä takaisin, jollei tämä ole ristiriidassa yhteisön oikeuden jonkin

⁽⁶⁰⁾ Ks. asia C-73/79, tuomio 21.5.1980, Komissio v. Italia (Kok. 1980, s. I-1533, kohta 11); asia C-225/91, tuomio 15.6.1993, Matra v. komissio (Kok. 1993, s. I-3203, 41 kohta); asia C-156/98, tuomio 19.9.2000, Saksa v. komissio (Kok. 2000, s. I-6857, 78 kohta).

⁽⁶¹⁾ Tuomio Matra (ks. alaviite 61), kohdat 42 ja 43.

⁽⁶²⁾ Komission päätös 1999/271/EY, tehty 9 päivänä joulukuuta 1998, EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (IV/34466 – Kreikan lauttaliikenne) (EYVL L 109, 27.4.1999, s. 24), vahvistettu tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-61/99, Adriatica di Navigazione v. komissio, 11.12.2003 antamassa tuomiossa (ei vielä julkaistu).

⁽⁶³⁾ Kuten tulkittu komission tiedonannossa K(2004) 43 lopullinen – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle, ks. alaviite 39.

yleisen periaatteen kanssa. Tässä tapauksessa komissio katsoo, ettei mikään periaate estä tuen takaisinperintää ja erityisesti että Adriatica-yritys ei voinut kohtuudella katsoa voivansa saada kyseistä tukea samaan aikaan, kun se osallistui sopimusjärjestelyyn kilpailijoidensa kanssa. Mahdolliset tuen takaisinperintään liittyvät vaikeudet eivät ole luonteeltaan poikkeuksellisia. Näin ollen Italian on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta.

- (172) Tämä päätös koskee ainoastaan valtiontukeen liittyviä näkökohtia eikä rajoita perustamissopimuksen muiden määräysten soveltamista erityisesti julkisten hankintojen ja palveluhankintoja koskevien käyttöoikeussopimusten osalta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Adriaticalle korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan säännösten soveltamista.
2. Tuki, joka myönnettiin Adriaticalle tammikuun 1992 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana reitin Brindisi–Korfu–Igumenitsa–Patras liikennöimiseksi, ei sovellu yhteismarkkinoille.
3. Italian on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 2 kohdassa tarkoitetun laittomasti myönnetyn tuen perimiseksi takaisin Adriatica-yritykseltä.

Takaisinperintä on toteutettava viipymättä kansallisessa laissa säädettyjen menettelyjen mukaisesti sillä edellytyksellä, että ne mahdollistavat tämän päätöksen välittömän ja tehokkaan täytäntöönpanon.

Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen takaisinperintään saakka. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorokoon, ja se lasketaan koronkorkona sääntöjenvastaisesti myönnetyn tuen takaisinperinnässä sovellettavasta korkotasosta annetun komission tiedonannon ohjeiden mukaisesti.

4. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 kaikista julkisen palvelun toimista, jotka Italia on antanut toimeksi Adriatica-yritykselle, on pidettävä erillistä kirjanpitoa kullakin kyseisellä reitillä.

2 artikla

1. Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Siremarille, Saremarille ja Toremarille korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
2. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 kaikista julkisen palvelun toimista, jotka Italia on antanut toimeksi Siremarille, Saremarille ja Toremarille, on pidettävä erillistä kirjanpitoa kullakin kyseisellä reitillä.

3 artikla

1. Tuki, jota Italia on 1 päivästä tammikuuta 1992 alkaen myöntänyt Caremarille korvaukseksi julkisen palvelun tarjoamisesta, soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Italia sitoutuu siihen, että se viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2004:
- lopettaa tuen, jota se myöntää Caremarille matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien tarjoamiseksi reitillä Napoli–Capri;
 - supistaa matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien kapasiteettia vähentämällä matkustajapaikkoja reitillä Napoli–Procida–Ischia 1 142 260:sta 633 200:aan paikkaan talvikaudella ja 683 200:sta 520 400:aan paikkaan kesäkaudella;
 - rajoittaa tuen, jota se myöntää Caremarille matkustajaliikenteen säännöllisten nopeiden yhteyksien liikennöimiseksi reitillä Napoli–Procida–Ischia, palvelujen nettotappion korvaamiseen;
 - huolehtii siitä, että kaikista julkisen palvelun toimista, jotka se antaa toimeksi Caremarille, pidetään erillistä kirjanpitoa kunkin kyseisen reitin osalta.

4 artikla

Edellä 3 artiklassa tarkoitetut kapasiteetin vähentämistä koskevat sitoumukset on sisällytettävä ministeriöiden väliseen asetukseen, jolla muutetaan alueyritysten viisivuotissuunnitelmat vuosiksi 2005–2008.

5 artikla

Kaikki Adriatican, Siremarin, Saremarin, Toremarin ja Caremarin palvelutarjontaa osittain tai kokonaan koskevat pysyvät muutokset, joiden myötä tuen määrä kasvaa, on ilmoitettava etukäteen komissiolle.

6 artikla

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 16 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta
Loyola DE PALACIO
Varapuheenjohtaja

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 8 päivänä syyskuuta 2004,
valtioneudesta, jonka Belgia aikoo myöntää Stora Enso Langerbruggelle

(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 3351)

(Ainoastaan ranskan- ja hollanninkieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/164/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artikloiden mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa⁽¹⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Belgia ilmoitti 4 päivänä huhtikuuta 2003 päivättyllä kirjeellä komissiolle EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan ja valtioneudesta ympäristönsuojelulle annettujen yhteisön suuntaviivojen⁽²⁾ 76 kohdan mukaisesti tuista, jotka se aikoi myöntää N.V. Stora Enso Langerbruggen (jäljempänä 'SEL') hyväksi. Asia kirjattiin numerolla N 167/03. Komissio pyysi Belgialta lisätietoja 20 päivänä toukokuuta, 17 päivänä heinäkuuta ja 20 päivänä lokakuuta 2003 päivättyillä kirjeillä. Belgia toimitti komissiolle lisätietoja 19 päivänä kesäkuuta ja 15 päivänä syyskuuta 2003 päivättyillä kirjeillä. Komission edustajat, Belgian viranomaiset ja SEL pitivät kokoukset 9 päivänä heinäkuuta ja 8 päivänä lokakuuta 2003.
- (2) Komissio on ilmoittanut Belgialle 27 päivänä marraskuuta 2003 päivättyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee ilmoitettuja tukia. Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*⁽³⁾. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta.
- (3) Komissio on saanut huomautuksia kahdelta osapuolelta, joista toinen on SEL. Huomautukset toimitettiin Belgialle 1 päivänä lokakuuta 2003 päivättyllä kirjeellä. Kyseinen kirje sisälsi myös komission esittämiä lisäkysymyksiä. Belgia pyysi 18 päivänä joulukuuta 2003 päivättyllä kirjeellä,

että osa päätöksen sisältyvistä tiedoista katsottaisiin luotamuksellisiksi, ja esitti lisäksi huomautuksia päätöksen sisällöstä. Pyydettyään komissiota 19 päivänä joulukuuta 2003 päivättyllä kirjeellä pidentämään tietojen toimittamiselle asetettua määräaika ja saatuaan ilmoituksen pyyntönsä hyväksymisestä 12 päivänä tammikuuta 2004 päivättyllä kirjeellä Belgia kommentoi komission päätöstä 29 päivänä tammikuuta 2004 päivättyllä kirjeellä. Komissio esitti Belgialle lisäkysymyksiä 5 päivänä helmikuuta ja 5 päivänä huhtikuuta 2004 päivättyillä kirjeillä. Belgia vastasi näihin kysymyksiin ja kommentoi kolmansien esittämiä huomautuksia 8 päivänä maaliskuuta, 2 päivänä huhtikuuta, 10 päivänä kesäkuuta ja 4 päivänä elokuuta 2004 päivättyillä kirjeillä. Osapuolet tapasivat 28 päivänä huhtikuuta ja 18 päivänä toukokuuta 2004, ja komission edustaja vieraili yrityksen tiloissa 7 päivänä heinäkuuta 2004.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

2.1 Tuensaaaja

- (4) Tuensaaajayritys N.V. Stora Enso Langerbrugge on aika-kaus- ja sanomalehtipaperin, hienopaperin, pakkauskartongin ja puutavaratuotteiden merkittävimpiin valmistajiin kuuluvan Stora Enso Oyj:n tytäryritys. Stora Enso Oyj:n liikevaihto vuonna 2001 oli 13,5 miljardia euroa ja tuotantokapasiteetti noin 15 miljoonaa tonnia paperia ja kartonkia. Konsernissa on noin 43 000 työntekijää. Tuet on tarkoitus myöntää Gentin lähellä Langerbruggessa sijaitsevalle tuotantolaitokselle. Yrityksen Belgiassa kertynyt liikevaihto vuonna 2000 oli 55 miljoonaa euroa⁽⁴⁾.

2.2 Hanke

- (5) Hanke jakautuu seuraaviin osiin:
- a) uusi paperikone (paperikone 4) ja siistauslaitos (siistauslaitos 2) sataprosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan sanomalehtipaperin tuotantoon (sanomalehtipaperi sataprosenttisesta uusiokuidusta);
- b) muutokset paperikoneeseen (paperikone 3), jota käytettiin aiemmin 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan sanomalehtipaperin tuotantoon ja jota aiotaan vastedes käyttää 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan aikakauslehtipaperin tuotantoon (aikakauslehtipaperi 80-prosenttisesta uusiokuidusta);
- c) lietteenpolttolaitos sähkön ja lämmön yhteistuotantoon;

⁽¹⁾ EUVL C 15, 21.1.2004, s. 10.

⁽²⁾ EYVL C 37, 3.2.2001, s. 3.

⁽³⁾ Ks. alaviite 1.

⁽⁴⁾ <http://www.storaenso.com>

- d) vedenkäsittelylaitokset;
- e) rautatieinfrastruktuuri tuotantolaitoksen yhdistämiseksi julkiseen rautatieverkkoon ja keräyspaperin varastointia koskevat lisäinvestoinnit.
- (6) Investoinnit on nyt saatettu suurelta osin päätökseen. Hankkeen myötä on voitu palkata 40 uutta työntekijää ja varmistaa 410 työpaikan säilyminen. Välillisesti työllistettävien määrä on arviolta 1 350. Jotta voitaisiin estää se, että kokonaistuotantokapasiteetin kasvu olisi markkinoiden kasvua suurempi, Langerbruggen tuotantolaitoksessa poistettiin käytöstä yksi vanha paperikone (paperikone 2, jonka tuotantokapasiteetti oli 120 000 tonnia vuodessa) ja lisäksi eräiden Suomessa ja Ruotsissa sijaitsevien tuotantolaitosten tuotanto uudelleenorganisoitiin.

2.3 Paperikone 4 ja siistauslaitos 2: sanomalehtipaperin valmistus sataprosenttisesta uusiokuidusta

- (7) Paperikoneen 4 vuosikapasiteetti on 400 000 tonnia. Paperikoneeseen 4 liittyvät kokonaisinvestointikustannukset ovat 259 622 000 euroa. Koska tuen hakemisen aikaan sanomalehtipaperin keskimääräinen uusiokuitupitoisuus Euroopassa oli vain 49,8 prosenttia, hankkeen investointikustannuksista 50,2 prosenttia voitiin Belgian mukaan katsoa lisäkustannuksiksi. Siistauslaitoksen 2 kokonaisinvestointikustannukset ovat 90 111 000 euroa, ja ne ovat kokonaisuudessaan tukielpoisia. Viideltä ensimmäiseltä vuodelta kertyvien kustannussäästöjen perusteella hankkeen tukielpoiset kokonaiskustannukset arvioidaan 127 388 000 euroksi.
- (8) Belgia on ilmoittanut myös, että monet paperikoneita 4 ja siistauslaitosta 2 koskevien investointien osat ylittävät SEL:ään sovellettavat normit. Tämä koskee erityisesti jäähdytysveden kierrätysjärjestelmää, kiertovesijärjestelmän maksimaalista sulkemista, lämmön talteenottojärjestelmiä, erikoispuristimia, joilla pyritään saamaan kuivempi paperiraina puristinosan jälkeen, paperirainojen tukemisessa kuivatusosassa käytettävää huipputeknologiaa, innovatiivisia valmiin paperin rullaus- ja käsittelytekniikoita ja lisäpuhdistuslaitteistoja. Belgian mukaan näistä investoinneista aiheutuu vähintään 19 106 000 euron ylimääräiset ympäristökustannukset, joiden kattamiseen voidaan myöntää tukea.
- (9) Paperikone 4 on innovatiivinen tuote, jonka avulla on mahdollista pienentää energian, lisäaineiden, kemikaalien ja prosessivesien kulutusta. Paperikoneen 4 olennainen piirre perinteisiin paperikoneisiin verrattuna on sen suurempi leveys. Suurempi leveys edellyttää muutoksia koko koneeseen. Vienti puristimesta kuivatusosastoon toteutetaan suljettuna eikä avoimena vientinä ja tuotantonopeus on hieman aiempaa hitaampi. Kahden perusteellisen kustannusselvityksen perusteella voidaan arvioida, että kapasiteetiltaan vastaavasta perinteisemmästä järjestelmästä olisi aiheutunut alle 14,1 miljoonan euron investointikustannukset. Uuden paperikoneen käytöstä saadaan kustannussäästöjä, mutta koska koneen käyttöönotosta ja säästöistä aiheutuvat kustannukset ovat korkeammat, viiden ensimmäisen käyttövuoden aikana ei saada lainkaan nettoivoittoa.

2.4 Paperikone 3: siirtyminen sanomalehtipaperista 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavaan aika-kauslehtipaperiin

- (10) Paperikone 3 rakennettiin vuonna 1957 sanomalehtipaperin tuotantoon. Kone uudistettiin vuonna 1989 ja sen nopeutta kasvatettiin vuosina 2000 ja 2001. Koneeseen on nyt tehty lisämuutoksia 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan aika-kauslehtipaperin (päälystämätön aika-kauslehtipaperi SC, [...] (*) g/m²) tuottamiseksi. Koneen kapasiteetti nousee 165 000 tonniin vuodessa. Investointien tarkoituksena on mukauttaa raaka-aineiden syöttöä ja käsittelyä (erityisesti nykyistä siistauslaitosta 1), varsinaista paperikoneita ja esimerkiksi sen kaasun- syöttö-, lämmitys- ja laadunvalvontajärjestelmiä. Kokonaisinvestointikustannukset ovat 39 555 000 euroa.
- (11) SEL olisi vaihtoehtoisesti voinut jatkaa tuotantoa aika-kauslehtipaperin tuotantoon käytettävällä paperikoneella 2, joka on rakennettu vuonna 1937 ja uudenaikaistettu vuonna 1985 ja jonka vuosikapasiteetti on 115 000 tonnia. Paperikoneeseen 2 verrattuna mukautettu paperikone 3 pienentää sähkökustannuksia mutta kasvattaa samalla höyryntuotantokustannuksia, lauhdetuotannon tappioita ja tuhkan käsittelystä aiheutuvia kustannuksia. Viitenä ensimmäisenä vuonna kertyvät nettosäästöt ovat arviolta 4 342 000 euroa, ja niiden perusteella lasketut tukielpoiset kustannukset 35 213 000 euroa.

2.5 Liettepolttolaitos sähkön ja lämmön yhteistuotantoon

- (12) SEL on rakentanut sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksen, jossa käytetään polttoaineena kahdesta siistauslaitoksesta ja myös maakaasua käyttävästä vedenkäsittelylaitoksesta peräisin olevaa biomassaa. Laitoksessa käytetään leijukerroskattilaa. Laitoksen maksimaalinen energiantuotanto on seuraava: 1) sähkö: $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$ brutto ja 8 MW_e netto; 2) ylikuumennettu korkeapainehöyry (480°C , 80 b): $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$; 3) savukaasujen puhdistuksen yhteydessä talteenotettu kuuma vesi (noin 60°C): $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$. Korkeapainehöyry muunnetaan vastapainekattilassa matalapainehöyryksi, jonka paine on noin 4 baaria ja joka käytetään paperinvalmistusprosessissa. Kattilan energiatehokkuus on noin 87,5 prosenttia osakuormituksella ja noin 90 prosenttia täyskuormituksella. Laitoksen arvioitu tuotantokapasiteetti on noin 250 000 tonnia lietettä vuodessa. Enimmäiskapasiteetti on kuitenkin käytännössä pienempi. Jos paperikoneiden kapasiteettia hyödynnetään maksimaalisesti, vuosituotannoksi arvioidaan 200 000 tonnia lietettä.
- (13) Kokonaisinvestointikustannukset ovat 55 147 000 euroa. Sähköä ja lämpöä yhteistuotantona tuottavassa liettepolttolaitoksessa tarvitaan enemmän huoltotoimenpiteitä eikä se ole yhtä luotettava kuin perinteinen sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitos. Tähän investointiosaan sisältyy sen vuoksi myös kaksi varajärjestelmän muodostavaa höyrygeneraattoria. Hankkeen suunnittelukustannukset ja projektijohtamisesta aiheutuvat kustannukset on kirjattu taseeseen ja niistä on tehty poistot. Myös ne sisältyvät siten kokonaisinvestointikustannuksiin.

(*) Luottamuksellinen tieto

2.6 Vedenkäsittelylaitokset

- (14) SEL käyttää paikallisesta Kalebeek-joesta pumpattavaa pintavettä. Joesta johdettu vesi on puhdistettava ja desinfioidava ennen kuin sitä voidaan käyttää tuotantoprosessissa. Tukikelpoiset investoinnit ovat Belgian viranomaisen mukaan 7 429 000 euroa.
- (15) SEL aikoo johtaa huomattavia määriä vettä Gent-Terneuzen-kanavaan. Vesi johdetaan kanavaan kaksivaiheisen biologisen prosessin päätteeksi. Belgian mukaan tukikelpoiset kustannukset ovat 4 431 000 euroa.
- (16) Ympäristöluvan saaminen edellyttää teknistaloudellisen tutkimuksen toteuttamista haitta-aineiden määrien ja konsentraation arvioimiseksi kanavaan päästettyjen jätevesien kemiallisen hapenkulutuksen (DCO) perusteella. Analyysin perusteella voi olla tarpeen tehdä noin miljoonan euron lisäinvestointi puhdistamoon veden jälkikäsittelyä varten. Vaikka tämä mahdollisesti toteutettava investointi sisältyy ilmoitukseen, yrityksen on jätettävä siitä erillinen ekologista tukea koskeva hakemus. Kyseisestä investoinnista ei ole vielä tehty päätöstä, sillä Flanderin alueen viranomaiset eivät ole tähän mennessä antaneet vastausta hakemukseen, jonka yritys on jättänyt saadaksesen poikkeuksen yleisesti sovellettavasta DCO-normista.

2.7 Keräyspaperin varastointi ja rautatieinfrastruktuuri

- (17) Investointihanke kattaa myös suuria keräyspaperivarastoja ja laitoksen yhdistämisen julkiseen rautatieverkostoon keräyspaperin ja valmiiden tuotteiden kuljetusta varten. Saavutettavien ja lähtevien tuotteiden kuljetukset voitaisiin hoitaa kokonaisuudessaan maantiekuljetuksina. Belgia katsoo, että tukikelpoisia ovat vain rautatiekuljetuksiin liittyvät lisäinvestoinnit eli rautatieinfrastruktuuri, keräyspaperivaraston rakentamiseen liittyvät lisäkustannukset sekä lastauslaituriin ja valmiin paperin varastointiin liittyvät lisäkustannukset. Maantiekuljetuksista poiketen rautateitse kuljetettava keräyspaperi pakataan paaleihin. Kokonaiskustannukset sisältävät sen vuoksi myös paalien kuljettamiseen, tasoittamiseen ja purkamiseen liittyvät investointikustannukset. Investoinnit yhdistetyissä maantie-rautatiekuljetuksissa tarvittaviin kontteihin ja erikoisajoneuvoihin eivät sisälly tukikelpoisiin kustannuksiin, sillä kyseisiä kontteja ja ajoneuvoja voidaan käyttää moniin eri tarkoituksiin. Myöskään toimistoihin, sosiaaliloihin ja auto-maattisiin sammuusjärjestelmiin liittyvät kustannukset ja välilliset kustannukset eivät ole tukikelpoisia. Tukikelpoiset kustannukset ovat siten 8 864 000 euroa. Jos jälkeempään havaitaan, että todelliset investointikustannukset ovat pienemmät, Belgian viranomaiset laskevat tuen määrän uudelleen todellisten investointikustannusten perusteella. Rautatieinfrastruktuuriin tehdyt investoinnit eivät alenna toimintakustannuksia verrattuna maantiekuljetuksiin.

2.8 Tuki

- (18) Tuki muodostuu seuraavista osista:

— 25 892 425 euron avustus;

— viisi vuotta voimassa oleva vapautus kiinteistöverosta; Belgian laskelmien mukaan edun teoreettinen enimmäismäärä on 2 035 162 euroa vuodessa ja nettonykyarvo noin 9 miljoonaa euroa viiden vuoden aikana; Flanderin alueviranomaiset ovat kuitenkin jäädyttäneet veron perusteena käytetyn omaisuuden arvon vuoden 1998 tasolle; investoinnit eivät sen vuoksi nosta kiinteistöveron määrää eikä vapautus tuo yritykselle todellista etua; tilanne voi kuitenkin muuttua, jos käytettyyn laskentamenetelmään tehdään muutoksia.

- (19) Toimenpiteet perustuvat Flanderin alueen talouskasvusta 15 päivänä joulukuuta 1993 annettuun asetukseen, jonka komissio hyväksyi vuonna 1993. Komissio hyväksyi vuonna 2000⁽⁵⁾ muutoksia kyseiseen asetukseen perustuvaan ekologista tukea koskevaan ohjelmaan. Ohjelmaan sisältyvien tukien intensiteetit vaihtelevat 8 ja 12 prosentin välillä toimenpiteen tyypistä riippuen. Tukiohjelma on muutettu valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen mukaisesti kyseisten suuntaviivojen 77 kohdan mukaisesti.

2.9 Syyt perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamiseen

- (20) Komissio epäili perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, voitiinko hankkeen investointikustannusten kattamiseen myöntää tukea valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen nojalla. Komissio totesi erityisesti, että sataprosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan sanomalehtipaperin tuotantolaitokseen tehtävä investointi oli katsottava tavanomaiseksi investoinniksi kyseisen teollisuudenalan viimeisintä kehitystä edustavaan tekniikkaan. Aikakauslehtipaperin valmistaminen 80-prosenttisesta uusiokuidusta on epäilemättä harvinaisempaa, mutta ei ole varmaa, etteikö tällainen investointi olisi tarpeen mille tahansa (suurelle) paperinvalmistajalle, joka haluaa pysyä yhä tiukkenevien ympäristövaatimusten tasalla ja säilyttää kilpailukykyä pitkällä aikavälillä uusien innovaatioiden avulla. Muiden investointien osalta on epäselvää, missä määrin tukikelpoiset kustannukset on rajattu kustannuksiin, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi.

3. KOLMANSIEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (21) Yksi SEL:n kilpailijoista on esittänyt komissiolle huomautuksia. Kyseinen yritys katsoo tukien vääristävän kilpailua sanomalehti-, aikakauslehti- ja keräyspaperin markkinoilla. Keräyspaperista on selkeää puutetta alueella, jolta SEL aikoo hankkia tarvitsemansa uusiokuidun. Koska myös muut, SEL:n kanssa kilpailevat tuottajat ostavat uusiokuitua markkinoilta, paperikoneisiin 3 ja 4 tehdyistä investoinneista ei saada ympäristöön liittyvää nettohyötyä.

⁽⁵⁾ N 223/93 ja N 40/99, EYVL C 284, 7.10.2000, s. 4.

- (22) Langerbruggen tuotantolaitoksen nykyaikaistamisprosessin tarkoituksena on hankkia laitokseen viimeisintä kehitystä edustavaa tekniikkaa markkinoihin ja kilpailuun liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi ja toteuttaa investointeja laitoksen pitkän aikavälin kilpailukyvyyn säilyttämiseksi tai jopa parantamiseksi. Paperikoneisiin 3 ja 4 tehdyt investoinnit liittyvät tekniikan saattamiseen ajan tasalle paperiteollisuuden viimeisimmän tekniikan kanssa, mistä ovat osoituksena eri paperintuottajien viime vuosina toteuttamat nykyaikaistamistoimenpiteet. Aikakauslehtipaperin osalta on aiheellista erottaa toisistaan superkalanteroitu päällystämätön aikakauslehtipaperi (SC = Supercalendered) ja kevyesti päällystetty aikakauslehtipaperi (LWC = Light Weight Coated). Nykyaikaistamisen katsotaisiin menevän alan nykyisiä normeja pidemmälle vain siinä tapauksessa, että SEL kykenisi tuottamaan LWC-aikakauslehtipaperia, jonka uusiokuitupitoisuus on suuri.
- (23) Kyse on kaikkien painopaperintuottajien kannalta tarpeellisesta investoinnista. Investointipäätöksestä ilmoitettiin vuonna 2001 eikä tuen myöntämisellä tai myöntämättä jättämisellä näytä olleen vaikutusta päätöksentekoon. Päätös perustui SEL:n tavoitteeseen, jonka mukaan se pyrkii saamaan sijoittamastaan pääomasta 13 prosentin tuoton ja saattamaan investointimenonsa samalle tai alhaisemmalle tasolle kuin tekemänsä poistot. Koko hanke on lisäksi rahoitettu SEL:n kassavaroista, kuten monet SEL:n antamat lehdistötiedotteet vahvistavat. Investointi paperikoneeseen 4, paperikoneen 3 nykyaikaistaminen ja paperikoneen 2 poistaminen käytöstä olivat lisäksi edullisempi ratkaisu kuin täysin uusien paperikoneiden rakentaminen rakentamattomalle alueelle sekä sanomalehtipaperin että aikakauslehtipaperin tuotantoa varten. Investoinnin myötä SEL:lle tarjoutui lisäksi tilaisuus hankkia uutta kapasiteettia ja poistaa samalla vähitellen käytöstä vanhaa kapasiteettia, mikä on välttämätöntä sen varmistamiseksi, ettei yritys ota käyttöön uutta kapasiteettia ilman sitä vastaavaa kysyntää. Korkealaatuisten paperin kysyntä on kasvussa ja sekä asiakkaat että viranomaiset vaativat paperilta yhä suurempaa uusiokuitupitoisuutta.
- (24) Uuden lietteenpolttokapasiteetin rakentaminen ja investointi veden ja jätevesien käsittelylaitokseen voitaisiin mahdollisesti hyväksyä valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen nojalla. Koska kyseinen investointi liittyy kuitenkin suoraan tuotantokapasiteettiin eikä ole ehdottoman välttämätön edellytys ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi, sitä ei pitäisi katsoa milään osin tukikelpoiseksi. Rautatieinfrastruktuurin rakentaminen vaikuttaa liian pitkälle menevältä toimenpiteeltä, koska kuorma-autokuljetukset ovat ilmeinen korvaava vaihtoehto, johon ei tarvittaisi lainkaan lisäinvestointeja. Korvaavan vaihtoehdon ympäristövaikutukset olisivat lisäksi minimaaliset.

4. BELGIAN JA SEL:N ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

4.1 Yleiset huomautukset

- (25) Belgia ja SEL katsovat, että tuki ei vaikuta kielteisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä tuo SEL:lle kilpailua vääristävää etua. Hankkeen kaikkiin osiin liittyy riittävä määrä tukikelpoisia kustannuksia, joiden perusteella tuki voidaan katsoa oikeutetuksi. Tukikelpoisista kustannuksista on toimitettu yksityiskohtaisia tietoja ja perusteluita. Koska kyseiset tiedot ja perustelut on jo esitelty 2 ja 5 jaksossa, niitä ei käsitellä enää tässä jaksossa.

4.2 Paperikone 4 ja siistauslaitos 2: sanomalehtipaperin valmistus sataprosenttisesta uusiokuidusta

- (26) Vaikka kierrätysastetta koskevat vaatimukset on määritetty jäsenvaltioille asetetuissa normeissa, Belgian tilanteessa kyseisten normien ja SEL:n toiminnan välillä on suora yhteys.
- (27) Sanomalehtipaperin valmistaminen sataprosenttisesta uusiokuidusta ei vastaa uusinta nykYTEKNIikkaa. Länsi-Euroopassa on tällä hetkellä vain viisi tai kuusi samaan suuruusluokkaan kuuluvaa sanomalehtipaperin valmistajaa. Useimpien tuotantolaitosten valmistaman paperin uusiokuitupitoisuus on 40–80 prosenttia. Kyseisiä laitteistoja ei valmisteta sarjatuotantona, vaan ne ovat innovatiivisia tuotteita. Optimaalisen tuottavuuden saavuttaminen vie yleensä noin kaksi vuotta eli huomattavasti pidempään kuin laitteistoissa, joissa käytetään nykYTEKNIikkaa. Paperikone 4 ja siistauskone 2 ovat maailmanlaajuisia huipputeknologiaa.

4.3 Paperikone 3: aikakauslehtipaperi 80-prosenttisestä uusiokuidusta

- (28) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyjen perusteluiden lisäksi Belgia ja SEL korostavat, että paperikoneessa 3 on kyse innovatiivisesta ja lajissaan ainutlaatuisesta tuotteesta. Ne pitävät tärkeänä tekijänä myös uuden koneen suuria käynnistyskustannuksia ja sen käyttöön liittyvän oppimisprosessin pituutta. Myös tämä on osoitus siitä, ettei investointia voida pitää investointina nykYTEKNIikkaan. Vaikka on totta, että aikakauslehtipaperimarkkinoiden kehityssuunta on kohti suurempaa uusiokuitupitoisuutta ja pienempää energiankulutusta, SEL:n investointia ei voida katsoa investoinniksi nykYTEKNIikkaan.
- (29) Paperikoneen 3 nykyaikaistaminen aloitettiin ennen kuin se oli teknisesti tai taloudellisesti välttämätöntä. Paperikone 3 on katsottava Stora Enso -konsernin kehittämäksi prototyyppiksi. Investointi noudattaa täysin konsernin pitkän aikavälin strategiaa, jonka mukaan konserni pyrkii jatkuvasti parantamaan tuotantoprosessiaan, resurssiensa käyttöä ja henkilöstökapasiteettiaan kestäväen paperituotannon aikaansaamiseksi.
- (30) Belgia ja SEL eivät ole esittäneet komissiolle huomautuksia LEIPAn tekemistä investoinneista, jotka kohdistuvat myös pääasiassa uusiokuidusta valmistettavan aikakauslehtipaperin tuotantoon⁽⁶⁾.

4.4 Lietteenpolttolaitos sähkön ja lämmön yhteistuotantoon

- (31) Sähkön ja lämmön yhteistuotantoa varten rakennettavan lietteenpolttolaitoksen kokonaiskustannusten ja laitoksesta tehtävien poistojen perusteella voidaan todeta, ettei laitoksen viideltä ensimmäiseltä toimintavuodelta saada lainkaan nettovoittoa. Jos SEL olisi päättänyt olla investoimatta kyseiseen laitokseen, se olisi voinut ostaa tarvitsemansa höyryn ja sähkön lähellä toimivalta tuottajalta. Tällöin SEL olisi joutunut investoimaan lisähöyrykattilaan, josta olisi aiheutunut 1 189 000 euron kustannukset. Tukikelpoiset kustannukset olisi sen vuoksi laskettava vähentämällä kokonaisinvestointikustannuksista 1 189 000 euron summa.

⁽⁶⁾ Perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamista koskeva päätös, alaviite 10, ks. tämän päätöksen alaviite 1.

- (32) Tavanomainen sähkön ja lämmön tuotantolaitos olisi joka tapauksessa erillisiä höyry- ja sähköntuotantoyksiköitä parempi vaihtoehto saman höyry- ja sähkömäärän tuottamiseksi.

4.5 Makean veden käsittely

- (33) Jos SEL:llä olisi lupa tietyissä rajoissa tapahtuvaan pohjavedenottoon, voitaisiin pitää realistisena, että se jatkaisi pohjavedenottoa. Kokonaiskustannukset kuutiometriä kohden olisivat käytännöllisesti katsoen samat, mutta pohjavedenoton jatkaminen ei edellyttäisi lainkaan investointeja. Noin suurten pohjavesimäärien otto ei kuitenkaan käytännössä olisi mahdollista.

4.6 Jäteveden käsittely

- (34) Belgian mukaan nykyisen vedenkäsittelykapasiteetin lisäämiseen ei ollut tarvetta, sillä tuotantolaitos on optimoinut jäteveden käsittely- ja tuotantoprosessinsa. Pääasiallisia investointikohteita ovat puskurisäiliö, jonka tarkoituksena on varmistaa puhdistamon vakaa toiminta, ja tekniset laitteistot, jotka tarvitaan laitteiston yhdistämiseksi nykyisiin vedenkäsittelylaitoksiin. Jäteveden käsittelylaitokseen liittyy joitakin innovatiivisia piirteitä.
- (35) Vedenkäsittelytoiminta ylittää sekä VLAREM-normeissa että ympäristöluvassa asetetut vaatimukset (lähes kaikkien aineiden osalta). Luvassa asetetut vaatimukset ovat erittäin tiukkoja ja niitä on mukautettu viranomaisten kanssa käydyissä neuvotteluissa, jotta käsittelylaitoksen toiminnasta saataisiin parhaat mahdolliset tulokset. Vaatimukset ylittävät "parhaaseen saatavilla olevaan tekniikkaan" perustuvan vaatimustason. Asiantuntijan laatimassa selvityksessä arvioidaan, että kemialliselle hapenkulutukselle asetetun 260 mg/l:n tavoitearvon saavuttaminen on erittäin vaikeaa. Ympäristöluvassa määrätään lisäksi hapenkulutusrarvon alentamisesta tasolle 180 mg/l, mikä on ennennäkemätön vaatimus paperialalla.
- (36) Kemiallista hapenkulutusta koskevaa arvoa lukuun ottamatta kaikkien aineiden pitoisuudet ovat pienemmät tuotantolaitoksesta peräisin olevissa jätevesissä kuin Kalebeek-joen vedessä.

4.7 Veden jälkikäsittely

- (37) Belgia katsoo, että mahdolliseen veden jälkikäsittelyyn myönnettävä tuki soveltuisi yhteismarkkinoille samoista syistä kuin jäteveden käsittelyyn myönnettävä tuki. SEL ei ole tehnyt vielä päätöstä tästä investoinnista, sillä se haluaa perehtyä hallussaan olevaan asiantuntijaselvitykseen ja odottaa, että Flanderin alueviranomaiset tekevät päätöksen kemialliselle hapenkulutukselle asetettua 180 mg/l:n normia koskevasta poikkeuslupahakemuksesta. Se ei myöskään ole toistaiseksi jättänyt tätä hanketta koskevaa tukihakemusta.

4.8 Keräyspaperin varastointi ja rautatieinfrastruktuuri

- (38) Belgia ja SEL korostavat, että siirtyminen maantiekuljetuksista rautatiekuljetuksiin on täysin komission valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" (7) mukaista. Rautatieinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit eivät ole välttämättömiä paperitehtaan toiminnalle, sillä maantiefrastruktuurit voitaisiin mukauttaa uuteen tilanteeseen päätien ohikulkutien ansiosta. Viimeksi mainittuun ratkaisuun liittyy joitakin haittoja, joita on kuitenkin pidettävä minimaalisina. Ympäristövaikutuksia koskevan arvioinnin osana toteutettu tutkimus vahvistaa tämän päätelmän. Kuljetuskustannukset eivät olisi nousseet, vaikka rautatieinfrastruktuuri-investointi olisi jätetty tekemättä.
- (39) Tuki voitaisiin katsoa myös kuljetusalaan sovellettavien valtiontukisääntöjen mukaiseksi. Vaikka investoinnit olisi voitu katsoa tukikelpoisiksi Marco Polo -ohjelman mukaisesti, niistä ei ole jätetty tukihakemusta. Tukea tarvitaan lisäkustannusten osittaiseen korvaamiseen. Lisäksi myös maantiekuljetusala tuetaan, sillä osasta liikennemuutosten ja sääntöjen liittyviä kustannuksia vältytään.

5. ARVIOINTI TUESTA

5.1 EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki

- (40) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jollei perustamissopimuksessa toisin määrätä, tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Belgian suunnittelema avustus ja verovapautus, joka alentaa todellisuudessa maksettavien verojen määrää, ovat perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, sillä nämä valtion varoista rahoitetut toimenpiteet vapauttavat SEL:n osasta investointikustannuksia, joista sen olisi yleensä vastattava itse. Koska tuki vahvistaa SEL:n asemaa verrattuna sen kilpailijoihin yhteisössä, tuen on katsottava vaikuttavan kilpailuun. Koska jäsenvaltioiden välillä käydään tiivistä kauppaa sanoma- ja aikakauslehtipaperi-, jättepaperi- ja sellualalla, komissio katsoo SEL:lle myönnettävän tuen vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (41) Belgia on noudattanut perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan ja valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 76 kohdan mukaista velvollisuuttaan ilmoittaa tuesta ennakkoon komissiolle.

(7) KOM(2001) 370 lopullinen, 12.9.2001.

5.2 Yleisiä huomautuksia tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille

- (42) Komissio on tutkinut, voidaanko kyseiseen tukeen soveltaa perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohdan poikkeuksia. Tukien voitaisiin katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan poikkeusten perusteella. Tuki ei kuitenkaan ole a) yksittäisille kuluttajille myönnettävää sosiaalista tukea, b) tukea luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi eikä se ole c) tarpeen Saksan jaosta aiheutuneen taloudellisen haitan korvaamiseksi.
- (43) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a, b ja d alakohdan poikkeuksia, jotka koskevat tukea taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma, tukea Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen sekä tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen, ei voida soveltaa tähän tukeen. Belgia ei ole yrittänyt käyttää näitä määräyksiä perusteena kyseisten tukien myöntämiselle.
- (44) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeuksen ensimmäisestä osasta, joka koskee tukia tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen, komissio toteaa, että sitä ei voida soveltaa, koska tuen kohteena ei ole tutkimus ja kehitys, pienten ja keskusuurten yritysten tekemät investoinnit eikä SEL:n pelastaminen tai rakenneuudistus. Tuki voi sen sijaan olla tärkeä tekijä investointien houkuttelemiseksi valitulle alueelle. Langerbrugge ei kuitenkaan sijaitse alueella, jolla alkuinvestoinnit voidaan katsoa aluetukikelpoisiksi. Tuen ei sen vuoksi voida katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille sillä perusteella, että se edistäisi tietyn talousalueen kehitystä.
- (45) Komissio on tutkinut, voidaanko tukeen soveltaa 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta muilla perusteilla ja erityisesti voidaanko siihen soveltaa valtioneusta ympäristönsuojelulle annettuja suuntaviivoja. Tuki on myönnetty komission vuonna 2000 hyväksymän tukiohjelman nojalla⁽⁸⁾. Kyseinen ohjelma hyväksyttiin kuitenkin ennen uusien suuntaviivojen soveltamisen alkamista. Antaessaan uudet suuntaviivat komissio ehdotti jäsenvaltioille aiheellisina toimenpiteinä voimassa olevien tukiohjelmien mukauttamista uusiin suuntaviivoihin 1 päivään tammikuuta 2002 mennessä. Belgia on hyväksynyt ehdotta kyseisen ehdotuksen ja on siten sitoutunut mukauttamaan vuonna 2000 hyväksyttyä tukiohjelmaansa. Komissio on sen vuoksi arvioinut kyseisen tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille uusien suuntaviivojen mukaisesti. Hankkeen rautatieinfrastruktuuria koskevan osan arviointi perustuu kuitenkin perustamissopimuksen 73 artiklaan, joka koskee liikenteen yhteensovittamiseksi tarvittavaa tukea.

5.3 Valtioneusta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen nojalla yhteismarkkinoille soveltuva tuki

- (46) Valtioneusta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdan mukaan investointituet, joiden avulla yritykset voivat ylittää sovellettavat yhteisön normit, voidaan hyväksyä. Tuen osuus saa kuitenkin olla enintään 30 prosenttia brutto tukikelpoisista investointikustannuksista. Kyseisiä edellytyksiä sovelletaan myös silloin kun yritykset toteuttavat investointeja pakollisten yhteisön normien puuttuessa ja kun yritysten on toteutettava investointeja saattaakseen toimintansa sovellettavia yhteisön normeja tiukempien kansallisten normien mukaiseksi. Suuntaviivojen 6 kohdan mukaan yhteisön normeiksi katsotaan myös kansallisten elinten neuvoston ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen ja vähentämisen yhtenäistämiseksi 24 päivänä syyskuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/61/ETY⁽⁹⁾ nojalla antamat normit. Kyseisessä direktiivissä säädetään, että jäsenvaltioiden on määriteltävä ympäristöluvan myöntämisen edellyttämät normit käyttämällä perusteena tuloksia, jotka voidaan saavuttaa käyttämällä parhaimpia käytettävissä olevia tekniikoita.
- (47) Ympäristötuen suuntaviivojen 36 ja 37 kohdan mukaan kyseeseen tulevat investoinnit maa-alueisiin, jos ne ovat ehdottomasti tarpeen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi, ja rakennuksiin sekä saastumisen ja haittojen vähentämiseen ja ehkäisemiseen tarkoitettuihin laitoksiin ja laitteisiin tai tuotantomenetelmien mukauttamiseen ympäristönsuojelutarkoituksessa. Tukikelpoiset kustannukset on rajattava tarkoin ympäristötavoitteiden saavuttamisesta aiheutuviin lisäinvestointikustannuksiin.
- 5.3.1 Siistauslaitos 2, paperikone 4 ja paperikone 3: kierrätysasteen nostaminen
- (48) Komissio ei kiistä etuja, joita keräyspaperin kierrätyksestä saadaan ympäristönsuojelun kannalta. Komissio katsoo kuitenkin, ettei se, että siistauslaitoksen 2 sekä paperikoneen 4 ja 3 käyttö mahdollistaa kierrätysasteen nostamisen, oikeuta katsomaan tukea perustelluksi valtioneusta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdan nojalla.

- (49) Komissio muistuttaa, että yleisten oikeusperiaatteiden mukaan jokaista poikkeusta on tulkittava suppeassa merkityksessä. Valtioneusta ympäristönsuojelulle annetuissa suuntaviivoissa määritellään edellytykset, joilla komissio voi katsoa tuen soveltuvan yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla ja joiden täytyessä tuella voidaan myöntää poikkeus kyseisen 87 artiklan 1 kohdan kiellosta. On myös muistettava, että koska valtioneusta ympäristönsuojelulle annetut suuntaviivat perustuvat nk. saastuttaja maksaa -yleisperiaatteeseen, kyseistä periaatetta on ehdottomasti noudatettava kaikissa kyseisten suuntaviivojen tulkinnoissa.

⁽⁸⁾ Ks. alaviite 5.

⁽⁹⁾ EYVL L 257, 10.10.1996, s. 26.

- (50) Investoinnit paperikoneisiin 3 ja 4 sekä siistauslaitokseen 2 kohdistuvat sanoma- ja aikakauslehtipaperin tuotantoon. Kyseiset tuotteet päätyvät lopulta keräyspaperiksi. Tuotantokapasiteetin lisääminen kasvattaa keräyspaperin määrää, josta vain osa kierrätetään. Vaikka paperikoneen 2 poistaminen käytöstä ja tuotannon supistaminen Suomessa ja Ruotsissa tasapainottavat (osittain) kapasiteetin lisäystä paperikoneissa 3 ja 4, näitä seikkoja ei voida ottaa huomioon tarkasteltaessa tätä tukea. Käytöstä poistettava kapasiteetti on uutta kapasiteettia vanhempaa ja eroaa siitä myös teknisiltä ominaisuuksiltaan. Myös kyseisten paperikoneiden markkina-asemissa on eroja. Suora vertailu on sen vuoksi mahdotonta.
- (51) Investointien voidaan odottaa lisäävän keräyspaperin kysyntää. Ei ole kuitenkaan varmaa, että myös keräyspaperin talteenotto lisääntyy käytännössä investointien myötä yleisellä tasolla tai SEL:n myymistä tuotteista peräisin olevan keräyspaperin osalta. Investoinnit eivät sen vuoksi vähennä SEL:n itsensä aiheuttamaa saastumista. Ympäristöhyödyt voivat olla peräisin keräyspaperin tarjontaan ja kysyntään kohdistuvista välillisistä vaikutuksista, jotka koskevat kaikkia kyseisten tuotteiden käyttäjiä ja toimittajia eivätkä pelkästään SEL:ää.
- (52) Komissio ottaa lisäksi huomioon sen, että kierrätetyn jätteen suhteellista osuutta koskevat normit eivät ole yrityksiin suoraan sovellettavia oikeudellisia normeja, vaikka niillä on Belgian tapauksessa suuri vaikutus SEL:n toimintaan. Kyse on ennemminkin jäsenvaltioille asetetuista normeista, joista säädetään EU:n lainsäädännössä ja erityisesti kaatopaikoista 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetussa neuvoston direktiivissä 1999/31/EY⁽¹⁰⁾ ja pakkauksista ja pakkausjätteistä 20 päivänä joulukuuta 1994 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 94/62/EY⁽¹¹⁾. Tukea ei myönnetä, jotta yritys voisi ylittää siihen suoraan sovellettavat normit. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei sen vuoksi ole kyse valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdassa mainitusta ensimmäisestä tilanteesta, jossa on sallittua myöntää tukea yrityksille, jotta nämä voivat ylittää sovellettavat yhteisön normit.
- (53) Belgia katsoo sitä vastoin, että tähän tapaukseen voidaan soveltaa kyseisten suuntaviivojen 29 kohdassa mainittua toista tilannetta, jossa yrityksille myönnetään tukia, kun ne toteuttavat investointeja pakollisten yhteisön normien puuttuessa. Komission mukaan tämä ei kuitenkaan pidä paikkansa. Paperikoneisiin 3 ja 4 ja siistauslaitokseen 2 tehtyihin investointeihin myönnettyjen tukien yleistavoitteena on edistää kierrätystä saastuttajiin tavanomaisesti kohdistuvan maksutaakan keventämiseksi. Tuella ei pyritä pienentämään SEL:n myymistä tuotteista aiheutuvan keräyspaperin määrää. Tarkoituksena on pikemminkin kannustaa SEL:ää ottamaan vastaan miltä tahansa paperintuottajalta lähtöisin olevista tuotteista peräisin olevaa keräyspaperia. Komissio katsoo, että valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohtaa sovel-
- letaan tapauksiin, joissa yritys investoi parantaakseen omia tuloksiaan ympäristönsuojelun alalla ja vähentääkseen aiheuttamaansa saastumista. Tällöin yrityksille voidaan myöntää tukea niiden kannustamiseksi parantamaan omaa tilannettaan ympäristönsuojelun alalla. Muussa tapauksessa sääntöjä voitaisiin helposti kiertää myöntämällä tukia saastuttajien sijaan yrityksille, jotka huolehtivat saasteiden käsittelystä.
- (54) Tämä tulkinta vahvistetaan valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 18 kohdan b alakohdassa, jonka mukaan "tuella voi myös olla kannustava vaikutus, erityisesti rohkaisemalla yrityksiä ylittämään normit tai tekemään ylimääräisiä investointeja tuotantolaitostensa muuttamiseksi vähemmän saastuttaviksi".
- (55) Belgian ehdottama tulkinta antaisi lisäksi jäsenvaltioille mahdollisuuden tukea investointeja kaikilla aloilla, joilla on mahdollista käyttää uusiuraaka-aineita. Tällaisia tukia myönnettäisiin ilman, että yritykset joutuvat noudattamaan valtiontukisääntöjä ja erityisesti aluetukia ja pk-yrityksille myönnettäviä investointitukia koskevia sääntöjä. Kyseiset tuet voisivat vääristää vakavasti kilpailua merkittävillä markkinoilla.
- (56) Komissio katsoo sen vuoksi, että valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohtaa ei voida soveltaa miltään osin paperikoneisiin 3 ja 4 sekä siistauslaitokseen 2 tehtyihin investointeihin. Komissio on kuitenkin tutkinut, voitaisiinko kyseisten suuntaviivojen 29 tai 30 kohtaa soveltaa tiettyihin osiin investoinneista.

5.3.2 Paperikoneisiin 3 ja 4 sekä siistauslaitokseen 2 tehtyjen ympäristöinvestointien osa-alueet ja energiankulutuksen pieneminen paperikoneen 4 käyttöön myötä

- (57) Kuten 9 kohdassa todetaan, Belgia katsoo, että paperikoneeseen 4 ja siistauskoneeseen 2 tehtyjen investointien eri osa-alueet, joista aiheutuu vähintään 19,1 miljoonan euron lisäkustannukset, voitaisiin katsoa tukikelpoisiksi valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdan nojalla. Kyseisistä osa-alueista laaditusta kuvauksesta ilmenee kuitenkin joitakin niihin liittyviä kustannussäästöjä. Esimerkiksi jäädytystorneihin tehty lisäinvestoinnit pienentäisivät talvikaudella sähkönkulutusta 10 megawattia. Kiertovesijärjestelmän sulkemisella pyritään pienentämään vedenkulutusta. Käyttämällä kenkäpuristinta perinteisten puristinten sijaan SEL:illä on mahdollisuus saada kuivausprosessissa kuivempaa paperia, optimoida kuivausprosessinsa ja säästää energiaa. Komission toistuvista pyynnöistä huolimatta ja vastoin valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 36 ja 37 kohdassa esitettyjä vaatimuksia Belgia ei ole osoittanut, että kyseiset kustannukset voitiin katsoa kokonaisuudessaan lisäkustannuksiksi, eikä ole antanut selvitystä siitä, millaista hyötyä SEL sai kyseisistä investointien osa-alueista. Mahdollisesti hyväksyttävän tuen määrää on sen vuoksi mahdoton laskea.

⁽¹⁰⁾ EYVL L 182, 16.7.1999, s. 1. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽¹¹⁾ EYVL L 365, 31.12.1994, s. 10. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/12/EY (EUVL L 47, 18.2.2004, s. 26).

- (58) Kuten 10 kohdassa todetaan, Belgia katsoo, että paperikonetta 4 koskevat tuet voitaisiin hyväksyä valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 30 kohdan nojalla, sillä kyseisen paperikoneen käyttö pienentää energiankulutusta. Perinteiseen paperikoneeseen investoinnin sijasta SEL päätti investoida innovatiiviseen koneeseen, jonka energiankulutus on pienempi. Investointi täyttää sen vuoksi energiansäästöjen määritelmän.
- (59) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 36 ja 37 kohdan mukaan investoinnit ovat tukikelpoisia vain siinä tapauksessa, että ne ovat ehdottomasti tarpeen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Energiankulutuksen pienentämistä ei saavuteta vain yhdellä paperikoneen 4 osalla. Keskeinen tekijä on kaikkien pyörivien osien suurempi leveys, joka vaikuttaa koneen suunnittelun ja rakentamisen kaikkiin osa-alueisiin ja edellyttää tuotantovauhdin hidastamista ja mukautuksia puristososaan. Riippumaton asiantuntija on laatinut yksityiskohtaisen arvioinnin perinteisen sanomalehtipaperin tuotannossa käytettävän paperikoneen kustannuksista. Sen jälkeen laadittiin yksityiskohtainen arviointi todellisista investointikustannuksista. Erot eivät perustu pelkästään teknisiin eritelmiin vaan myös täsmällisempiin tietoihin, mahdollisista hinnaanalennuksista laadittuihin arvioihin jne. Yhteensä arviolta 14,1 miljoonan euron tukikelpoiset kustannukset koskevat kuitenkin vain laiteinvestointeihin liittyviä kustannuseroja⁽¹²⁾. Arviointi perustuu varovaisiin oletuksiin ja siinä on pyritty välttämään liian suuria arvioita.
- (60) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 37 kohdan kolmannen alakohdan mukaan tukikelpoiset kustannukset on laskettava siten, että niistä vähennetään mahdollisesta kapasiteetin kasvusta aiheutuneet edut ja investoinnin pitoajan ensimmäisen viiden vuoden kustannussäästöt. Investoinnin käynnistämisestä ensimmäisten vuosien aikana aiheutuvat kustannukset ylittävät kuitenkin energiankulutukseen, raaka-aineisiin ja tuottavuuteen liittyvät kustannussäästöt.
- (61) Komissio katsoo, että paperikoneen 4 tapauksessa hyväksyttävä tukimäärä voidaan laskea seuraavasti: 40 prosenttia x 14,1 miljoonaa euroa = 5,64 miljoonaa euroa.
- (62) Ei ole vastaavia perusteita, joiden mukaan paperikonetta 3 ja siistauslaitosta 2 koskevat tuet voitaisiin katsoa yhteismarkkinoille soveltuviksi tuiksi.
- (63) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 31 kohdan mukaan sähkön ja lämmön yhteistuotantoon tehtyihin investointeihin voidaan myöntää tukea, jos voidaan osoittaa, että energian muuntamisen hyötysuhde on poikkeuksellisen korkea. Komissio ottaa tällöin huomioon etenkin tuotantoprosessissa käytetyn primaarienergiamuodon. Kyseisiin investointeihin voidaan myöntää tukia, joiden perustaso on kyseisten suuntaviivojen 36 ja 37 kohdan mukaisesti 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
- (64) Laitoksessa käytetään suoraan tehtaasta peräisin olevaa biomassaa⁽¹³⁾ ja maakaasua ja sen tuottaman energian muuntamisen hyötysuhde on 87,5–90 prosenttia. Ottaen lisäksi huomioon hyötylämmön tarpeeseen perustuvan sähkön ja lämmön yhteistuotannon edistämisestä sisämarkkinoilla ja direktiivin 92/42/ETY muuttamisesta 11 päivänä helmikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/8/EY⁽¹⁴⁾ säännökset komissio katsoo, että kyseiseen investointiin voidaan soveltaa valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 31 kohtaa.
- (65) Kyseiset kustannukset liittyvät kokonaisuudessaan rakennuksiin, laitoihin ja laitteistoihin, jotka tarvitaan biomassaa hyödyntävästä sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksesta lähtöisin olevan sähkön ja höyryn tuottamiseen ja käyttöön. Kyse on siten valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 36 kohdan nojalla tukikelpoisista kustannuksista.
- (66) Suuntaviivojen 37 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan tukikelpoisia ovat vain lisäkustannukset. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa taloudellisin vaihtoehto olisi investointi perinteiseen sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitokseen, joka koostuisi 55 000 kilowatin korkeapainehöyrygeneraattorista ja varajärjestelmän muodostavasta 9 400 kilowatin höyryturbiinista. Näistä aiheutuvat kokonaisinvestointikustannukset olisivat 5 180 000 euroa.
- (67) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 37 kohdan kolmannen alakohdan mukaan tukikelpoiset kustannukset on laskettava siten, että niistä vähennetään investoinnin pitoajan ensimmäisen viiden vuoden kustannussäästöt ja samana aikana tuotetut ylimääräiset oheistuotteet. Kustannussäästöt ovat seuraavat:
- perinteiseen sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitokseen liittyvien toimintakustannusten välttäminen: kyse on kustannuksista, jotka liittyvät samojen höyry- ja lämpöärien tuottamiseksi perinteisessä sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksessa tarvittavaan polttoaineen syöttöjärjestelmään, henkilöstökustannuksista, huoltokustannuksista sekä kustannuksista, jotka aiheutuvat perinteisen tuotantolaitoksen toiminnassa välttämättä tarvittavasta demineralisoidusta vedestä;

5.3.3 Liettepolttolaitos sähkön ja lämmön yhteistuotantoon

- (63) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 31 kohdan mukaan sähkön ja lämmön yhteistuotantoon tehtyihin investointeihin voidaan myöntää tukea, jos voidaan osoittaa, että energian muuntamisen hyötysuhde on poikkeuksellisen korkea. Komissio ottaa tällöin huomioon etenkin tuotantoprosessissa käytetyn primaarienergiamuodon. Kyseisiin investointeihin voidaan myöntää tukia, joiden perustaso on kyseisten suuntaviivojen 36 ja 37 kohdan mukaisesti 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

⁽¹²⁾ Pieni osa koskee tuotantoprosessin jatkuvuuden varmistamisen kannalta välttämättömiä varaosia.

⁽¹³⁾ Sähköntuotannon edistämisestä uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön sisämarkkinoilla 27 päivänä syyskuuta 2001 annetun parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/77/EY 2 artiklan b kohta (EYVL L 283, 27.10.2001, s. 33). Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽¹⁴⁾ EUVL L 52, 21.2.2004, s. 50.

- lietteen käsittelystä aiheutuvien kustannusten välttäminen: jos lietettä ei poltettaisi sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksessa, SEL:n olisi valittava yksi seuraavista vaihtoehdoista: 1) levitys, erityisesti vedenpuhdistuksesta peräisin oleva liete, ei kuitenkaan siistauslaitoksen tuottama liete, 2) käyttö tiiliteollisuudessa, 3) käyttö polttoaineena sähköntuotannossa, erityisesti siltä osin kuin liete katsotaan biomassaksi, 4) käyttö sementtiteollisuudessa;
- toimintatuet: SEL voi saada vihreitä todistuksia tuotamalleen sähkölle; Belgian viranomaiset takaavat 80 euron vähimmäishinnan todistusta kohden; vuonna 2003 maksettu tosiasiallinen hinta oli hieman korkeampi.
- (68) Lietteen käsittelystä vastaavan sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksen lisätoimintakustannukset ovat seuraavat: yhteisyyttöön käytettävä kaasu, tuhkan kuljetus ja poisto, demineralisoidun veden kulutus, huomattavasti korkeammat henkilöstökustannukset, ympäristötodistukseen liittyvät kustannukset ja savukaasujen valvonta- ja puhdistuskustannukset. Kustannuksia, jotka aiheutuvat veden poistosta lietteestä ennen sen polttoa, ei ole vähennetty, sillä veden poisto on joka tapauksessa välttämätön toimenpide.
- (69) Toukokuusta 2003 huhtikuuhun 2008 ulottuvan viisivuotiskauden aikana kertyvät kokonaisnettosäästöt ovat 16 343 000 euroa 1 päivänä tammikuuta 2003 lasketun nettonykyarvon mukaan.
- (70) Edellä esitetyn perusteella tukikelpoisten kustannusten määrä on $40 \text{ prosenttia} \times [55\,147\,000 \text{ euroa} - 5\,180\,000 \text{ euroa} - 16\,343\,000 \text{ euroa}] = 13\,449\,600 \text{ euroa}$.
- (71) Lietteenpolttolaitos sähkön ja lämmön yhteistuotantoon voi tietyissä tapauksissa kuulua valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdan soveltamisalaan, esimerkiksi silloin, kun teknologia, jonka yritys päättää hankkia lietteen poistoon, on ympäristöystävällisempää kuin jokin toinen yhteisön sääntöjen nojalla hyväksyttävä teknologia. SEL:llä ei kuitenkaan ole tällaista mahdollisuutta. Liete poltetaan joka tapauksessa joko ottamalla lämpöarvo talteen tai ei. Valitusta vaihtoehdosta saatava ympäristöhyöty perustuu tämän vuoksi energian talteenottoon sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksessa. Tuki voitaisiin tästä syystä hyväksyä vain valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 31 kohdan nojalla.

5.3.4 Makean veden käsittely

- (72) Investoinnit ovat välttämättömiä, jotta voidaan käyttää Kalebeek-joesta johdettavaa pintavettä. Belgia ei kuitenkaan ole toimittanut näyttöä siitä, että SEL olisi voinut valita jonkin muun edullisemmän vaihtoehdon, joka olisi myös yhteisön lainsäädännön mukainen. Belgia myöntää,

että on epärealistista suunnitella noin laajamittaista pohjavedenottoa. Jos SEL:llä olisi ollut lupa (tietyissä rajoissa tapahtuvaan) pohjavedenottoon, sen jatkamista olisi kohduttu voitu pitää realistisena. SEL:llä ei kuitenkaan ole tällä hetkellä minkäänlaista lupaa pohjavedenottoon eikä asiasta ole toimitettu tarkempia tietoja. Flanderin alueella tällä hetkellä vallitsevien ja jatkossa yhä paheneviksi ennustettujen pohjavesiongelmien vuoksi näyttää siltä, että viranomaiset suunnittelevat rajoituksia uusien lupien myöntämiseen. Kuten Belgia toteaa, päätös olla käyttämättä pohjavettä perustuu yhteisön vesipolitiikan puitteista 23 päivänä lokakuuta 2000 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/60/EY⁽¹⁵⁾ (jäljempänä 'vesivaroja koskeva puitedirektiivi') vesivarojen kestävää hoitoa koskeviin säännöksiin. Kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdassa säädetään pohjaveden osalta, että jäsenvaltioiden on suojeltava, parannettava ja ennallistettava kaikkia pohjavesimuodostumia sekä varmistettava tasapaino vedenoton ja pohjaveden muodostumisen välillä tavoitteena saavuttaa pohjaveden hyvä tila. Kyseinen tavoite on tarkoitus saavuttaa vuoteen 2015 mennessä ja ennen kyseistä vuotta päättyviä määräaikoja noudattaen. Pohjavesialueet, joita Stora Enso käyttäisi muussa tapauksessa, ovat tällä hetkellä ylikuormitettuja. Vuonna 2015 päättyvällä viimeisellä määräajalla on sen vuoksi jo nyt poliittisia vaikutuksia. Komissio ei tästä syystä voi ottaa tätä toista vaihtoehtoa jo nyt huomioon tukikelpoisten kustannusten laskennassa eikä tätä osa-alueita koskevaa tukea voida pitää mitään osin valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 40 kohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvana tukena.

5.3.5 Jätevesien käsittely

- (73) Belgian ilmoituksen mukaan jätevesien laatu noudattaa useimmissa tapauksissa ympäristöluvassa vaadittuja normeja tiukempia normeja ja VLAREM II -normeja, jotka perustuvat Belgian mukaan direktiivissä 96/61/ETY tarkoitettuihin parhaimpiin käytettävissä oleviin tekniikoihin. SEL:n kannalta kriittinen vaatimus on sen sijaan veden kemiallinen hapenkulutuspitoisuus. SEL ei kykene lyhyellä aikavälillä laskemaan kemiallista hapenkulutusta alle 260 milligrammaan litraa kohden.
- (74) Paperialan viiteasiakirjassa parhaista käytettävissä olevista tekniikoista mainittu kemiallisen hapenkulutuksen viitearvo on 1 700–2 700 mg/l, joka perustuu kuitenkin huomattavasti korkeampaan vedenkulutukseen paperitonnia kohden, jota pidettiin viiteasiakirjan laatimisen aikaan parhaimpana mahdollisena käytettävissä olleena tekniikkana. Belgia mainitsee asiantuntijoiden laatiman selvityksen, jonka mukaan normi 260 mg/l on erittäin kunnianhimoinen ja paperialalla ennennäkemätön tavoite. On kuitenkin huomattava, että ympäristövaikutusarvioinnissa ilmoitettu päästöarvo 260 mg/l perustuu Stora Enson Sachsenissa, Saksassa sijaitsevan tehtaan tuloksiin.

⁽¹⁵⁾ EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1. Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2455/2001/EY (EYVL L 331, 15.12.2001, s. 1).

(75) Stora Enson investoinnin toteuttamiseen myönnetty ympäristölupa on vielä tiukempi ja sen mukaan kemiallinen hapenkulutusarvo ei saa olla suurempi kuin 180 mg/l, joka perustuu Flanderin alueella sovellettavaan lainsäädäntöön. SEL on hakenut poikkeuslupaa jätevesipäästöille, joiden kemiallinen hapenkulutus on 260 mg/l. Ympäristöluvan myöntämisperusteena käytettiin kyseistä hakemusta ja tutkimusta tulevaisuudessa tehtävistä parannuksista, joiden myötä kemiallisen hapenkulutuksen odotetaan laskevan 180 milligrammaan litraa kohden.

(76) Direktiivin 96/61/ETY 10 artiklassa säädetään, että ”jos jokin ympäristölaatu­normi edellyttää ankarampia ehtoja kuin mitä parhaan käytettävissä olevan tekniikan avulla voidaan saavuttaa, luvassa edellytetään lisäehtoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muita toimenpiteitä, joihin voidaan ryhtyä ympäristölaatu­normien noudattamiseksi”. Stora Enson paperitehtaasta päästetään jätevesiä Gent-Terneuzenin-kanavaan, joka on erittäin saastunut. Ympäristövaikutuksia koskevan arvioinnin perusteella SEL:n jätevesipäästöt, joiden kemiallinen hapenkulutus on 260 mg/l, muodostavat 10–15 prosenttia kaikista päästöistä kyseiseen kanavaan ja vaikuttavat siten merkittävästi kyseiselle kanavalle asetettuihin laatu­tasoihin ja aiheuttavat niiden ylittymisen. Jäsenvaltiot veloitetaan vesivaroja koskevalla puitedirektiivillä määrittelemään asianmukaiset laatu­ta­voitteet jätevesiä vastaanottaville vesialueilleen. Vaikka kyseisellä direktiivillä säädetty veloitteet eivät ehkä vielä ole täysin sitovia, näyttää siltä, etteivät Gent-Terneuzenin-kanavalle asetetut tavoitteet ylitä direktiivin vaatimuksia.

(77) Jos jätevesien kemialliseksi hapenkulutusarvoksi hyväksyt­täisiin 260 mg/l, kyseinen arvo olisi katsottava yhteisön normiksi, joka vahvistetaan erityisesti direktiivin 96/61/ETY 10 artiklan ja vesivaroja koskevan puitedirektiivin yleistavoitteiden mukaisesti. Belgia ei ole todistanut, että normi 260 mg/l ylittäisi yhteisön lainsäädännön mukaiset normit. Voidaankin päätellä, että kyse on valtion­tuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 6 kohdassa tarkoitettua yhteisön normien täyttämisen kanalta välttämättömästä investoinnista, joka ei ole tukiel­poinen. Vaikka investointi ylittäisi muut sovellettavat ympäristönormit kuin kemiallista hapenkulutusta koskevan normin, näyttää siltä, ettei tukiel­poinia lisäinvestointikus­tan­nuksia ole eikä komissio voi katsoa kyseisiin inves­tointeihin myönnettävää tukea miltään osin yhteismark­kinoille soveltuvaksi tueksi.

5.3.6 Veden jälkikäsittely

(78) Lisäinvestoinnit veden jälkikäsittelylaitoksiin tehdään ke­mialliseen hapenkulutukseen liittyvien normien noudatta­miseksi. Belgia ei ole ilmoittanut, ylittävätkö kyseiset nor­mit yhteisön normit. Belgia ei joka tapauksessa ole tehnyt

ilmoitusta kyseisiin investointeihin myönnetystä tuesta, sillä tilanne ei ole vielä selkiytynyt ja riippuu SEL:ltä ympäristöluvan noudattamiseksi vaaditun tutkimuksen tuloksista. Komissio ei sen vuoksi tee päätelmiä tästä kysymyksestä.

5.4 Rautatieinfrastruktuuri ja keräyspaperin varastointi

(79) Tämä hankkeen osa koskee kuljetustoimintaa eikä varsinaista paperintuotantoa. Kyseinen investointi vaikuttaa sen vuoksi ensisijaisesti kilpailuun kuljetusmarkkinoilla. Perustamissopimuksen 73 artiklassa määrätään, että liikenteen yhteensovittamiseksi tarvittavat tuet ovat perustamissopimuksen mukaisia. Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1107/70⁽¹⁶⁾ pannaan täytäntöön perustamissopimuksen 73 artikla. Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään, että siihen asti, kunnes yhteiset säännöt infrastruktuurikustannusten jaosta tulevat voimaan, jäsenvaltiot voivat myöntää tukia yrityksille, jotka vastaavat käyttämäänsä infrastruktuuriin liittyvistä kuluista, kun taas muilla yrityksillä ei ole samanlaisia kuluja. Komissio katsoo aiemman päätöksentekokäytäntönsä⁽¹⁷⁾ mukaisesti, että sivuraiteista aiheutuvat kustannukset kuuluvat kyseisen artiklan soveltamisalaan, sillä kilpailevia kuljetusmuotoja ja erityisesti maantiekuljetuspalveluja tarjoavat yritykset eivät joudu maksamaan samoja infrastruktuurikustannuksia. Tarkasteltavana olevan tapauksen kaltainen kuljetusmuodon vaihtaminen toiseen katsotaan perustamissopimuksen 73 artiklassa tarkoitetuksi yhteensovittamiseksi. Komission päätöksentekokäytännön mukaisesti tuki, jonka enimmäisintensiteetti on 50 prosenttia, voidaan katsoa tämän perusteella yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi. SEL on lisäksi osoittanut, että rautatiekuljetukset eivät olleet välttämättömiä yrityksen toiminnan jatkumiselle. Voidaankin katsoa, että tuki voi kannustaa yritystä investoinnin tekemiseen. Tähän hankkeen osaan myönnettävä enintään 4 432 000 euron tuki voidaan sen vuoksi katsoa perustelluksi perustamissopi­muksen 73 artiklan nojalla.

5.5 Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuva tuki

(80) Koska valtion­tuesta ympäristönsuojelulle annettuja suun­ta­viivoja ei voida soveltaa paperikoneeseen 4, siistauslai­tokseen 2 ja paperikoneeseen 3 tehtäviin investointeihin, komissio on tutkinut, voidaanko kyseisiin investointeihin myönnettävän tuen katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

⁽¹⁶⁾ EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 543/97 (EYVL L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽¹⁷⁾ Ks. asiassa N 643/2001, Itävallan tukiohjelma sivuraiteiden kehittämiseksi, 19 päivänä kesäkuuta 2002 tehty komission päätös (EYVL C 178, 26.7.2002, s. 20), asiassa N 308/2002, suuntaviivat rautatieinfrastruktuuria koskevista investointituista Sachsen-Anhaltin osavaltiossa, 18 päivänä syyskuuta 2002 tehty päätös (EYVL C 277, 14.11.2002, s. 2) ja asiassa N 597/2000, Alankomaiden järjestelmä, josta tuetaan teollisuuden yksityisiä yhteyksiä sisävesiväylille, 9 päivänä helmikuuta 2001 tehty päätös (EYVL C 102, 31.3.2001, s. 8).

5.5.1 Paperikone 4 ja siistauslaitos 2: sanomalehtipaperi sataprosenttisesta uusiokuidusta

- (81) SEL:n tekemä investointi sataprosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan sanomalehtipaperin tuotantokapasiteettiin on katsottava investoinniksi nykytekniikkaan, johon monet sanomalehtipaperin tuottajat ovat investoineet tai investoivat ennemmin tai myöhemmin. Riittävien keräyspaperimäärien saatavuus näyttää ratkaisevalta seikalta tämän kysymyksen osalta, kuten Belgian mainitsemat esimerkit sataprosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan sanomalehtipaperin tuotantoyksiköistä osoittavat. Yksi näistä esimerkkisyksiköistä sijaitsee toisella Stora Enson tehtaalla. Nykytekniikkaa vastaava tekniikka on erotettava yleisimmin käytetystä tekniikasta. Sillä, että tämäntyyppiä paperikoneita ei tuoteta (vielä) sarjatuotantona ja koneen optimaalisen käytön edellyttämät säädöt vievät kaksi vuotta, ei ole vaikutusta komission laatimaan arviointiin. Komissio ei sen vuoksi voi katsoa tukea tämän perusteella yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi. Komissio teki äskettäin samansuuntaisen päätöksen brittiläiselle Shotton-yritykselle samantyyppiseen investointiin myönnetystä tuesta⁽¹⁸⁾.

5.5.2 Paperikone 3: siirtyminen 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavaan aikakauslehtipaperiin

- (82) Uusiokuitupitoisuudeltaan 80-prosenttisen päällystämättömän aikakauslehtipaperin tuotanto on epäilemättä harvinaista ja on todennäköistä, että SEL Langerbrugge on ensimmäinen tuotantolaitos, jossa käytetään kuuden metrin levyistä on-line-kalantaria korkealaatuisen, uusiokuitupitoisuudeltaan yli 60-prosenttisen SC-paperin tuotantoon. Pitää myös epäilemättä paikkansa, että aikakauslehtipaperin kaltaisen korkealaatuisen tuotteen uusiokuitupitoisuus on yleensä alhaisempi. Komissio päätelee kuitenkin jäljempänä mainituista syistä, että paperikoneeseen 3 tehtyjä investointeja ei voida katsoa tukikelpoisiksi suoraan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (83) Uusiokuitupitoisuuden nostaminen on ensiksikin tällä hetkellä paperialan vallitseva kehityssuuntaus paitsi sanomalehtipaperin, myös aikakauslehtipaperin ja erityisesti SC-paperilaadun tuotannossa. On mahdollista, että kyseinen investointi ylittää puhtaasti tekniseltä kannalta tason, jolle nykytekniikan voidaan katsoa sijoittuvan, vaikka ei ole vielä saatu näyttöä siitä, että 80-prosentin uusiokuitupitoisuus on realistinen tavoite. Kyseiset tavoitteet eivät joka tapauksessa näytä eroavan suuresti tavoitteista, joita muiden paperintuottajien voidaan otaksua asetettavan

itselleen jo nyt tai lähitulevaisuudessa. Sekä asianomaisten kolmansien toimittamat tiedot että komission äskettäin tutkimat asiat⁽¹⁹⁾ tukevat tätä näkemystä.

- (84) Investointi tukee lisäksi kokonaisvaltaisesti SEL:n investointiohjelmaa, jonka painopistealueita ovat omaisuuserien kunnostaminen luomatta uutta, kilpailua vääristävää kapasiteettia ja paperikoneen 2 käytöstäpoisto, nivoutuu SEL:n omien sanojen mukaan kokonaisvaltaiseksi osaksi Stora Enson jatkuvaa parantamisohjelmaa, jossa keskitytään sellaisten tuotantoyksikköjen sulkemiseen, jotka ovat pitkällä aikavälillä kannattamattomia ("dit past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma date er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen"). Paperikone 4 edustaa kehittyneempää tekniikkaa kuin vanha paperikone 3 ja uusi paperikone 3 vastaavasti kehittyneempää tekniikkaa kuin vanha paperikone 2. Paperikoneen 2 ja eräiden Ruotsissa ja Suomessa sijaitsevien omaisuuserien käytöstäpoisto mahdollistavat sen, ettei liikakapasiteettia synny. Kyseiset investoinnit tuovat SEL:lle huomattavia etuja, sillä sen ei tarvitse maksaa täysin uudesta, kalliista aikakauslehtipaperikoneesta aiheutuvia investointikustannuksia, sen tuotantokapasiteetti ei lisäännä kohtuuttomasti ja yritys voi kehittää käyttämänsä teknologiaa ilman liian suuria rahoituksellisia ja taloudellisia riskejä. SEL:n tekemä investointi oli ainoa vaihtoehto 80-prosenttisesta uusiokuidusta valmistettavan paperin tuottamiseksi suhteellisin vähäisin kustannuksin. Paperikoneen 2 muuttaminen olisi esimerkiksi mahdollistanut enintään 55-prosentin uusiokuitupitoisuuden. Jokainen paperintuottaja, joka haluaa pysyä pitkällä aikavälillä teknologian ja ympäristön kannalta kilpailukykyisenä, joutuu tekemään säännöllisesti vastaavia investointeja innovatiivisiin tuotteisiin. Tuen kannustavaa vaikutusta onkin syytä epäillä, vaikka voidaankin katsoa, että investointi liittyy nykytekniikkaa kehittyneempään tekniikkaan.
- (85) Euroopan tasolla on lisäksi annettu sitoumus paperin keskimääräisen uusiokuitupitoisuuden nostamisesta 56 prosenttiin vuoteen 2005 mennessä. Keskimääräinen uusiokuitupitoisuus on Belgiassa tällä hetkellä 49,8 prosenttia. Vaikka aikakauslehtipaperin uusiokuitupitoisuus on yleensä pienempi, näiden tavoitteiden saavuttaminen näyttää vaikealta nostamalla pelkästään muiden paperilaitosten kuin aikakauslehtipaperin uusiokuitupitoisuutta. SEL itse korostaa, että sen asema Belgian paperimarkkinoilla aiheuttaa sen, että normeilla on suora vaikutus sen toimintaan. Sanomalehtipaperin osuus paperin kokonaistuotannosta on vähäinen. Kaikki sanomalehtipaperin tuotantolaitokset eivät myöskään sijaitse riittävän lähellä kierrätyspaperilähteitä eikä paperin uusiokuitupitoisuuden nostamisen edellyttämien mukautusten tekeminen kyseisiin laitoksiin välttämättä aina ole taloudellisesti toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Tämän vuoksi ei voida pitää yllätyksenä sitä, että uusiokuitupitoisuuden nostaminen on vallitseva suuntaus myös aikakauslehtipaperin tuotannossa.

⁽¹⁸⁾ Valtiontuesta N:o C 61/2002, jonka Yhdistynyt kuningaskunta aikoo myöntää sanomalehtipaperin jälleenkäsittelylaitokselle WRAP-ohjelmasta, 23 päivänä heinäkuuta 2003 tehty komission päätös 2003/814/EY (EUVL L 314, 28.11.2003, s. 26).

⁽¹⁹⁾ Erityisesti asia N 713/02, tuki LEIPA Georg Leinfelder GmbH:lle (Brandebourg, Saksa) (EUVL C 110, 8.5.2003, s. 13).

- (86) Belgia ja SEL eivät myöskään ole antaneet selvitystä kustannuksista, jotka olisivat aiheutuneet vastaavasta investoinnista uusiokuitupitoisuudeltaan "normaalimpaa" aikakauslehtipaperia tuottavaan laitokseen, ja säästöistä, jotka tehdystä investoinnista saadaan suhteessa tähän vaihtoehtoiseen investointiin. Belgia ja SEL painottavat kuitenkin sitä seikkaa, että lisäkustannukset ovat välttämättömiä paitsi 80-prosentin uusiokuitupitoisuuden saavuttamiseksi, myös korkealaatuisen aikakauslehtipaperin tuottamiseksi paperikoneella, jonka alkuperäinen käyttötarkoitus oli sanomalehtipaperin tuotanto. Investointikustannuksiin sisältyy sen vuoksi erä, jotka liittyvät vedenpoistolaitteeseen (vedenpoisto SC-paperista on tavanomaista vaikeampaa), kolmanteen kuivatusosaan (koska SC-paperi on painavampaa), on-line-softkalanteriin, jossa on 2x4-nipit paperin kiilto-ominaisuuksien optimoimiseksi ja SC-laadun tuotantoon mukautetut telat, sekä uudet sellun keitossa käytettävät välineet SC-paperin tuotannossa käytettävän sellun valmistamiseksi. Parhaassakin tapauksessa vain osa investoinnista voitaisiin katsoa sellaiseksi, jonka ainoana tarkoituksena on kierrätysasteen nostaminen⁽²⁰⁾.
- (87) Kuten edellä jaksossa 5.3.1 todetaan, ei ole olemassa mitään takeita siitä, että investointi mahdollistaisi uusiokuitujen käytön lisäämisen tai SEL:n myymistä tuotteista peräisin olevien uusiokuitujen käytön lisäämisen. Tuen myöntämisen ehdoksi ei ole asetettu esimerkiksi kunnallisesta paperinkeräyksestä peräisin olevan keräyspaperin vastaanoton lisäämistä, kuten Shottonille myönnetyn tuen tapauksessa. Koska tuella ei ole välittömiä myönteisiä ympäristövaikutuksia, sen päätarkoituksena näyttää olevan innovointi. Komissio voi kuitenkin hyväksyä yksinomaan perustutkimukseen ja teolliseen tutkimukseen sekä kilpailua edeltävään kehittämistoimintaan tarkoitettut tuet tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävästä valtion tuesta annettujen yhteisön puitteiden⁽²¹⁾ nojalla. Mitä markkinaläheisempää tutkimus- ja kehitystoiminta on, sitä suurempi on riski, että tuki vääristää kilpailua. Sen vuoksi kyseisten puitteiden 2.3 kohdassa suljetaan puitteiden soveltamisalan ulkopuolelle tuet niille toiminnoille, joita voidaan pitää uutta luovina, mutta jotka eivät vastaa edellä mainittujen tutkimus- ja kehitystoiminnan vaiheita. Kolmansien esittämät huomautukset vahvistavat, että kilpailu on vaarassa vääristyä tarkasteltavana olevassa tapauksessa.

6. PÄÄTELMÄT

- (88) Belgia on noudattanut perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan ja valtioneusta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 76 kohdan mukaista velvollisuuttaan ilmoittaa tuesta ennakkoon komissiolle.

- (89) SEL:n paperikoneeseen 4 tekemät investoinnit mahdollistavat sähkön, lisäaineiden ja veden kulutuksen pienentämisen perinteiseen sanomalehtipaperikoneeseen verrattuna. Tukikelpoiset investointikustannukset ovat 14,1 miljoonaa euroa, joten 5,64 miljoonan euron tuki voidaan katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi. Komissio katsoo myös sähköä ja lämpöä tuottavaan lietteenpolttolaitokseen tehtyä investointia koskevan 13 449 600 miljoonan euron tuen soveltuvan yhteismarkkinoille. Rautatieinfrastruktuuriin ja keräyspaperin varastointiin tehtyjen investointien osalta komissio arvioi yhteismarkkinoille soveltuvan tuen enimmäismääräksi 4 432 000 euroa. Yhteensä 23 521 600 euron tuki katsotaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi.
- (90) Investoinnit, jotka SEL teki paperikoneeseen 3 ja siistauslaitokseen 2 sekä makean veden ja jätevesien käsittelylaitokseen, eivät ole tukikelpoisia,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Belgia aikoo myöntää N.V. Stora Enso Langerbruggelle ja joka koostuu 25,9 miljoonan euron avustuksesta ja arviolta 9 miljoonan euron kiinteistöverovapautuksesta, soveltuu yhteismarkkinoille 23 521 600 euron enimmäismäärään saakka.

Komissio hyväksyy tämän vuoksi 23 521 600 euron suuruisen tuen myöntämisen.

Jäljelle jäävä tukimäärä on yhteismarkkinoille soveltumatonta tukea, jota ei voida panna täytäntöön.

2 artikla

Belgian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta päätöksen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 8 päivänä syyskuuta 2004.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

⁽²⁰⁾ Tämä on lisäksi osoitus siitä, että jos paperikoneeseen 3 tehty investointi katsottaisiin tukikelpoiseksi, vain osa kustannuksista voitaisiin katsoa valtioneusta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 36 ja 37 kohdan mukaisiksi lisäkustannuksiksi.

⁽²¹⁾ EYVL C 45, 17.2.1996, s. 5.

OIKAISUJA

Oikaistaan komission asetus (EY) N:o 1582/2004, annettu 8 päivänä syyskuuta 2004, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien integroitujen elektronisten pienloistelamppujen tuonnissa neuvoston asetuksella (EY) N:o 1470/2001 käyttöön otettujen polkumyymntoimenpiteiden mahdollista kiertämistä Vietnamista, Pakistanista tai Filippiineiltä lähetettyjen integroitujen elektronisten pienloistelamppujen tuonnilla, riippumatta siitä, onko niiden alkuperämaaksi ilmoitettu Vietnam, Pakistan tai Filippiinit, koskevan tutkimuksen vireillepanosta ja kyseisen tuonnin kirjaamisvelvoitteesta

(Euroopan unionin virallinen lehti L 289, 10. syyskuuta 2004)

Sivulla 56, 1 artiklan 1 kohdassa:

korvataan: "Taric-koodiin 8539 31 90*91"

seuraavasti: "Taric-koodiin 8539 31 90*92".

Oikaistaan komission asetus (EY) N:o 305/2005, annettu 19 päivänä lokakuuta 2004, neuvoston asetuksen (EY) N:o 312/2003 muuttamisesta tiettyjen Chilestä peräisin olevien tuotteiden tariffikiintiöiden osalta

(Euroopan unionin virallinen lehti L 52, 25. helmikuuta 2005)

Sivulla 8, asetuksen liitteessä olevan taulukon ensimmäisessä sarakkeessa:

korvataan: "09.1937 (*)"

seuraavasti: "09.1940 (*)";

korvataan: "09.1939"

seuraavasti: "09.1941";

korvataan: "09.1941 (**)"

seuraavasti: "09.1942 (**)".
