

Euroopan unionin virallinen lehti

L 27



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

54. vuosikerta

1. helmikuuta 2011

Sisältö

II Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset

KANSAINVÄLISET SOPIMUKSET

2011/58/EU:

- ★ Neuvoston päätös, annettu 25 päivänä lokakuuta 2010, Euroopan unionin ja Marokon kuningaskunnan välisen riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta 1

2011/59/EU:

- ★ Neuvoston päätös, annettu 25 päivänä lokakuuta 2010, Euroopan unionin ja Egyptin arabitasavallan välisen, Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Egyptin arabitasavallan välisestä assosiaatiosta tehdyn Euro-Välimeri-sopimuksen kauppaa koskeviin määräyksiin liittyviin riitoihin sovellettavan riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan pöytäkirjan allekirjoittamisesta 2

ASETUKSET

- ★ Komission asetus (EU) N:o 72/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Ranskan lipun alla purjehtivien alusten sardellin kalastuksen kieltämisestä alueella VIII 3
- ★ Komission asetus (EU) N:o 73/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Ranskan lipun alla purjehtivien alusten sillin kalastuksen kieltämisestä EU:n ja Norjan vesillä alueella IV linjan 53° 30' pohjoista leveyttä pohjoispuolella 5

Hinta: 3 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

FI

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 (EU) N:o 74/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Ranskan lipun alla purjehtivien alusten turskan kalastuksen kieltämisestä kansainvälisillä vesillä alueilla I ja IIb	7
★ Komission asetus (EU) N:o 75/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten sinimarliinin kalastuksen kieltämisestä Atlantin valtamerellä	9
★ Komission asetus (EU) N:o 76/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Espanjan lipun alla purjehtivien alusten mustahuotrakalan kalastuksen kieltämisestä yhteisön vesillä ja kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuulumattomilla vesillä alueilla VIII, IX ja X	11
★ Komission asetus (EU) N:o 77/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Espanjan lipun alla purjehtivien alusten luikeroturskien kalastuksen kieltämisestä yhteisön vesillä ja kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuulumattomilla vesillä alueilla V, VI ja VII	13
★ Komission asetus (EU) N:o 78/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Espanjan lipun alla purjehtivien alusten merianturan kalastuksen kieltämisestä alueilla VIIa ja VIIb	15
★ Komission asetus (EU) N:o 79/2011, annettu 28 päivänä tammikuuta 2011, Espanjan lipun alla purjehtivien alusten grönlanninpaltaan kalastuksen kieltämisestä NAFO 3LMNO -alueella	17
Komission asetus (EU) N:o 80/2011, annettu 31 päivänä tammikuuta 2011, kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi	19
Komission asetus (EU) N:o 81/2011, annettu 31 päivänä tammikuuta 2011, vilja-alalla 1 päivästä helmikuuta 2011 alkaen kannettavien tuontitullien vahvistamisesta	21

PÄÄTÖKSET

2011/60/EU:

★ Komission päätös, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtioneustusta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (tiedoksiannettu numerolla K(2010) 183) ⁽¹⁾	24
---	----

2011/61/EU:

★ Komission päätös, annettu 31 päivänä tammikuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY nojalla Israelin valtion tarjoaman henkilötietojen suojan riittävydestä automaattisessa henkilötietojen käsittelyssä (tiedoksiannettu numerolla K(2011) 332) ⁽¹⁾	39
---	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

II

(Muut kuin lainsäätämismääräyksessä hyväksyttävät säädökset)

KANSAINVÄLISET SOPIMUKSET

NEUVOSTON PÄÄTÖS,

annettu 25 päivänä lokakuuta 2010,

Euroopan unionin ja Marokon kuningaskunnan välisen riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta

(2011/58/EU)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 207 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan yhdessä sen 218 artiklan 5 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvosto valtuutti 24 päivänä helmikuuta 2006 komission käynnistämään neuvottelut Välimeren alueen kumppaneidensa kanssa kauppamääräyksiä koskevan riitojenratkaisumenettelyn käyttöön ottamiseksi.
- (2) Komissio on käynyt neuvotteluja perustamissopimuksen 207 artiklan mukaisesti nimettyä komiteaa kuullen ja neuvoston antamien neuvotteluohjeiden mukaisesti.
- (3) Nämä neuvottelut on saatettu päätökseen, ja Euroopan unionin ja Marokon kuningaskunnan välinen sopimus riitojenratkaisumenettelyn käyttöönotosta, jäljempänä 'sopimus', parafoitiin 9 päivänä joulukuuta 2009.
- (4) Sopimus olisi allekirjoitettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään Euroopan unionin ja Marokon kuningaskunnan välisen riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan sopimuksen allekirjoittaminen unionin puolesta sillä varauksella, että se tehdään ⁽¹⁾.

2 artikla

Neuvoston puheenjohtaja valtuutetaan nimeämään yksi tai useampi henkilö, jolla on oikeus allekirjoittaa sopimus unionin puolesta.

3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se tehdään.

Tehty Luxemburgissa 25 päivänä lokakuuta 2010.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
C. ASHTON

⁽¹⁾ Sopimuksen teksti julkaistaan yhdessä sen tekemistä koskevan päätöksen kanssa.

**NEUVOSTON PÄÄTÖS,
annettu 25 päivänä lokakuuta 2010,**

Euroopan unionin ja Egyptin arabitasavallan välisen, Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Egyptin arabitasavallan välisestä assosiaatiosta tehdyn Euro–Välimeri-sopimuksen kauppaa koskeviin määräyksiin liittyviin riitoihin sovellettavan riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan pöytäkirjan allekirjoittamisesta

(2011/59/EU)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 207 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan yhdessä sen 218 artiklan 5 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvosto valtuutti 24 päivänä helmikuuta 2006 komission käynnistämään neuvottelut Välimeren alueen kumppaneidensa kanssa kauppamääräyksiä koskevan riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottamiseksi.
- (2) Komissio on käynyt neuvotteluja perustamissopimuksen 207 artiklan nojalla nimettyä komiteaa kuullen ja neuvoston antamien neuvotteluohjeiden mukaisesti.
- (3) Nämä neuvottelut on saatettu päätökseen, ja Euroopan unionin ja Egyptin arabitasavallan välinen pöytäkirja Euroopan yhteisöjen ja sen jäsenvaltioiden sekä Egyptin arabitasavallan välisestä assosiaatiosta tehdyn Euro–Välimeri-sopimuksen ⁽¹⁾ kauppaa koskeviin määräyksiin liittyviin riitoihin sovellettavan riitojenratkaisumenettelyn käyttöönotosta, jäljempänä 'pöytäkirja', parafoitiin 27 päivänä huhtikuuta 2010.
- (4) Pöytäkirja olisi allekirjoitettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään Euroopan unionin puolesta Euroopan unionin ja Egyptin arabitasavallan välisen, Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Egyptin arabitasavallan välisestä assosiaatiosta tehdyn Euro–Välimeri-sopimuksen kauppaa koskeviin määräyksiin liittyviin riitoihin sovellettavan riitojenratkaisumenettelyn käyttöönottoa koskevan pöytäkirjan ⁽²⁾, jäljempänä 'pöytäkirja', allekirjoittaminen sillä varauksella, että pöytäkirja tehdään.

2 artikla

Valtuutetaan neuvoston puheenjohtaja nimeämään yksi tai useampi henkilö, jolla on oikeus allekirjoittaa pöytäkirja unionin puolesta sillä varauksella, että pöytäkirja tehdään.

3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Luxemburgissa 25 päivänä lokakuuta 2010.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
C. ASHTON

⁽¹⁾ EUVL L 304, 30.9.2004, s. 39.

⁽²⁾ Pöytäkirjan teksti julkaistaan yhdessä sen tekemistä koskevan päätöksen kanssa.

ASETUKSET

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 72/2011,

annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,

Ranskan lipun alla purjehtivien alusten sardellin kalastuksen kieltämisestä alueella VIII

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettujen kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kiintiön täyttäminen

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla

Kiellet

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettujen kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään näiltä aluksilta erityisesti pyydetyn kannan aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla

Voimaantulo

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 28 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	59/T&Q
Jäsenvaltio	Ranska
Kanta	ANE/08.
Laji	Sardelli (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Alue	VIII
Päivämäärä	1.12.2010–28.2.2011

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 73/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Ranskan lipun alla purjehtivien alusten sillin kalastuksen kieltämisestä EU:n ja Norjan vesillä alueella
IV linjan 53° 30' pohjoista leveyttä pohjoispuolella**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettujen kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täytyminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettujen kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään näiltä aluksilta erityisesti pyydetyn kannan aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla**Voimaantulo**

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 28 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	52/T&Q
Jäsenvaltio	Ranska
Kanta	HER/4AB.
Laji	Silli (<i>Clupea harengus</i>)
Alue	EU:n ja Norjan vedet alueella IV linjan 53° 30' N pohjoispuolella
Päivämäärä	11.11.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 74/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Ranskan lipun alla purjehtivien alusten turskan kalastuksen kieltämisestä kansainvälisillä vesillä alueilla I ja IIb**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettujen kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täytyminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettujen kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään näiltä aluksilta erityisesti pyydetyn kannan aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla**Voimaantulo**

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 28 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	51/T&Q
Jäsenvaltio	Ranska
Kanta	COD/1/2B.
Laji	Turska (<i>Gadus morhua</i>)
Alue	Kansainväliset vedet alueilla I ja IIb
Päivämäärä	11.11.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 75/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten sinimarliinin kalastuksen kieltämisestä Atlantin valtamerellä**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien tai kyseisissä jäsenvaltioissa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettua kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

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

Tehty Brysselissä 28 päivänä tammikuuta 2011.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täyttäminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltioiden vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettua kalakannan osalta liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisissä jäsenvaltioissa rekisteröidyiltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettua kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään näiltä aluksilta erityisesti pyydetyn kannan aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla**Voimaantulo**

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

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	50/T&Q
	Kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot
Kanta	BUM/ATLANT
Laji	Sinimarliini (<i>Makaira nigricans</i>)
Alue	Atlantti
Päivämäärä	20.11.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 76/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Espanjan lipun alla purjehtivien alusten mustahuotrakalan kalastuksen kieltämisestä yhteisön vesillä ja kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuulumattomilla vesillä alueilla VIII, IX ja X**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yhteisön aluksiin sovellettavien eräiden syvänmeren kalakantojen kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuosiksi 2009 ja 2010 28 päivänä marraskuuta 2008 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1359/2008 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuosiksi 2009 ja 2010.
- (2) Komission saamiin tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitetun kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täytyminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitetun kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään myös näillä aluksilla pyydettyjen kyseiseen kantaan kuuluvien kalojen aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla**Voimaantulo**

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 28 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 352, 31.12.2008, s. 1.

LIITE

Nro	57/DSS
Jäsenvaltio	Espanja
Kanta	BSF/8910-
Laji	Mustahuotrakala (<i>Aphanopus carbo</i>)
Alue	Yhteisön vedet ja vedet, jotka eivät kuulu kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan alueilla VIII, IX ja X
Päivämäärä	30.10.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 77/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Espanjan lipun alla purjehtivien alusten luikeroturskien kalastuksen kieltämisestä yhteisön vesillä ja kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuulumattomilla vesillä alueilla V, VI ja VII**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yhteisön aluksiin sovellettavien eräiden syvänmeren kalakantojen kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuosiksi 2009 ja 2010 28 päivänä marraskuuta 2008 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1359/2008 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuosiksi 2009 ja 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettujen kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täytyminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täytyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellot**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidylt aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettujen kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään myös näillä aluksilla pyydettyjen kyseiseen kantaan kuuluvien kalojen aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaa-

3 artikla**Voimaantulo**

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 28 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 352, 31.12.2008, s. 1.

LIITE

Nro	55/DSS
Jäsenvaltio	Espanja
Kanta	GFB/567-
Laji	Luikeroturskat (<i>Phycis blennoides</i>)
Alue	EY:n vedet ja vedet, jotka eivät kuulu kolmansien maiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan alueilla V, VI ja VII
Päivämäärä	30.10.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 78/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Espanjan lipun alla purjehtivien alusten merianturan kalastuksen kieltämisestä alueilla VIIIa ja VIIIb**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamiin tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitetun kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

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

Tehty Brysselissä 28 päivänä tammikuuta 2011.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla***Kiintiön täyttäminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

*2 artikla***Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitetun jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitetun kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään myös näillä aluksilla pyydettyjen kyseiseen kantaan kuuluvien kalojen aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

*3 artikla***Voimaantulo**

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

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	58/T&Q
Jäsenvaltio	Espanja
Kanta	SOL/8AB.
Laji	Meriantura (<i>Solea solea</i>)
Alue	VIIIa ja VIIIb
Päivämäärä	20.11.2010

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 79/2011,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2011,****Espanjan lipun alla purjehtivien alusten grönlanninpaltaan kalastuksen kieltämisestä NAFO 3LMNO-alueella**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, 20 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan unionin vesillä ja Euroopan unionin aluksiin sellaisilla vesillä, joilla saalisrajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien tiettyjen kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien vahvistamisesta vuodeksi 2010 14 päivänä tammikuuta 2010 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 53/2010 ⁽²⁾ säädetään kiintiöistä vuodeksi 2010.
- (2) Komission saamien tietojen mukaan tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivien tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen alusten mainitussa liitteessä tarkoitettujen kalakannan saaliit ovat täyttäneet vuoden 2010 kiintiön.
- (3) Sen vuoksi on tarpeen kieltää kyseisen kannan kalastus,

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

Tehty Brysselissä 28 päivänä tammikuuta 2011.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla**Kiintiön täytyminen**

Tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion vuotta 2010 koskevan kalastuskiintiön katsotaan täyttyneen tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen kalakannan osalta mainitussa liitteessä vahvistetusta päivämäärästä alkaen.

2 artikla**Kiellet**

Kielletään tämän asetuksen liitteessä tarkoitettujen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta tai kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä aluksilta mainitussa liitteessä tarkoitettujen kannan kalastus mainitussa liitteessä vahvistetusta päivästä alkaen. Kielletään näiltä aluksilta erityisesti pyydetyn kannan aluksella pitäminen, siirtäminen, jälleenlaivaaminen ja purkaminen mainitun päivän jälkeen.

3 artikla**Voimaantulo**

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

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

Lowri EVANS

Meri- ja kalastusasioiden pääosaston pääjohtaja

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 21, 26.1.2010, s. 1.

LIITE

Nro	54/T&Q
Jäsenvaltio	Espanja
Kanta	GHL/N3LMNO
Laji	Grönlanninpallas (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Alue	NAFO 3LMNO
Päivämäärä	16.11.2010

**KOMISSION ASETUS (EU) N:o 80/2011,
annettu 31 päivänä tammikuuta 2011,
kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus) 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 ⁽¹⁾,

ottaa huomioon neuvoston asetusten (EY) N:o 2200/96, (EY) N:o 2201/96 ja (EY) N:o 1182/2007 soveltamissäännöistä hedelmä- ja vihannesalalla 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1580/2007 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 138 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

Asetuksessa (EY) N:o 1580/2007 säädetään Uruguayn kierroksen monenvälisen kauppaneuvottelujen tulosten soveltamiseksi perusteista, joiden mukaan komissio vahvistaa kolmansista maista tapahtuvan tuonnin kiinteät arvot mainitun asetuksen liitteessä XV olevassa A osassa luetelluille tuotteille ja ajanjaksoille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1580/2007 138 artiklassa tarkoitetut kiinteät tuontiarvot vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 2011.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston
pääjohtaja*

⁽¹⁾ EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 350, 31.12.2007, s. 1.

LIITE

Kiinteät tuontiarvot tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi

(EUR/100 kg)

CN-koodi	Kolmansien maiden koodi ⁽¹⁾	Kiinteä tuontiarvo
0702 00 00	IL	116,3
	JO	73,2
	MA	61,8
	TN	128,8
	TR	109,0
	ZZ	97,8
0707 00 05	EG	182,1
	JO	200,0
	MA	100,1
	TR	170,8
	ZZ	163,3
0709 90 70	MA	68,9
	TR	132,7
	ZZ	100,8
0805 10 20	AR	41,5
	BR	41,5
	EG	52,6
	MA	52,3
	TN	67,7
	TR	73,1
	ZA	41,5
	ZZ	52,9
0805 20 10	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
	ZZ	105,2
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
	ZZ	80,5
0805 50 10	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
	ZZ	47,0
0808 10 80	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
	US	128,3
	ZZ	94,5
0808 20 50	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

⁽¹⁾ Komission asetuksessa (EY) N:o 1833/2006 (EUVL L 354, 14.12.2006, s. 19) vahvistettu maanimikkeistö. Koodi "ZZ" tarkoittaa "muuta alkuperää".

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 81/2011,**annettu 31 päivänä tammikuuta 2011,****vilja-alalla 1 päivästä helmikuuta 2011 alkaen kannettavien tuontitullien vahvistamisesta**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 ⁽¹⁾ (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus),ottaa huomioon neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä vilja-alan tuontitullien osalta 20 päivänä heinäkuuta 2010 annetun komission asetuksen (EU) N:o 642/2010 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 2 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 136 artiklan 1 kohdassa säädetään, että CN-koodeihin 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (korkealaatuinen tavallinen vehnä), 1002, ex 1005 (hybridisiemeniä lukuun ottamatta) ja ex 1007 (kylvämiseen tarkoitettua hybridiä lukuun ottamatta) kuuluvien tuotteiden tuontitulli on sama kuin näiden tuotteiden tuontitullilla voimassa oleva interventiohintaa, jota korotetaan 55 prosentilla ja josta vähennetään kyseiseen lähetukseen sovellettava cif-tuontihinta. Tuontitulli ei kuitenkaan voi olla suurempi kuin yhteisen tullitariffin tullit.

- (2) Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 136 artiklan 2 kohdassa säädetään, että mainitun artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tuontitullien laskemista varten kyseisille tuotteille vahvistetaan säännöllisesti edustavat cif-tuontihinnat.

- (3) Asetuksen (EU) N:o 642/2010 2 artiklan 2 kohdan mukaan CN-koodeihin 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99, (korkealaatuinen tavallinen vehnä), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 ja 1007 00 90 kuuluvien tuotteiden tuontitullin laskemisessa käytetään mainitun asetuksen 5 artiklan mukaisesti määriteltyä päivitäistä edustavaa cif-tuontihintaa.

- (4) Tuontitullit olisi vahvistettava 1 päivästä helmikuuta 2011 alkavalle ajanjaksolle, ja niitä olisi sovellettava kunnes uusi vahvistus tulee voimaan,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 136 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen vilja-alan tuontitullit vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä I liitteessä II lueteltujen tekijöiden perusteella 1 päivästä helmikuuta 2011.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 2011.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä tammikuuta 2011.

*Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston
pääjohtaja*

⁽¹⁾ EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 187, 21.7.2010, s. 5.

LIITE I

Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 136 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin tuotteisiin 1 päivästä helmikuuta 2011 alkaen sovellettavat tuontitullit

CN-koodi	Tavaran kuvaus	Tuontitulli ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	Durum VEHNÄ, korkealaatuinen	0,00
	keskilaatuinen	0,00
	heikkolaatuinen	0,00
1001 90 91	Tavallinen VEHNÄ, siemenvilja	0,00
ex 1001 90 99	Tavallinen VEHNÄ, korkealaatuinen, muu kuin siemenvilja	0,00
1002 00 00	RUIS	0,00
1005 10 90	MAISSI, siemenvilja, muu kuin hybridi	0,00
1005 90 00	MAISSI, muu kuin siemenvilja ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	DURRA, muu kuin kylvämiseen tarkoitettu hybridi	0,00

⁽¹⁾ Atlantin valtameren tai Suezin kanavan kautta unioniin saapuvan tavaran tuojaan voidaan soveltaa asetuksen (EU) N:o 642/2010 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti seuraavia tullialennuksia:

- 3 EUR/t, jos purkamissatama sijaitsee Välimerellä tai Mustallamerellä,
- 2 EUR/t, jos purkamissatama sijaitsee Tanskassa, Virossa, Irlannissa, Latviassa, Liettuassa, Puolassa, Suomessa, Ruotsissa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai Pyreneiden niemimaan Atlantin puoleisella rannikolla.

⁽²⁾ Tuojaan voidaan soveltaa kiinteämääräistä alennusta 24 euroa tonnilta, jos asetuksen (EU) N:o 642/2010 3 artiklan vahvistetut edellytykset täyttyvät.

LIITE II

Liitteessä I vahvistettujen tullien laskemista koskevat tekijät

14.1.2011-28.1.2011

1. Asetuksen (EU) N:o 642/2010 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen viitejakson keskiarvot:

(EUR/t)

	Tavallinen vehnä ⁽¹⁾	Maissi	Durumvehnä, korkealaatuinen	Durumvehnä, keskilaatuinen ⁽²⁾	Durumvehnä, heikkolaatuinen ⁽³⁾	Ohra
Pörssi	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Noteeraus	268,47	189,24	—	—	—	—
FOB-hinta USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Palkkio Meksikonlahdella	77,83	11,33	—	—	—	—
Palkkio Suurilla järvillä	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Sisältää palkkion 14 EUR/t (asetuksen (EU) N:o 642/2010 5 artiklan 3 kohta).⁽²⁾ Alennus 10 EUR/t (asetuksen (EU) N:o 642/2010 5 artiklan 3 kohta).⁽³⁾ Alennus 30 EUR/t (asetuksen (EU) N:o 642/2010 5 artiklan 3 kohta).

2. Asetuksen (EU) N:o 642/2010 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen viitejakson keskiarvot:

Rahtikustannukset: Meksikonlahti–Rotterdam 18,68 EUR/t

Rahtikustannukset: Suuret järvet–Rotterdam: — EUR/t

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 27 päivänä tammikuuta 2010,

valtioneustusta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus

(tiedoksiannettu numerolla K(2010) 183)

(Ainoastaan slovakinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/60/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti viimeksi mainitun sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ⁽¹⁾,

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

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽²⁾, ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

muita tietoja, joita komissio tarvitsee voidakseen arvioida kyseessä olevan toimenpiteen. Slovakia toimitti komissiolle 11 päivänä kesäkuuta 2008 huomautuksensa menettelyn aloittamisesta.

(2) Menettelyn aloittamisesta ja tietojen antamista koskevasta välipäätöksestä tehty komission päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽⁴⁾. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kyseisestä toimenpiteestä kuukauden kuluessa julkaisemispäivästä.

(3) Komissio sai huomautuksia kahdelta asianomaiselta osapuolelta. Se toimitti huomautukset Slovakialle sähköpostitse 11 päivänä syyskuuta 2008. Slovakialle annettiin tilaisuus vastata huomautuksiin. Slovakian viranomaisten pyynnöstä 26 päivänä marraskuuta 2008 järjestettiin tapaaminen. Komissio sai Slovakian huomautukset 17 päivänä joulukuuta 2008 päivätyllä sähköpostiviestillä.

1. MENETTELY

(1) Komissio ilmoitti Slovakian tasavallalle 11 päivänä maaliskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä, että se oli päättänyt aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan (aiemman EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan) mukaisen menettelyn Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välillä tehdystä sopimuksesta, jäljempänä 'sopimus' tai 'Ryanairin sopimus', ja tehdä samalla Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan [nykyisen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan] soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ⁽³⁾, jäljempänä 'menettelyasetus', 10 artiklan 3 kohdan mukaisen tietojen antamista koskevan välipäätöksen, joka koskee kaikkia asiakirjoja, tilastotietoja ja

⁽¹⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artikla ovat olleet 1 päivästä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artikla. Asiasisällöltään nämä kaksi määräyskokonaisuutta ovat samanlaiset. Tässä päätöksessä viittauksia Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on pidettävä tarvittaessa viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan.

⁽²⁾ EUVL C 173, 8.7.2008, s. 9.

⁽³⁾ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

2. MENETTELYN ALOITTAMISEN PERUSTEET

(4) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio totesi, että Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s., jäljempänä 'BTS' tai 'lentoasema', on Slovakian tasavallan kansainvälinen päälentosaema. BTS:n nykyisiä osakkeenomistajia ovat Slovakian tasavallan liikenne-, posti- ja televiestintäministeriö (34 prosenttia) ja Slovakian tasavallan kansallisomaisuusrahoisto ⁽⁵⁾, jäljempänä 'kansallisomaisuusrahoisto', (66 prosenttia).

⁽⁴⁾ Ks. alaviite 2.

⁽⁵⁾ Kansallisomaisuusrahoisto (Fonde národného majetku Slovenskej republiky) on oikeushenkilö, joka on perustettu vuonna 1991 Slovakian tasavallan elinten toimialasta siirrettäessä valtion omaisuutta muille henkilöille ja Slovakian tasavallan kansallisrahastosta annetulla kansallisneuvoston lailla 253/1991. (tarkempia tietoja on saatavissa osoitteessa <http://www.natfund.gov.sk/>). Rahaston tarkoituksena ja pääasiallisena tehtävänä on siirtää yksityistettävää valtion omaisuutta valtion ulkopuolisille elimille. Rahasto toimii Slovakian tasavallan kansallisneuvoston suoran valvonnan alaisuudessa, ja rahaston on esitettävä talousarvionsa kansallisneuvoston hyväksyttäväksi, samoin kuin ehdotukset rahaston varojen käyttämisestä edellä mainitun lain 28 §:n 3 momentin b alakohdan mukaisesti ja vuotuinen tilinpäätös sekä rahaston vuotuinen toimintakertomus.

- (5) Menettelyn aloittamista koskeva päätös perustuu kantelijan toimittamiin tietoihin ja tiedotusvälineissä⁽⁶⁾ esitettyihin väitteisiin, joiden mukaan BTS oli antanut Ryanairille 5 päivänä joulukuuta 2005 tehdyn sopimuksen nojalla alennusta lentoasemamaksuista reittiliikenteen lentokohteiden osalta. Väitteiden mukaan alennus koski sekä uusia kohteita että kohteita, joihin lentoasemalta jo liikennöitiin, jäljempänä 'vanhat kohteet'. Sopimus on voimassa 30 päivään kesäkuuta 2016.
- (6) Väitteiden mukaan Ryanairin kanssa tehdyssä sopimuksessa on sovittu niin kutsutusta "palvelumaksusta" (kokonaishinnasta), joka kattaa lennonvalmistelun ja muut ilma-aluksiin liittyvät palvelut; matkustajapalvelut; asematasopalvelut; lastaus-, viestintä- ja lentotoimintapalvelut; tukipalvelut sekä terminaali- ja infrastruktuuripalvelut.
- (7) Perityt maksut ovat väitteiden mukaan huomattavasti pienempiä ilmailukäsikirjassa (Aeronautical Information Publication)⁽⁷⁾, jäljempänä 'AIP', virallisesti julkaistuihin maksuluetteloon verrattuna. Palvelumaksun suuruus vaihtelee väitetyksi sen mukaan, liikennöikö lentoyhtiö uuteen vai vanhaan reittiliikenteen kohteeseen. Seuraavassa taulukossa on lueteltu maksut, jotka Ryanairin pitäisi väitteiden mukaan maksaa, jos siltä perittäisiin AIP:ssä ilmoitetut maksut, sekä maksut, jotka Ryanair maksaa väitteiden mukaan todellisuudessa:

Taulukko 1

Vertailu AIP:ssä ilmoitetuista maksuista ja Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen mukaisista maksuista

(euroina)

	AIP:ssä ilmoitetut maksut ⁽¹⁾	Maksut, jotka Ryanairin väitetään maksavan uusista kohteista ⁽²⁾	Uusia kohteita koskeva alennus	Maksut, jotka Ryanairin väitetään maksavan vanhoista kohteista ⁽²⁾	Vanhoja kohteita koskeva alennus
Laskeutumismaksu	780				
Matkustajamaksu	2 030				
Maapalvelumaksu	250 ⁽⁴⁾				
Yhteensä	3 060	[...] ^(*)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁾ Laskelmissa otettiin esimerkiksi Boeing 737-800 -ilma-alus, jossa on 189 matkustajapaikkaa ja jonka matkustajapaikkojen täyttöaste on 83 prosenttia ja suurin sallittu lentoalähtömassa 69,9.

⁽²⁾ Sopimuksessa annetaan väitteiden mukaan merkittävä alennus maksuista: oletetulla matkustajapaikkojen täyttöasteella (157 matkustajaa) Ryanair maksaa lentoasemalle kaiken kattavan [...] suuruisen maksun matkustajaa kohti [...] 157 matkustajasta; lähtö ja saapuminen), kun on kyse uudesta reittiliikenteen lentokohteesta.

⁽³⁾ Entisiä lentokohteita koskeva palvelumaksu on väitteiden mukaan [...] yhtä Boeing 737-800 -ilma-alusta kohti (lähtö ja saapuminen).

⁽⁴⁾ Maapalvelumaksuista on sovittu erillisissä sopimuksissa lentoaseman ja lentoyhtiön välillä. Kantelijan mukaan erittäin kilpailukykyinen maapalvelumaksu on noin 250 euroa ilma-alusta kohti.

^(*) Tiedot luottamuksellisia.

- (8) Niin kutsuttua uusia lentokohteita koskevaa palvelumaksua oli määrä soveltaa kaikkiin kohteisiin sopimuksen voimaantuloa seuraavien 12 kuukauden ajan. Jokaisena seuraavana vuonna uusia lentokohteita koskevaa palvelumaksua korotetaan [...]. Ensimmäisten [...] vuoden jälkeen uusia lentokohteita koskeva palvelumaksu on yhtä suuri kuin vanhoihin lentokohteisiin sovellettava palvelumaksu. Palvelumaksu sisältää myös paikoitusmaksun. Lisäksi jos jatkossa otettaisiin käyttöön uusia maksuja, joita Ryanairin ei tarvitse maksaa, kasvaisi alennettujen hintojen ja AIP:ssä ilmoitettujen hintojen välinen erotus entisestään.
- (9) Edellä esitetyn perusteella menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettiin seuraavat kolme kysymystä:

— vastaavatko Slovakian viranomaiset BTS:n päätöksestä tehdä sopimus Ryanairin kanssa

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Kantelija toimitti komissiolle AIP:ssä julkaistun maksuluettelon, joka on ollut voimassa joulukuusta 2005:

— laskeutumismaksu: 425 Slovakian korunaa (noin 11,20 euroa) per tonni (suurin sallittu lentoalähtömassa)

— paikoitusmaksu: 9 Slovakian korunaa (noin 0,237 euroa) per tonni per tunti

— matkustajamaksu: 490 Slovakian korunaa (noin 12,90 euroa) per matkustaja

— lähestymis- ja lennonjohtomaksu: 230 Slovakian korunaa (noin 6,07 euroa) per tonni.

Laskeutumismaksu, paikoitusmaksu ja matkustajamaksu maksetaan lentoasemalle. Lähestymis- ja lennonjohtomaksut perii Slovakian tasavallan ilmailuhallinto.

- toimiko BTS markkinataloussijoittajan tavoin suostuessaan antamaan Ryanairille alennusta uusia ja vanhoja lentokohteita koskevista lentoasemamaksuista sopimuksen allekirjoittamisesta 30 päivään kesäkuuta 2016
- mikäli uusia ja vanhoja lentokohteita koskeva palvelumaksu katsotaan valtiontueksi, soveltuuko tämä tuki sisämarkkinoille.
- (10) Ensimmäisestä kysymyksestä komissio totesi tutkintamennettelyn aloittaessaan, että BTS:n osakkeenomistajat nimittivät 22 päivänä lokakuuta 2007 Slovakian tasavallan liikenne-, posti- ja televiestintäministeriön ehdotuksesta BTS:n johtokunnan uuden puheenjohtajan. Näin ollen komissio esitti epäilevänsä Slovakian viranomaisten väitettä, jonka mukaan sopimuksen tekemistä koskeva päätös ei olisi valtion vastuulla.
- (11) Toisessa kysymyksessä komission oli tutkittava, tekikö BTS:n sopimuksen juuri tässä tapauksessa tuottavuusnäkökymien ohjaamana ja onko Ryanairin väitetyksi saama hyöty sellainen etu, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.
- (12) Slovakian viranomaiset esittivät, että BTS toimii lentoaseman pitäjänä minkä tahansa markkinoilla toimivan yrityksen tapaan. Se määrittelee lentoliikenteenharjoittajille lentoasemalla tarjottavista palveluista perittävät maksut neuvottelemalla jokaisen liikenteenharjoittajan kanssa erikseen eli tekemällä osapuolten välillä sopimuksen liiketoimintaperiaatteidensa mukaisesti.
- (13) Lisäksi alennusten antaminen on viranomaisten mukaan yleinen liiketoimintakäytäntö kaikkien lentoyhtiöiden kohdalla ja viranomaisten mukaan alennuksilla kannustetaan lentoliikenteenharjoittajia kuljettamaan enemmän matkustajia lentoasemalle. Lentoaseman pitäjä BTS saa näin suuremmat tulot sekä lentoliikenteenharjoittajille tarjotuista palveluista perittävistä maksuista että muusta lentoasemalla harjoittamastaan liiketoiminnasta, joka ei liity ilmakuljetuksiin vaan jolla on tarkoitus tehdä lentoasema houkuttelevammaksi matkustajien kannalta. Lentoliikenteenharjoittajien tukeminen tukee siis suoraan lentoaseman kehittämistä.
- (14) Slovakian viranomaiset eivät kuitenkaan toimittaneet komissiolle tietoja sopimuksen ehdoista eikä sopimuksen tekemisen tarkemmista olosuhteista. Näin ollen komissio ilmoitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilevänsä, oliko BTS tehnyt sopimuksen pitkän aikavälin tuottavuusnäkökymien ohjaamana. Oli siis edelleen mahdollista, että Ryanair sai sopimuksen tekemisestä sellaista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.
- (15) Kolmannen kysymyksen osalta komissio epäili, voidaanko lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta annetun komission tiedonnannon, jäljempänä 'vuoden 2005 suuntaviivat' ⁽⁸⁾, mukaisten tuen soveltuvuuden edellytysten katsoa täyttyneen tässä tapauksessa ja voidaanko valtiontukitoimenpiteen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (16) Menettelyasetuksen 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti tehdyssä tietojen antamista koskevassa välipäätöksessä Slovakian tasavaltaa pyydettiin toimittamaan kaikki asiakirjat, tilastotiedot ja muut tiedot, jotka ovat tarpeen kyseessä olevan toimenpiteen arvioinnissa, sekä erityisesti seuraavat tiedot:
- sopimusehdot
- tutkimukset, sisäiset asiakirjat ja mahdolliset muut asiakirjat, joiden perusteella sopimuksesta neuvoteltiin
- lentoaseman liiketoimintasuunnitelma ja mahdolliset muut strategiset asiakirjat, jotka liittyvät Ryanairia koskevaan liiketoimintastrategiaan
- säännöt/olosuhteet, joiden mukaisesti maksuista on neuvoteltu muiden lentoyhtiöiden kanssa, ja menettely, jonka mukaisesti maksuja peritään muilta Bratislavaan tai Bratislavasta liikennöiviltä lentoyhtiöiltä (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope)
- mahdollinen kansallisuusomaisuusrahoitus ja Slovakian valtion välillä tehty BTS:ää koskeva osakassopimus
- menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 70 kohdassa vaaditut tiedot.

3. SLOVAKIAN HUOMAUTUKSET

- (17) Slovakian viranomaiset esittivät huomautustensa aluksi taustatietoja Ryanairin liikennöimistä lentokohteista (11 kohdetta) sekä muiden lentoliikenteenharjoittajien liikennöimistä lentokohteista (SkyEurope: 9 reittiliikenteen lentokohdetta ja 9 kesäkohdetta, ČSA: 1 lentokohde, Air Slovakia: 4 lentokohdetta, Lufthansa: 1 lentokohde ja Aeroflot: 1 lentokohde) lentoasemalla vuonna 2008.

⁽⁸⁾ EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

(18) Huomautuksissaan Slovakian viranomaiset selittivät lisäksi, että AIP:ssä luetellaan lentoaseman vakiomaksut. Lentoasema voi kuitenkin tuottavuutensa parantamiseksi ja kapasiteettinsa käytön lisäämiseksi myöntää yksittäisillä sopimuksilla alennuksia näistä vakiomaksuista. Alennukset myönnetään erilaisin perustein, joita ovat esimerkiksi kuljetettujen matkustajien määrä, liikennöintiä ja/tai uusien reittien käyttöönotto. Jos lentoliikenteenharjoittaja ei noudata sopimuksessa sovittuja perusteita, se menettää oikeutensa alennuksiin.

(19) Slovakian viranomaiset selittivät vielä, että BTS vastaa kaupallisena yrityksenä itse hinnoittelustrategiastaan ja lentoliikenteenharjoittajien kanssa tekemiensä sopimusten tuottavuudesta. BTS esittää neuvoa-antavalle lautakunnalle vain vuotuisen kokonaisstrategiansa, joka koskee lentoaseman matkustajamääriä, sen kokonaistuloja ja -kustannuksia sekä sen investointeja ja investointien rahoittamista. Tässä vuotuisen strategian esittelyssä ei oteta huomioon yksittäisiä lentoliikenteenharjoittajia eikä yksittäisiä sopimuksia.

(20) Slovakian viranomaiset selittivät lisäksi, että koska BTS oli riippumaton, ne eivät pystyneet antamaan komissiolle tietoja asianomaisten reittien kannattavuudesta eivätkä toimittamaan mitään Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta käytyihin neuvotteluihin liittyviä asiakirjoja.

(21) Slovakian viranomaisten mielestä BTS:n ja Ryanairin välinen sopimus oli tehty kaupallisin ehdoin eikä siihen liittynyt valtiontukea.

3.1 5 päivänä joulukuuta 2005 tehty Ryanairin sopimus

(22) Slovakian viranomaiset toimittivat myös jäljennöksen 5 päivänä joulukuuta 2005 päiväystä BTS:n ja Ryanairin välisestä "lentoasemapalvelusopimuksesta". Sopimuksessa asetetaan liikennöintiä ja maksuja koskevat ehdot, joiden mukaisesti Ryanair aloittaa kaupallisen lentotoiminnan ja harjoittaa sitä lentoasemalla. Sopimus tuli voimaan sopimuksen allekirjoittamispäivänä (eli 5 päivänä joulukuuta 2005), ja sen on määrä päättyä 30 päivänä kesäkuuta 2016.

(23) Sopimukseen ei liity yksinoikeutta, vaan osapuolet sopivat, että sopimuksella Ryanairille myönnettyjä ehtoja voitiin soveltaa avoimesti ja syrjimättömästi myös mihin tahansa muuhun lentoyhtiöön, joka sitoutuisi volyymitaan yhtä mittavaan lentotoimintaan lentoasemalla.

(24) Ryanair sitoutui sopimuksessa maksamaan vähintään [...] reitistä päivässä 1 päivästä heinäkuuta 2009 myös siinä tapauksessa, että sen liikennöimiä reittejä olisi vähemmän

1 päivän heinäkuuta 2009 ja 30 päivän kesäkuuta 2016 välisenä aikana. BTS sitoutui tarjoamaan Ryanairille riittävät tilat ja palvelut, jotta se pystyisi liikennöimään näillä sovitulla vähintään [...] reitillä päivässä.

3.1.1 Ryanairin palvelumaksu

(25) Ryanair maksaa sopimuksen allekirjoittamisesta lähtien lentoaseman tarjoamista palveluista kutakin ilma-alusta (lähtevää ja saapuvaa) kohti kokonaismaksun, niin kutsutun "palvelumaksun", jonka suuruus on [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti. Tätä maksua nostetaan [...] joka vuosi 1 päivänä tammikuuta edelliseen vuoteen verrattuna, paitsi jos kyseessä on "uusi lentokohde" (ks. jäljempänä). Maksu sisältää laskeutumismaksun, lähtömaksun ja maapalvelumaksut sekä turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät maksut.⁽⁹⁾ Siihen ei sisälly Slovakian ilmailuhallinnon perimää lähestymismaksua eikä ilma-aluksen paikoitusmaksua, sillä Ryanairin ilma-aluksia ei säilytetä lentoasemalla.

(26) Sopimuksessa todetaan, että jos lentoasema ottaa käyttöön turvatoimiin liittyviä veroja tai muita maksuja kuin "palvelumaksuun" jo sisältyviä, lentoaseman on perittävä kyseiset maksut suoraan matkustajilta.

3.1.2 Uusia lentokohteita koskeva maksu

(27) Slovakian viranomaiset selittivät, että "uudella lentokohteella" tarkoitetaan sopimuksessa mitä tahansa reittiliikenteen lentoa, jota mikään muu lentoliikenteenharjoittaja ei ole liikennöinyt lentojen aloittamista edeltävänä vuonna, samaan aikaan, silloisen lentoaikataulun voimassaolon aikana. Maksua sovelletaan vain, jos lentoyhtiö liikennöi vähintään [...] lentoa viikossa. Lentokohteen nimeämisessä lentoaseman IATA/ICAO-koodi on ratkaiseva tekijä. Toisin sanoen uuden lentokohteen määritelmä liittyy lentoasemaan, ei kaupunkiin. Uusia lentokohteita koskeva maksu kattaa samat asiat kuin normaali palvelumaksu.

(28) Ryanair maksaa lentoasemalle seuraavat palvelumaksut kultakin 12 kuukauden jaksolta uuden lentokohteen liikennöinnin aloittamispäivästä alkaen:

— 1. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)

— 2. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)

— 3. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)

— 4. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)

⁽⁹⁾ Näihin maksuihin sisältyvät turvatoimenpiteet (kuten palonsammutus), matkustajien ja matkatavaroiden turvallisuustarkastukset ja muut laissa edellytetyt turvallisuuspalvelut.

- 5. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)
 - 6. vuosi: [...] jokaista tyyppin B737-800 ilma-alusta kohti (lähtevät + saapuvat)
 - kuuden vuoden jälkeen sovelletaan Ryanairin normaalia palvelumaksua (ks. edellä oleva johdantosan 25 kappale).
- (29) Uusia lentokohteita koskevia maksuja ei koroteta [...] joka vuosi.

3.1.3 Muut Ryanairille tarjotut palvelut

- (30) Lentoasema tarjoaa maapalveluasiamiehenä Ryanairille myös lippujen varaus- ja välityspalveluja. Sopimuksen mukaan Ryanair maksaa lentoasemalle [...] suuruisen välityspalkkion kaikista uusista Ryanairin varauksista (ilman veroja, muutoksista perittäviä kuluja, muita palkkioita sekä asiakaspalvelumaksuja ja muita maksuja), jotka lentoasema myy pankki- tai luottokortilla. Välityspalkkio muodostuu seuraavasti:
- kuukauden keskimääräinen summa kutakin lähtevää matkustajaa kohti enintään [...] euroa: [...] välityspalkkio kokonaissummasta
 - kuukauden keskimääräinen summa kutakin lähtevää matkustajaa kohti vähintään [...] ja enintään [...] euroa: [...] välityspalkkio kokonaissummasta
 - kuukauden keskimääräinen summa kutakin lähtevää matkustajaa kohti vähintään [...] euroa: [...] välityspalkkio kokonaissummasta.

4. KOLMANSIEN HUOMAUTUKSET

4.1 BTS

- (31) BTS:n huomautukset toimitettiin 8 päivänä heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä.

4.1.1 Valtion vastuu sopimuksen tekemisestä

- (32) BTS selitti osakkeenomistajiensa osalta, että sopimuksen allekirjoittamishetkellä (5 päivänä joulukuuta 2005) Slovakian tasavallan liikenne-, posti- ja televiestintäministeriö oli lentoaseman ainoa osakkeenomistaja. Slovakian tasavallan kansallisomaisuusrahoisto sai BTS:n osakkeiden

omistusoikeuden vasta myöhemmin yksityistämisen prosessissa. Näin ollen kansallisomaisuusrahoiston aseman ja vaikutuksen tarkempi käsitteleminen ei ollut BTS:n mielestä oleellista.

- (33) BTS:n mielestä Ryanairille myönnettyjä alennuksia ei maksettu millään tavoin valtion varoista, sillä BTS:llä ei ollut yksityisenä pörssiyhtiönä valtion varoja käytettävissään. BTS:n mielestä pelkästään se, että valtio omistaa BTS:n osakkeet, ei automaattisesti osoita, että kyseessä olisivat valtion varat. EY:n perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisesti perustamissopimuksessa ei kohdella eriarvoisesti julkisten viranomaisten ja yksityishenkilöiden omistusoikeutta.

- (34) BTS selitti vielä, ettei valtio ole vastuussa sopimuksen allekirjoittamista koskevasta päätöksestä, vaikka ministeriö ainoana osakkeenomistajana nimesi johtokunnan jäsenet, jotka neuvottelivat kyseisestä sopimuksesta ja allekirjoittivat sen. BTS:n mielestä jäsenet valittiin BTS:n yhtiöjärjestyksen mukaisesti avointen valintamenettelyjen perusteella. Slovakian kauppalaain ja BTS:n yhtiöjärjestyksen mukaan johtokunta johtaa yhtiön toimintaa ja tekee liiketoimintapäätökset sekä yhtiön toimintaan ja organisaatioon liittyvät päätökset, ellei tällaisia päätöksiä ole annettu muiden elinten tehtäväksi. Lisäksi johtokunta on Slovakian kauppalaain mukaan velvollinen toimimaan yhtiön edun mukaisesti, ja se vastaa aiheuttamistaan vahingoista, ellei voida osoittaa, että johtokunnan jäsenet ovat toimineet tehtäviään hoitaessaan ammattimaista huolellisuutta noudattaen ja hyvässä uskossa luullen toimivansa yrityksen edun mukaisesti. Johtokunnan jäsenillä on vastuu toimistaan, vaikka hallintoneuvosto olisi hyväksynyt toimet.

- (35) BTS selitti, että sopimuksesta neuvotellut ja sen allekirjoittanut johto toimi täysin oman harkintansa perusteella ilman osakkeenomistajan väliintuloa. BTS:n johdolla ei ole koskaan ollut velvollisuutta esittää yksittäisiin lentoliikenteenharjoittajiin liittyvää yhtiön liiketoimintastrategiaa osakkeenomistajan tai muun elimen hyväksyttäväksi.

4.1.2 AIP:ssä ilmoitetut hinnat verrattuna sopimukseen

- (36) Lentoaseman mukaan voimassa olevassa AIP:ssä ilmoitetut matkustaja- ja laskeutumismaksut eivät ole muuttuneet viime vuosina. Vain vuonna 2008 laskeutumismaksuja alennettiin 7 prosenttia lentoaseman käytön lisääntymisen vuoksi. Seuraavassa taulukossa on esitetty lyhyesti maksujen muuttuminen vuodesta 2003 vuoteen 2008.

Taulukko 2

AIP:ssä ilmoitettujen hintojen muuttuminen BTS:llä Slovakian koruoina

Maksut Slovakian koruoina	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Matkustajamaksut (matkustajaa kohti)	490	490	490	490	490	490
Laskeutumismaksut (kutakin ilma-aluksen lento- ja lähtöpainon tonnia kohti)	425	425	425	425	425	395

- (37) Lisäksi lentoasema oli sitä mieltä, että AIP:ssä ilmoitetut hinnat ovat vain suositushintoja eivätkä ne sido BTS:ää. Näitä hintoja sovelletaan sellaisiin lentoliikenteenharjoittajiin, jotka eivät hyväksy BTS:ää kohtaan mitään sopimusvelvoitteita, jotka koskevat liikennöityjen reittien määrää, lentojen tiheyttä, matkustajamääriä tai liikennöinnin kestoa lentoasemalla. BTS:n mielestä kaikkia sopimusjärjestelyjä, joissa ylitetään määräyksissä ja normeissa asetetut vakiosäännöt, on tasapainotettava puolin ja toisin, ja tämän tulee näkyä hinnassa. Tämä antaa lentoaseman pitäjälle mahdollisuuden muuttaa tarjottujen palvelujen hintoja lentoliikenteenharjoittajan hyväksymien velvoitteiden mukaisesti. Näin pyritään maksimoimaan lentoasemalle koitua taloudellinen hyöty.
- (38) BTS selitti vielä, että koska sopimukseen sisältyy lauseke hinnan korottamisesta vuosittain [...], Ryanairin maksamien ja AIP:ssä ilmoitettujen hintojen välinen erotus pienenee asteittain. Myöskään kertaluonteinen AIP:ssä ilmoitettujen hintojen alentaminen vuonna 2008 ei siirtynyt Ryanairin hintoihin, mikä pienensi erotusta lisää.
- (39) Muista AIP:ssä julkaistuista hinnoista BTS selitti vielä, että lähestymis- ja lennonjohtomaksu ei sisälly BTS:n ja Ryanairin välillä sovittuun hintaan, sillä BTS ei tarjoa tätä palvelua. Lisäksi BTS selitti, että kyseessä olevana aikana voimassa olleen AIP:n mukaan ilma-aluksen paikoitus on ilmaista kaksi ensimmäistä tuntia. Näin ollen BTS ei ymmärtänyt, miten Ryanair saisi todellista hyötyä sopimuksesta ilmaisen paikoituksen osalta, koska tämä ehto on ensinnäkin sama kuin voimassa olleessa AIP:ssä ja toiseksi koska Ryanairin ilma-alue ei viivy lentoasemalla yli kahta tuntia. ⁽¹⁰⁾
- (40) BTS:n mielestä edellä esitetyt tiedot osoittavat, että BTS:n ja Ryanairin välillä sovitut sopimusperusteiset hinnat poikkeavat AIP:ssä ilmoitetuista suositushinnoista vain erilaisen rakenteensa puolesta. Ne vastaavat Ryanairille asetettuja velvoitteita, ja BTS saa niiden avulla taloudellista hyötyä, joka on verrattavissa muista liikenteenharjoittajista saatavaan hyötyyn, tai jopa suurempaa. Lisäksi BTS selitti, että yksikköhinnan alentaminen ei voi olla ainoa peruste väittää, että alennuksen saaja saa taloudellista etua.

4.1.3 Markkinataloussijoittajaperiaate ja Ryanairin sopimus

- (41) BTS selitti, ettei sopimuksen allekirjoittamisella pyritty ensisijaisesti saamaan aikaan alueellista talouskehitystä eikä houkuttelemaan mahdollisia alueelle suuntautuvia investointeja. Se totesi, että sen liiketoimintapäätöksen päätavoitteena oli lisätä mailusta ja muusta toiminnasta saatavia tuloja, hajauttaa riskiä, vähentää riippuvuutta lentoaseman ainoasta merkittävästä lentoliikenteenharjoittajasta – SkyEuropesta – ja taata aiempaa vakaampi matkustajamäärien kasvu lentoasemalla. BTS:n mielestä kaikki nämä tekijät lisäisivät sen markkina-arvoa.

Taulukko 3

Säännöllisen liikenteen kehitys lentoasemalla vuosina 2004–2007 matkustajamäärinä

Säännöllinen liikenne matkustajamäärinä	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SkyEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Yhteensä	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Slovakian kansallinen lentoyhtiö, joka myytiin Austrian Airlinesille ja joka ajautui konkurssiin vuonna 2006.

- (42) BTS esitti myös, että koska sopimus tehtiin joulukuussa 2005, vertailussa olisi käytettävä tuolloin saatavilla olleita tietoja, eli BTS:n kanssa kilpailevilla Euroopan muilla lentoasemilla käytössä olevia maksuja, joilla houkuteltiin Ryanairiin verrattavissa olevia lentoliikenteenharjoittajia.

⁽¹⁰⁾ Ryanair ei säilytä ilma-alueitaan lentoasemalla.

- (43) BTS väitti vielä, että yleisesti tiedetään, että yksityisomistuksessa olevat lentoasemat antavat tavallisesti alennuksia lentoyhtiöille odottaen tuottavuutensa paranevan. Ryanairille annetut alennukset voivat vaikuttaa antavan taloudellista etua, jos yksikköhintoja verrataan sellaisinaan ottamatta huomioon lentoasemaan kohdistuvaa taloudellista hyötyä ja vaikutuksia. BTS:n mielestä yksikköhintoja ei pidä arvioida ottamatta huomioon muita sopimusjärjestelyjä ja niiden suhdetta kuljetettujen matkustajien määrään, koko vuotuisen matkustajamäärään, ilma-alusten painoon, lentojen säännöllisyyteen ja vuotuisen määrään, kausiluonteisuuteen ja siitä aiheutuviin kustannuksiin sekä muihin tekijöihin, jotka vaikuttavat lentoaseman tuottavuuteen. Kaikki nämä tekijät vaikuttavat lentoaseman tuloihin ja kustannuksiin, ja ne on otettava huomioon verrattaessa yksittäisiltä liikenteenharjoittajilta perittäviä maksuja.
- (44) BTS oli sitä mieltä, että sopimusta tehdessään se toimi markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan tavoin. BTS teki taloudelliset laskelmat Ryanairin sopimuksen kannattavuudesta ennen sen allekirjoittamista. BTS:n johto kävi Ryanairin kanssa useita puhelinneuvotteluja, joissa neuvoteltiin ehdoista. BTS:n laskelmissa arvioitiin sopimuksesta aiheutuvia kustannuksia ja odotettuja tuloja, ja laskelmat perustuivat eri lentoasemien kokemuksiin halpalentoyhtiöistä.
- (45) BTS selitti vielä, että lentoasemalla oli sopimuksen tekohehkellä riittävästi toimintakapasiteettia matkustajamäärän kasvuun seuraavina vuosina, joten se ei odottanut kapasiteetin kasvuun liittyvien kiinteiden kustannusten kasvavan enempää. BTS totesi myös, että jos toinen lentoliikenteenharjoittaja takaisi vastaavan matkustajamäärän kasvun kuin Ryanair, sen kanssa tehtäisiin sopimus vastaavien ehtojen. BTS:n tarkensi Ryanairin matkustajille ja ilma-aluksille tarjoamiensa palvelujen luonteesta, että nämä palvelut ovat merkittävästi halvempia kuin tavallisille lentoliikenteenharjoittajille tarjotut palvelut.
- (46) BTS selitti samoin, että Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta saatavat tulot ovat "taattua tuloa". Näin erityisesti siksi, että sopimuksen 2.1 kohdan mukaan Ryanairin on maksettava BTS:lle 1 päivästä heinäkuuta 2009 30 päivään kesäkuuta 2016 vähintään [...] lennosta päivässä, vaikka sen liikennöimiä lentoja olisi tuolloin vähemmän. BTS:n mielestä tämän Ryanairin sitoumuksen ansiosta lentoasemalla pystytään suunnittelemaan pitkän aikavälin investointeja paremmin. Lisäksi BTS selitti, että Ryanairin ansiosta lentoaseman muut kuin ilmailusta saatavat tulot ovat kasvaneet merkittävästi.
- (47) Sopimukseen perustuvan uusien lentokohteita koskevan alennuksen soveltamisen osalta BTS korosti, ettei alennusta lasketa sopimuksen ensimmäisen voimassaolovuoden perusteella vaan 12 ensimmäiseltä kuukaudelta siitä lukien, kun liikennöinti asianomaiseen lentokohteeseen on aloitettu.
- (48) Niin kutsuttuja uusia lentokohteita koskevan alennuksen osalta BTS oli myös sitä mieltä, ettei tällainen alennus anna valikoivaa taloudellista etua Ryanairille, koska BTS on luvannut soveltaa alennettuja hintoja vain sopimuksessa asetetut kriteerit täyttävien ja lentoasemalle taloudellista hyötyä tuottavien lentokohteiden osalta. BTS korosti myös, että liikenteenharjoittajalla on oikeus alennettuun hintaan vain, jos kyseessä on säännöllinen lentokohde, johon lennetään vähintään [...] lentoa viikossa. B737-800-ilma-aluksen oletettu vähimmäistäyttöaste (63 prosenttia)⁽¹⁾ merkitsee vähintään 90 000:ta uutta matkustajaa vuodessa, mikä on yli 6,5 prosenttia lentoaseman koko matkustajamäärästä sopimuksen tekohehkellä ja yli 4,3 prosenttia lentoaseman koko matkustajamäärästä vielä vuonna 2007.
- (49) Toisaalta on todettava, että toistaiseksi vain yksi Ryanairin lentokohteista, Frankfurt-Hahn, on täyttänyt alennuksen myöntämisen edellytykset sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Mikään muu lentoliikenteenharjoittaja ei liikennöinyt sopimuksen allekirjoittamishetkellä eikä liikennöi nykyään säännöllisesti tähän kohteeseen, joten Ryanair ei voinut toisen lentoliikenteenharjoittajan asiakaita.
- (50) Lisäksi BTS selitti, että jos lentoliikenteenharjoittaja täyttää niin kutsutun "uuden lentokohteen" vaatimukset, tällaisesta lentokohteesta saatava taloudellinen hyöty on ensimmäisen vuoden korkeimman alennuksen antamisen jälkeenkin yli [...] vuodessa; tämä on [...] enemmän kuin keskimääräinen tuotto, joka saadaan AIP:ssä ilmoitetuilla hinnoilla toisen liikenteenharjoittajan tavanomaisesti lentokohteesta kolmen lennon viikkotahdilla (eli [...]), ja lähes [...] kuin AIP:ssä ilmoitetuilla hinnoilla toisen liikenteenharjoittajan lentokohteesta viiden lennon viikkotahdilla (eli [...]).
- (51) BTS oli sitä mieltä, että uusi lentokohde edistää merkittävästi lentoaseman kasvua ja kehitystä eritoten lentoaseman kapasiteetin (terminaalien ja kiitoratojen) käytön kasvun ansiosta. Näin uusien lentokohteiden käyttöönotosta saatavista mittavista tuloista aiheutuva hyöty ylittää selkeästi annetut alennukset sekä auttaa merkittävästi yhtiön kiinteiden kulujen⁽²⁾ kattamisessa ja turvaa samalla lentoaseman tarjoamista palveluista perittävien hintojen keskeytyksen (ks. AIP:ssä ilmoitettujen hintojen muuttuminen). BTS totesi lisäksi, että uusi lentokohde lisää myös

⁽¹⁾ BTS:n mielestä kantelija olettaa väärin perustein, että Ryanairin matkustajapaikkojen täyttöaste olisi 83 prosenttia. Ryanair eikä mikään mukaan siihen verrattavissa oleva lentoliikenteenharjoittaja ole saavuttanut lentoasemalla koskaan tällaista täyttöastetta. Ryanairia voidaan verrata vain muihin BTS:llä toimiviin halpalentoyhtiöihin (esimerkiksi SkyEuropeen vuonna 2005), joiden täyttöaste oli 63 prosenttia sinä vuonna, jona Ryanairin sopimus allekirjoitettiin.

⁽²⁾ BTS selitti myös, että toimintakapasiteetista johtuvat kustannukset (terminaali, kiitotiet ja muut alueet sekä poistot, korot, korjaukset ja ylläpito, energia, palvelut, tietoteknisten järjestelmien luvat, henkilöstökulut, hallinto) lennonvalmistelun kustannuksia lukuun ottamatta voidaan lukea mukaan (lähes 100-prosenttisesti) yhtiön kiinteisiin kuluihin, jotka eivät muutu merkittävästi lentoaseman matkustajamäärän muuttuessa.

säännöllisen liikenteen osuutta lentoasemalla ja vähentää lentoaseman kapasiteetin epäsäännöllistä käyttöä, joka johtuu kesäajan (charter-)lentoista, jotka ovat merkittävien tekijä, joka lisää tarvetta investoida uuteen lentoasemakapasiteettiin. Ne rasittavat näin lentoaseman talousarviota poistojen ja korkojen kautta, jolloin tarjotuista palveluista veloittavia maksuja joudutaan korottamaan.

- (52) BTS selitti vielä, että uusia lentokohteita koskevien alennusten ehtona on se, että lentovuoroja on oltava seitsemän kertaa viikossa, minkä Ryanair täyttää vain lentokohteessa Frankfurt-Hahn. Ryanair aloitti kuitenkin liikennöinnin useisiin uusiin lentokohteisiin, joista alennusta ei myönnetty, koska viikoittaisia lentoja ei ollut riittävästi (esimerkiksi Tukholma-Skavsta, East Midlands, Bristol ja Bremen).
- (53) Reittien kannattavuuden osalta BTS selitti, ettei sillä ollut tällaisia tietoja hallussaan ja että reitin kannattavuutta voi arvioida vain lentoliikenteen harjoittaja. Sen jälkeen, kun Ryanair aloitti palvelujensa tarjoamisen BTS:llä, se on luopunut vain yhdestä reitistä (Bratislava–Bremen, Saksa). Reitistä luovuttiin kahdeksan kuukauden liikennöinnin jälkeen, vaikka Ryanair maksoi siitä neuvotteluissa sovitun hinnan (joka on alempi kuin AIP:ssä ilmoitettu hinta). BTS:n mukaan tämä tieto osoittaa, ettei tavanomaisissa markkinaolosuhteissa minkään alennuksen antaminen riitä pitämään yllä kannattamatonta reittiä.

4.1.4 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (54) BTS oli sitä mieltä, ettei sopimus antanut Ryanairille etua, sillä se perustui markkinaehtoihin, eikä se ole näin ollen valtiontukea. BTS ei siis perustellut toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille.
- (55) BTS oli myös sitä mieltä, etteivät vuoden 2005 suuntaviivat ole oikeudellisesti velvoittavaa lainsäädäntöä yhteisön oikeudessa. Sen mukaan ne eivät velvoita EU:n jäsenvaltioita, luonnollisia henkilöitä eivätkä oikeushenkilöitä. Vain asetukset, direktiivit ja päätökset ovat velvoittavia, suositukset ja lausunnot puolestaan eivät ole velvoittavia. Lisäksi BTS totesi, että sopimus tehtiin 5 päivänä joulukuuta 2005 ja että vuoden 2005 suuntaviivat julkaistiin 9 päivänä joulukuuta 2005, eikä niitä voida soveltaa takautuvasti tässä tapauksessa.

4.2 Ryanair

- (56) Ryanair aloitti 8 päivänä elokuuta 2008 päivätyt huomautuksensa toteamalla, että sen mielestä virallisen tutkintamenettelyn aloittaminen oli perusteetonta ja tarpeetonta. Se totesi myös pitävänsä valitettavana sitä, ettei komissio antanut Ryanairille mahdollisuutta osallistua alustavaan tutkintaan.

- (57) Pääasiasta Ryanair oli sitä mieltä, että komission olisi pitänyt tukeutua vakiomuotoisiin kaupallisiin järjestelyihin, muun muassa verrattavissa olevia lentoasemia koskeviin todisteisiin, jotka Ryanair esitti Charleroin lentoasemaa koskevan asian tutkinnassa. Tältä pohjalta komission olisi pitänyt todeta, että kyseessä oleva sopimus on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen eikä siihen näin ollen liity valtiontukea.

4.2.1 Valtion vastuu sopimuksen tekemisestä

- (58) Mitä tuli sopimuksen rahoittamiseen valtion varoista ja Slovakian viranomaisten vastuuseen sopimuksen tekemisestä, Ryanairin käsityksen mukaan BTS toimi itsenäisesti tehdessään sopimuksen eikä asiaan näin ollen liittynyt valtion toimenpidettä.
- (59) Ryanairin mielestä kantelija näyttää olleen asenteellinen, koska se oli tulkinnut sekä sen, että Ryanair vastusti Wienin lentoaseman aikomusta ostaa BTS, että sopimuksen ajankohdan todisteiksi valtiontuen myöntämisestä. Ryanairin mielestä kantelija näyttää myös suurennelleen Ryanairille myönnetyn väitetyn edun laajuutta.
- (60) Ryanair vahvisti olevan totta, että se oli tuonut esiin ostajan valintaan liittyviä kilpailunäkökohtia BTS:n yksityistämisen prosessissa⁽¹³⁾. Sen mielestä olisi kuitenkin järjestöntä vetää Ryanairin kannasta sellaista johtopäätöstä, että Ryanair vastusti lentoaseman yksityistämistä tai että se vastusti Wienin lentoaseman aikomusta ostaa BTS siksi, että sopimus toimisi vain, jos lentoasema olisi julkisessa omistuksessa valtiontuen välttämättömyyden vuoksi. Ryanair selitti vielä, ettei se vastustanut BTS:n yksityistämistä vaan lentoaseman ostajan, Wienin lentoaseman, valintaa, koska näin olisi poistettu Bratislavan lentoaseman aiheuttama kilpailupaine Wienin lentoasemaa kohtaan ja lentoyhtiöiden valinnanvara tarjottaessa palveluja vaikutusalueella, johon kuuluu osia Slovakiasta, Itävallasta, Unkarista ja Tšekistä.
- (61) Sopimuksen tekoajankohdasta Ryanair totesi, että sopimuksen tekoa edelsi pitkä Ryanairin ja BTS:n välinen valmistelu- ja neuvotteluvaihe, joka alkoi vähintään niinkin aikaisin kuin joulukuussa 2003. Sopimus todella tehtiin 5 päivänä joulukuuta 2005, ja tarjousten esittämisen määräaika oli 24 päivänä tammikuuta 2006 eli yli puolitousta kuukautta myöhemmin.

⁽¹³⁾ Se lopulta epäonnistui.

- (62) Lisäksi Ryanair selitti, että sen oli määrä ottaa vastaan 20 ilma-aluksen toimitus aikavälillä syyskuusta 2005 maaliskuuhun 2006, ja näistä ilma-aluksista neljän oli määrä liikennöidä BTS:llä. Tällaisista operatiivisista syistä sopimuksen tekemistä ei voitu lykätä kymmentä kuukautta, jotta yksityistämistarjoukset olisi saatu käsiteltyä ja Slovakian tasavallan monopolinvastainen virasto olisi saanut ne hyväksytyä (ensimmäinen määräaika oli 15 päivänä elokuuta 2006, ja sitä voitiin jatkaa 45 päivää lokakuuhun 2006).
- 4.2.2 *AIP:tä ja siinä ilmoitettuja lentoasemapalveluista perittäviä maksuja koskevat selvitykset*
- (63) Ryanair oli AIP:stä sitä mieltä, että AIP on vain viitteellinen eikä velvoita BTS:ää lentoyhtiöiden kanssa käytävissä neuvotteluissa. Tämän lisäksi myös AIP:ssä itsessään mainitaan erityisalennukset ja poikkeukset sen määräyksistä eli siinä ilmoitetaan julkisesti mahdollisuudesta neuvotella alennuksista lentoaseman pitäjien ja lentoyhtiöiden välillä tapauskohtaisesti.
- (64) Yli kaksi tuntia paikoitettuna olevaan ilma-alukseen sovellettavasta vakiomääräisestä paikoitusmaksusta Ryanair selitti, ettei tätä maksua sovellettaisi sen liikennöinnin erityispiirteiden vuoksi eikä siksi, ettei Bratislava ole Ryanairin ”kotilentoasema”. Ryanairin ilma-alukset eivät ole koskaan paikoitettuna BTS:llä, ja koska Ryanairin kääntöprosessi on nopea, sen ilma-alukset ovat joka kerta vain 25 minuuttia lentoasemalla eivätkä ne koskaan siirry varsinaiselle paikoitusalueelle.
- (65) Uusien maksujen käyttöönoton osalta Ryanair katsoi komission tulkinnan olevan harhaanjohtava, koska sen mukaan uusia maksuja ei sovellettaisi Ryanairiin. Nämä maksut perii kuitenkin BTS suoraan Ryanairin sijaan. Ryanair selitti lisäksi, että jos se perisi tällaisia maksuja suoraan, tämä vaikuttaisi haitallisesti sen liiketoimintamalliin ja matkustajamääriin.
- (66) Lisäksi Ryanair totesi, että vaikka joitakin lentoaseman vakiomaksuja poistettaisiin tai alennettaisiin, se ei saisi mitään hyötyä. Sopimuksen mukaan määräytyvä yhdistetty laskeutumis-, lähtö- ja maapalvelumaksu ei nimittäin laske, vaikka lentoaseman vakiomaksut laskisivat. Tämän riskin Ryanair otti sopimusta tehdessään. Tämä riski myös toteutui lentoasemalla, sillä laskeutumismaksua alennettiin 7,1 prosenttia tammikuussa 2008. Lisäksi palvelumaksua korotetaan sopimuksen mukaan vuosittain [...].
- 4.2.3 *Sopimus on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen*
- (67) Ryanair kiisti komission alustavat havainnot siitä, ettei markkinataloussijoittajaperiaate täyttyisi, koska Slovakian viranomaiset ovat maininneet alueellisen talouskehityksen ja mahdolliset alueelle suuntautuvat investoinnit sekä muut toisen ja kolmannen asteen taloudelliset vaikutukset sopimuksesta aiheutuvina etuina.
- (68) Ryanair totesi, että BTS:n päätavoitteena oli optimoida matkustajamääränsä ja kilpailla lentoasemapalvelujen markkinoilla ja että BTS teki päätöksensä säännöllisesti päivitettyjen taloudellisten analyysien perusteella. Tämä voidaan vahvistaa myös joulukuussa 2003 alkaneen pitkän neuvotteluvaiheen aikana BTS:n ja Ryanairin välillä käydyn kirjeenvaihdon perusteella. Ryanair totesi, että esimerkiksi 12 päivänä joulukuuta 2003 päivätty BTS:n kirje, joka sisältää väliaikaisen alennustarjouksen, viittaa siihen, että lentoasema on tehnyt taloudellisia kustannus-hyötyanalyyssejä. Ryanair totesi lisäksi, että myös 16 päivänä marraskuuta 2004 päivätty sähköpostiviesti viittaa siihen, että BTS analysoi sopimukseen liittyvät riskit niin, että se suostuisi sisällyttämään palvelumaksuun vain sellaiset maksut, joista se määrää (eikä sisällyttänyt palvelumaksuun esimerkiksi lennonjohtomaksua, koska BTS ei määrää siitä). Lisäksi Ryanair kertoi esimerkkinä, että se esitti BTS:lle Unisysin laatiman raportin, joka koski toissijaisten lentoasemien kykyä vallata ensisijaisilta lentoasemilta osa niiden liikenteestä.
- (69) Ryanair selitti, että sen BTS:lle maksamat maksut ovat samansuuruisia tai jopa korkeampia kuin sen maksut muille verrattavissa oleville lentoasemille (esimerkiksi yksityisomistuksessa olevalle Blackpoolin lentoasemalle Yhdistyneessä kuningaskunnassa). Lisäksi Ryanair väitti antaneensa komissiolle esimerkkejä useilla yksityisomistuksessa olevilla ja yksityisistä varoista rahoitetuilla lentoasemilla perityistä maksuista Charleroin lentoasemaa koskevan asian hallinnollisen käsittelyn ja tuomioistuinkäsittelyn monissa eri vaiheissa. Se viittasi Charleroin lentoasemaa koskevassa asiassa esitettyihin perusteluihin, tietoihin ja päätelmiin, joissa olisi tarkempia tietoja. Sen mielestä monitahoista taloudellista arviointia ei tarvita, vaan yksinkertaisen yksityisomistuksessa olevilla ja yksityisistä varoista rahoitetuilla lentoasemilla perittyjen lentoasemamaksujen vertailun pitäisi riittää.
- (70) Ryanair katsoi myös, että koska se sitoutui liikennöimään vähintään [...] reittiä päivässä – mikä vastaa yli kahta miljoonaa matkustajaa vuodessa 75 prosentin täyttöasteella – Bratislavan lentoasemalta 1 päivästä heinäkuuta 2009, se tarjoaa vakaan tulovirran lentoasemalle. Lisäksi Ryanair tuo esiin, että nämä tulot on taattu sakolla, jonka suuruus on yhtä suuri kuin [...] reitiltä päivässä perittävät maksut, jos Ryanair ei täytä sitoumustaan. Sen mielestä alennettuja maksuja sovellettiin lentoasemalla taloudellisen edun saavuttamiseksi, mikä on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista.
- (71) Lisäksi uusia lentokohteita koskeva palvelumaksu perustuu lentojen tiheyteen (7 lentoa viikossa) ja vastaa yli 100 000:ta matkustajaa vuodessa (kun oletuksena on 75 prosentin täyttöaste). Ryanair selitti, että uusia lentokohteita koskevaa alennusta oli sovellettu sen huomautusten antamiseen mennessä vain Bratislavan ja

Frankfurt-Hahnin välisellä reitillä. Lisäksi se väitti, että BTS:n myöntämiä uusia lentokohteita koskevat alennukset vastasivat alan käytäntöä, sillä monet yksityisissä tai julkisessa omistuksessa olevat lentoasemat antavat vastaavansuuruisia tai jopa suurempia alennuksia uusista lentokohteista.

- (72) Ryanair selitti vielä, että tuomalla lentoasemalle paljon matkustajia se auttaa lisäämään mahdollisimman paljon muusta toiminnasta kuin ilmailusta saatavia tuloja ja terminaalin käyttöä. Muusta toiminnasta kuin ilmailusta saataviin tuloihin sisältyvät matkustajien pysäköintimaksut, lentoasemaan liitännäisestä liiketoiminnasta – autovuokraamoista, kaupoista, pankeista, posteista ja ravintoloista – saatavat tulot sekä naapurikaupunkeihin suuntautuvasta lentobussiliikenteestä saatavat tulot ja mainostulot. Lisäksi Ryanair katsoi, että lentoasema voi saada lisätuloja lippujen ja matkatavaroiden ylipainomaksun välittämisestä ja säästää kustannuksia erilaisin lähtöselvitysmenettelyin.
- (73) Ryanair kiisti kantelijan oletukset, joiden mukaan sen ilma-alusten matkustajapaikkojen täyttöaste olisi 84 prosenttia ja suurin sallittu lentoonlähtöpaino 69,9 tonnia konetta kohti. Nämä oletukset olivat liioiteltuja, jotta Ryanairin saama väitetty etu vaikuttaisi suuremmalta. Ryanair selitti lisäksi, että sen oletukset ilma-aluksen täyttöasteesta olivat 75–80 prosenttia, kun se neuvotteli BTS:n kanssa, ja että nämä vahvistuivat jälkepäin tehdyistä tilastoista. Bratislavan lentoasemalla liikennöivän Ryanairin ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtömassa on 67 tonnia.
- (74) Ryanairin mielestä jo vuonna 2005 oli nähtävissä, että BTS:n kanssa tehtävä sopimus lisäisi lentoaseman tuottavuutta ja toisi näin lisäarvoa osakkeenomistajille. Se on tehnyt vastaavia sopimuksia muiden yksityisissä ja julkisessa omistuksessa olevien lentoasemien, kuten Lontoon Stanstedin ja Lutonin sekä Prestwickin ja Hahnin kanssa.

4.2.4 Toimenpide ei ole valikoiva

- (75) Ryanairin mielestä toimenpide ei ole valikoiva, sillä sopimusta ei tehty yksinoikeusperiaatteella. Mikä tahansa muu lentoliikenteen harjoittaja voisi saada sitoumusten perusteella samat ehdot kuin Ryanair. Ryanair katsoi lisäksi, että sopimuksessa määrätään tarjottujen taloudellisten ja toimintaan liittyvien ehtojen avoimesta ja syrjimättömästä soveltamisesta muihin lentoyhtiöihin.
- (76) Lisäksi Ryanair selitti, että sopimuksen tekohetkellä lentoaseman kapasiteettia käytettiin vajavaisesti ja lentoasemalle olisi voitu ottaa liikennöimään Ryanairin kilpailijoita. Ryanair totesi vielä, että SkyEuropea koskivat vähintään samat ehdot kuin Ryanairia, koska niiden sitoumukset olivat verrattavissa keskenään.

4.2.5 Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailun vääristyminen

- (77) Ryanair kiisti komission alustavat havainnot, jotka esitettiin menettelyä aloitettaessa kilpailun vääristymisen ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien vaikutusten osalta. Se kritisoi erityisesti sitä, ettei komissio analysoinut kilpailevien lentoyhtiöiden ja lentoasemien välisiä järjestelyjä.

5. SLOVAKIAN HUOMAUTUKSET KOLMANSIEN ESITÄMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

- (78) Slovakian viranomaiset aloittivat huomautuksensa toteamalla tukevansa täysin BTS:n ja Ryanairin näkemystä, jonka mukaan sopimukseen ei liity Ryanairille myönnettyä valtiontukea ja sopimus tehtiin markkinaehdoin.
- (79) Mitä tuli valtion vastuuseen sopimuksen tekemisestä, viranomaiset painottivat erityisesti sitä, että sopimus tehtiin vasta, kun lentoaseman johdon ja Ryanairin välillä oli käyty pitkä neuvotteluprosessi. Slovakian viranomaisten mielestä neuvottelut olisi käyty nopeammin, jos valtio olisi ollut vastuussa sopimuksen tekemisestä. Lisäksi oli ilmeistä, ettei sopimusta tehty painostuksen alla. Viranomaisten mukaan lentoasema oli myös riippumaton paikallisista ja alueellisista viranomaisista ja pystyi rahoittamaan toimintakustannuksensa tuloistaan ilman viranomaistoimia.
- (80) Slovakian viranomaiset esittivät myös, että BTS toimi markkinasijoittajan tavoitin tavoitteenaan saada sopimusehdoista lentoasemalle mahdollisimman edulliset. BTS on toimittanut hiljattain Slovakian tasavallan valtiovarainministeriölle konsulttiyrityksen vuoden 2003 loppupuolella laatiman selvityksen lentoaseman halpalentoyhtiöihin liittyvästä strategiasta. Selvityksen tarkoituksena oli kuvata halpalentoyhtiöiden liiketoimintaa ja sen suuntauksia maailmalla ja Keski-Euroopassa sekä antaa lentoaseman johdolle suosituksia hinnoista, markkinoinnista ja rahoituskysymyksistä. Toinen selvitys toteutettiin huhtikuussa 2004 lentoaseman matkustajamäärien kasvun ja hinnoitteluvaihtoehtojen arvioimiseksi.
- (81) Slovakian viranomaiset vahvistivat, että BTS sovelsi tai tarjosi alennuksia uusista reittiliikenteen lentokohteista myös muille liikenteenharjoittajille, kuten Easyjetille ja SkyEuropelle, ja että Ryanairin kanssa tehty sopimus ei ollut erityinen poikkeus. Viranomaiset totesivat myös, että "uuden lentokohteen" määritelmä oli verrattavissa muiden liikenteenharjoittajien yhteydessä käytettyyn määritelmään, eikä Ryanair saanut minkäänlaista etua.
- (82) Slovakian viranomaiset selittivät vielä, että vaikka niiden mielestä Ryanairin kanssa tehtyyn sopimukseen ei liity valtiontukea, ne pysyivät lentoasemalta jälkikäteen tehtyyn analyysiä sopimuksen tuottavuudesta. Analyysin tulos oli, että lentoasema sai sopimuksesta 8,5–10 prosentin tuoton vuosina 2006–2007.

6. VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

6.1 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki

- (83) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suuressa osassa jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (84) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt perusteet ovat kumulatiivisia. Jotta voidaan selvittää, onko kyseessä oleva toimenpide Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, kaikkien seuraavien edellytysten on siis täyttyttävä. Rahoitustuen on
- oltava valtion myöntämää taikka valtion varoista myönnettyä
 - suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa
 - vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua
 - vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (85) Tässä tapauksessa Slovakian viranomaiset ovat esittäneet, että BTS toimi samalla tavoin kuin markkinataloussijoittaja olisi toiminut vastaavassa tilanteessa. Mikäli näin on, Ryanairia ei ole suosittu sopimuksella eikä asiaan liity valtiontukea.

6.2 Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen

- (86) Arvioidessaan, tehtiinkö sopimus tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, komission on tutkittava, olisiko markkinatalouden tavanomaisissa olosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja suostunut vastaavassa tilanteessa samoihin tai vastaaviin kaupallisiin järjestelyihin kuin BTS. ⁽¹⁴⁾
- (87) Molemmat asianomaiset (BTS ja Ryanair) väittävät, että myös muut yksityisessä tai julkisessa omistuksessa olevat lentoasemat myöntävät alennuksia matkustajamäärien perusteella sekä uusia lentokohteita koskevia alennuksia ja odottavat lisäävänsä näin tuottavuuttaan ja tehostavansa infrastruktuurinsa käyttöä. Näin ollen komission olisi niiden mielestä rajoitettava yksityistä markkinasijoittajaa koskevan arviointiperusteen tutkiminen siihen, että se vertaa sopimukseen sisältyviä maksuja Euroopan muilla lentoasemilla halpalentoyhtiöiltä veloittaviin maksuihin. Erityisesti Ryanair esittää, että Bratislavan lentoaseman

maksut ovat vastaavat tai jopa korkeammat kuin muiden verrattavissa olevien lentoasemien (kuten Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevan Blackpoolin lentoaseman) maksut.

- (88) Tältä osin komissio katsoo, että vaikka Euroopan muilla lentoasemilla perityt lentoasemamaksut voivat muodostaa hyvin yleisen viitekehyksen lentoasemapalvelujen hinnoittelulle, niiden perusteella ei voida päätellä BTS:n toimineen juuri tässä tapauksessa yksityisen sijoittajan tavoin.
- (89) Lentoasemien tulo- ja kulurakenteet ovat erilaisia. Ne riippuvat erityisesti lentoaseman kehitysvaiheesta etenkin matkustajamäärien, lentoasemalla liikennöivien lentoyhtiöiden, käytettävissä olevan kapasiteetin (ylikapasiteetti, kapasiteetin puute tai uusien investointien tarve matkustajamäärien kasvun vuoksi), infrastruktuurin käyttöä, korvaavien investointien tarpeen ja poistojen tason, jäsenvaltioittain vaihtelevien lainsäädäntörajoitteiden sekä aiempien velkojen ja velvoitteiden osalta. Komissio panee lisäksi merkille, että lentoyhtiöiden kanssa tehdyt sopimukset voivat olla kullakin lentoasemalla erilaisia ja että ne voivat riippua myös lentoaseman sijainnin houkuttelevuudesta asianomaisen lentoyhtiön ja sen kilpailijoiden kannalta, vaikutusalueen koosta ja tarjottujen palvelujen tasosta.
- (90) Näin ollen sitä, onko sopimuksesta aiheutunut etua Ryanairille, on arvioitava komission mielestä suhteessa Bratislavan lentoaseman olosuhteisiin eikä pelkästään vertaamalla maksuja Euroopan muilla lentoasemilla – joiden ominaispiirteet voivat olla erilaisia – perittyihin maksuihin.
- (91) Oikeuskäytännön vakiintuneiden periaatteiden mukaisesti komission on verrattava BTS:n toimintaa tuottonäkymien ohjaamaan yksityiseen toimijaan. ⁽¹⁵⁾ BTS väittää toimineensa järkevästi, muttei antanut komissiolle virallista kirjallista kertomusta.
- (92) Tuomioistuimien totesi asiassa Stardust Marine antamassaan tuomiossa, että ”[...] sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointia, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen”. ⁽¹⁶⁾
- (93) Voidakseen soveltaa yksityistä sijoittajaa koskevaa arviointiperustetta komission on tarkasteltava aikaa, jolloin sopimus allekirjoitettiin. BTS allekirjoitti sopimuksen Ryanairin kanssa 5 päivänä joulukuuta 2005. Myös komission on perustettava arvionsa niihin tietoihin ja olettamuksiin, jotka olivat toimijan käytössä sopimuksen allekirjoitushetkellä.

⁽¹⁴⁾ Komissio tilasi arviointia varten tutkimuksen Moore Stephensiltä, jäljempänä ’komission asiantuntija’. Komission asiantuntija analysoi Ryanairin sopimuksen taustalla olevat taloudelliset tiedot ja oletukset. BTS auttoi tutkimuksen tekemisessä. Asiantuntijalla oli käytössään kaikki tarvittavat lentoaseman arkistohuoneissa olevat asiakirjat ja sen edustajat pääsivät myös keskustelemaan BTS:n johdon kanssa. Heillä oli myös rajoittamaton oikeus tutustua lentoaseman taloudellisiin asiakirjoihin, sopimusasiakirjoihin ja muihin asiakirjoihin.

⁽¹⁵⁾ Asiassa C-305/89, Italia v. komissio, 21.3.1991 annettu tuomio (ns. Alfa Romeo -tuomio), Kok. 1991, s. I-1603, 20 kohta; asiassa T-296/97, Alitalia v. komissio, 12.12.2000 annettu tuomio, Kok. 2000, s. II-3871, 84 kohta.

⁽¹⁶⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-482/99, Ranska v. komissio, 16.5.2002 antama tuomio (ns. Stardust Marine -tuomio), Kok. 2002, s. I-04397, 71 kohta.

- (94) Sopimuksen (2.1 kohdan) mukaan Ryanair sitoutui liikennöimään vähintään [...] vanhaan lentokoh- teeseen päivässä vuoden 2009 puolivälistä lähtien. Vuoden 2009 puolivälin jälkeen kasvun odotettiin olevan selvästi hitaampaa. Sopimuksen 6.4 kohdan mukaan vakiokohdetta koskeva hinta on [...] per kääntö (saapuminen ja lähtö), ja hinta nousee [...] vuodessa.
- (95) Sopimuksen 6.3 kohdan mukaan uusista lentokohteista perittäisiin alennettua [...] hintaa per ilma- aluksen kääntö, ja hintaa nostettaisiin [...] euroa vuodessa kuuden vuoden ajan uuden lentokohteen käyttöönotosta laskettuna. Lentoaseman antamista tiedoista käy lisäksi ilmi, että uusia lentokohteita voi olla enintään 20 prosenttia kaikista Ryanairin liikennöimistä kohteista. ⁽¹⁷⁾
- (96) Tällä perusteella lentoasema pystyi ennustaman Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta saatavat tulot. On syytä painottaa, että näissä tuloissa otetaan huomioon vain ilmailusta saatavat tulot, muttei välillisiä tuloja.
- (97) Lisäksi komissio huomauttaa, että Ryanairin sitouduttua liikennöimään vähintään [...] reittiä päivässä lentoasemalta BTS pystyi odottamaan vakaita ja ennakoitavissa olevia tuloja sopimuksen voimassaol- on ajan.
- (98) Lentoaseman kustannuksia sopimuksen voimassaoloajalta arvioitiin ennustamalla todelliset kustan- nukset ⁽¹⁸⁾ vuoteen 2016 asti lentoaseman liiketoimintasuunnitelman perusteella.
- (99) Jokainen asiaan liittyvä kustannuserä liitettiin sopimukseen omana osuutenaan, joita olivat matkus- tajien osuus (29,38 prosenttia matkustajista vuonna 2007), lennot lentoasemalla (12,69 prosenttia vuonna 2007), suurin sallittu lentoonlähtömassa (19,07 prosenttia) ja sopimuksesta johtuvat hallin- nolliset tarpeet sekä Ryanairille tarjotut palvelut. Vuosittain ennustetut kustannusten jakautumisosu- udet on lueteltu tarkemmin alla olevassa taulukossa 4. Sen mukaan Ryanairista johtuvien kustannusten osuus lisääntyy, kun sen merkitys lentoaseman toiminnassa kasvaa.

Taulukko 4

Kustannusten jakautumisosuudet Ryanairin sopimuksen osalta 2008–2016

Kustannusten jakautumisosuudet	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Matkustajat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suurin sallittu lentoonlähtömassa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennot lentoasemalla	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Hallinto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Kustannukset ennustettiin näin vuoteen 2016 asti, ja seuraavat keskeiset oletukset tehtiin lentoaseman liiketoimintasuunnitelman perusteella.

— Vuotuiset poistot perustuvat investointiohjelmaan, johon sisältyvät uuden terminaalin kustannuk- set, ja ne lisääntyvät jyrkästi uutta terminaalia rakennettaessa vuosina 2009–2012.

— Henkilöstökustannukset perustuvat oletukseen, jonka mukaan työntekijöiden määrä kasvaa 50 prosenttia matkustajamäärän lisääntymisestä vuosittain, ja tämä kerrotaan työntekijöiden kes- kimääräisellä palkalla ja vuotuisella inflaatiolla.

⁽¹⁷⁾ Lentoliikenteen harjoittajilta perittävien maksujen välisistä eroista BTS:llä komissio toteaa, että Ryanairin matkustaja- kohtainen palvelumaksu vuonna 2008 on verrattavissa SkyEuropeen maksamaan maksuun: esim. SkyEurope kuljetti 892 939 matkustajaa vuonna 2008 ja maksoi [...] matkustajaa kohti – tähän maksuun sisältyi myös ilma-aluksen paikoitusmaksu lentoasemalla – ja Ryanair kuljetti 762 541 matkustajaa ja maksoi [...] matkustajaa kohti, mihin ei sisältynyt ilma-aluksen paikoitusmaksua. Näin ollen BTS:llä perityt maksut eroavat vain tarjotun palvelutason ja kuljetettujen matkustajien määrän osalta. Komissio ei saanut virallisen tutkinnan aikana vastakkaisia huomautuksia BTS:llä liikennöiviltä Ryanairin kilpailijoilta.

⁽¹⁸⁾ Laskelmissa käytetyt kustannukset ovat vuodelta 2007; vuoden 2005 kustannukset olivat pienemmät.

- Energiankulutuksen (kaasu, sähkö) ja vesikustannusten oletetaan lisääntyvän 25 prosenttia ennustetusta matkustajamäärän kasvusta. Tämä kerrotaan vuotuisella inflaatiolla, minkä lisäksi tehdään 35 prosentin kertaluonteinen lisäys vuonna 2010, mikä johtuu uuden terminaalin ensimmäisen vaiheen avaamisesta. Vastaavaa lisäystä ei tehdä uuden terminaalin toisen vaiheen avaamisesta vuonna 2012, koska toisessa vaiheessa on tarkoitus korvata olemassa oleva rakennus uudella, joten energiankäyttö ei kasva.
 - Korjaus- ja ylläpitokustannukset perustuvat oletettuun 50 prosentin kasvuun ennustetusta matkustajamäärän kasvusta, mikä kerrotaan vuotuisella inflaatiolla.
 - Vuotuinen inflaatio perustuu Slovakian valtiovarainministeriön ennusteisiin.
 - Slovakian korunan ja euron välisenä vaihtokursina on käytetty sen päivän kurssia, jona sopimus allekirjoitettiin (37,798 korunaa/euro).
- (101) Seuraavassa taulukossa on esitetty lyhyesti sopimukseen liittyviä tuloja ja kustannuksia koskevat laskelmat ja sopimuksen voimassaoloajalta BTS:lle kertyvä tuotto. Laskelmat perustuvat BTS:n johdon toimittamaan liiketoimintasuunnitelmaan ja edellä kuvattuihin oletuksiin.

Taulukko 5

Ryanairin sopimuksen tuottavuusanalyysi 2005–2016

(tuhansina euroina)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tulot	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kustannukset	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Voitto/Tappio	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Voittomarginaali	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Voiton NNA ⁽¹⁾	(...)										
Keskimääräinen voittomarginaali	(...)										

(¹) Nettonykyarvo (jäljempänä "NNA") on laskettu 6,9 prosentin diskonttokorolla.

- (102) Komissio huomauttaa, että Ryanairin kanssa tehty sopimus hyödyttää voimassaoloaikanaan BTS:n tulosta siten, että voiton NNA on [...] miljoonaa euroa. Myös BTS:n koko NNA:n odotetaan olevan positiivinen sopimuskaudella.
- (103) Komissio panee myös merkille, että sopimus kattaa kaikki siihen liittyvät kustannukset. Täyskustannushinnoittelu pitää tässä tapauksessa sisällään lentoaseman infrastruktuurin poistokustannukset sekä kaikki muut toimintakustannukset. Siihen sisältyy myös aiemmasta infrastruktuurista aiheutuneita kustannuksia ⁽¹⁹⁾ ja sellaisista turvallisuus- ja turvatoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia, jotka voivat kuulua yleisen järjestyksen ylläpidon piiriin ja joita ei katsota Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi taloudelliseksi toiminnaksi. Sopimuksesta seuraavia muita kuin ilmaisusta saatavia tuloja ei myöskään otettu huomioon. Voiton NNA näyttää siis olevan aliarvioitu, ja sopimuksen myönteisen vaikutuksen olisi oltava suurempi.
- (104) Komissio panee vielä merkille, että vuosina 2010 ja 2011 – jolloin uuden terminaalin ensimmäinen osa ⁽²⁰⁾ otetaan käyttöön ja lentoasemalle syntyy lisäkapasiteettia – sen kustannukset (etenkin poisto- ja energiakustannukset) kasvavat 33–38 prosenttia vuoteen 2009 verrattuna. Tämä vaikuttaa tulokseen kielteisesti kahden ensimmäisen vuoden ajan.

⁽¹⁹⁾ Näillä tarkoitetaan sellaisia infrastruktuuri-investointeja ja niiden rahoitusta, jotka toteutettiin kiistatta ennen kuin lentoasemat alettiin katsoa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi yrityksiä (asiassa Aéroport de Paris annetun ensimmäisen tuomion antamispäivä).

⁽²⁰⁾ Päätös vanhan terminaalin korvaavasta investoinnista tehtiin täysin erillisenä päätöksestä tehdä Ryanairin kanssa sopimus ennen Ryanairin sopimuksen allekirjoittamista. BTS ei saanut valtiontukea uuden terminaalin rakentamiseen.

- (105) Taulukko 6 osoittaa, että sopimuksen keskimääräinen voittomarginaali ⁽²¹⁾ (eli ns. katetuotto) on [...], mikä on verrattavissa keskimääräisiin voittomarginaaleihin EU:n muilla lentoasemilla vuosina 2006 ja 2007 (ks. alla oleva taulukko).

Taulukko 6

Voittomarginaali EU:n muilla lentoasemilla vuosina 2006 ja 2007

(prosenttia)

Lentoasemat	Voittomarginaali 2006	Voittomarginaali 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Voittomarginaali keskimäärin	7,31	8,61

- (106) Komission asiantuntija on tehnyt myös herkkyysanalyysin sopimuksen nettonykyarvosta tutkiakseen – mahdollisesti liian pieniksi arvioitujen – poisto- ja energiakustannusten muuttumisen vaikutusta sopimuksen tuottavuuteen.

Taulukko 7

Herkkyysanalyysi (poisto- ja energiakustannusten kasvu) Ryanairin sopimuksen tuottavuudesta

Eri skenaariot	Ryanairin sopimuksen nettonykyarvo (tuhansina euroina)
Perusskenaario	(...)
1. vaihtoehtoinen skenaario: Poisto- ja energiakustannukset nousevat 10 %:a vuonna 2013 ja 15 %:a vuosina 2014–2016.	(...)
2. vaihtoehtoinen skenaario: Poisto- ja energiakustannukset nousevat 15 %:a vuonna 2013 ja 25 %:a vuosina 2014–2016.	(...)

- (107) Vaikka nousu vaihtelee herkkyysanalyysissä 10 prosentista 25 prosenttiin, sopimuksen vaikutus BTS:n nettovoittoon säilyy positiivisena ja on [...] miljoonasta eurosta [...] miljoonaan euroon.
- (108) Edellä todetun perusteella komissio katsoo, että BTS:n päätös tehdä sopimus Ryanairin kanssa oli taloudellisesti järkevä edellä esitetyn kustannus-hyötyanalyysin perusteella.

⁽²¹⁾ Voittomarginaalissa (ns. voittokatteessa) verrataan nettovoittoa myyntiin (tuloihin). Luku osoittaa, saako yritys riittävästi voittokatetta, koska sillä määritetään, paljonko voittoa syntyy yhden euron myyntitulosta; luku osoittaa tuottavuutta ja tehokkuutta.

Sopimuksen muut näkökohdat ja BTS:n riskianalyysi

- (109) Komission mielestä sopimusta on tärkeää tarkastella BTS:n aiemman toiminnan ja sen silloisen markkina-aseman valossa.
- (110) Komissio huomauttaa, että asiassa Charleroi annetun tuomion ⁽²²⁾ mukaan asianomaisia toimenpiteitä arvioitaessa on otettava huomioon toimenpiteiden kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiasyhteys.
- (111) Sopimuksen tekemistä koskevan BTS:n päätöksen järjestyttä arvioitaessa on tässä tapauksessa kustannus-hyötyanalyysin lisäksi tarkasteltava myös lentoasemalta liikennöivien lentoyhtiöiden monipuolistamista ja tätä kautta riskin vähentämistä, voimavarojen tehokkaampaa jakamista ja liikakapasiteetin karsimista.
- (112) Koska Slovakian tasavallalla ei ole tällä hetkellä virallista kansallista lentoyhtiötä (flag carrier) ja sen entinen lentoyhtiö oli pieni (6 prosenttia BTS:n matkustajista vuonna 2005) ja koska vastaavat lentoyhtiöt kuljettavat muissa maissa edelleen vähintään 40 prosenttia matkustajista verrattavissa olevalla lentoasemalla, BTS oli hyvin riippuvainen yksityisomistuksessa olevasta SkyEurope-lentoyhtiöstä, joka kuljetti noin 73 prosenttia lentoaseman matkustajista vuonna 2005. Voidaan todeta, että Ryanairin kanssa tekemänsä sopimuksen ansiosta BTS pystyi todella monipuolistamaan asiakaspohjaansa ja vähentämään näin riskiä, joka toteutui vuonna 2009, kun SkyEurope meni konkurssiin.
- (113) Lisäksi BTS on pienentänyt myös liikakapasiteetin syntyneen riskiä korvaamalla vanhan terminaalin uudella ja isommalla. Infrastruktuurin käytön optimoinnin ja sen säännöllisyyden ansiosta AIP:ssä ilmoitettuja normaalimaksuja voitiin alentaa vuonna 2008. BTS ei myöskään sisällyttänyt niin kutsuttuun palvelumaksuunsa maksuja, joista se ei määrännyt, kuten lennonjohtomaksuja.
- (114) Ryanair mainostaa verkkosivullaan Bratislavaa yhtenä lentokohteenaan. BTS ei kuitenkaan maksa tästä mainonnasta, vaikkei voida sulkeakaan pois sitä, että tähän voi liittyä jotain arvoa.

- (115) Komissio huomauttaa, että kaikki nämä kvalitatiiviset seikat ovat vaikuttaneet positiivisesti myös BTS:n toimintaan ja talouteen ja lisänneet sen markkina-arvoa osakkeenomistajien hyödyksi. Näin ollen ne täydentävät edellä mainittua kustannus-hyötyanalyysiä.

P ä ä t e l m ä t

- (116) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että kun Ryanairin sopimus allekirjoitettiin, BTS katsoi, että sopimuksen ansiosta lentoaseman tuottavuus lisääntyisi. Komissio voi näin ollen hyväksyä sen, että markkinatalous-sijoittaja olisi vastaavassa tilanteessa päättänyt tehdä Ryanairin kanssa saman sopimuksen kuin BTS.
- (117) Koska ainakaan yksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyistä kumulatiivisista perusteista ei täytynyt, komissio katsoo, ettei sopimukseen liity Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s.:n ja Ryanair Ltd.:n välillä 5 päivänä joulukuuta 2005 tehtyyn sopimukseen ei sisälly Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Slovakian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 27 päivänä tammikuuta 2010.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

⁽²²⁾ Asiassa T-196/04, Ryanair v. komissio, 17.12.2008 annettu tuomio (ns. Charleroi-tuomio), Kok. 2008, s. II-03643, 59 kohta.

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 31 päivänä tammikuuta 2011,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY nojalla Israelin valtion tarjoaman henkilötietojen suojan riittävydestä automaattisessa henkilötietojen käsittelyssä

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 332)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/61/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 25 artiklan 6 kohdan,

on kuullut Euroopan tietosuojavaltuutettua,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 95/46/EY mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, että henkilötietoja voidaan siirtää kolmanteen maahan vain, jos kyseisessä kolmannessa maassa turvataan tietosuojan riittävä taso ja jos direktiivin muiden säännösten täytäntöönpanemiseksi annettuja jäsenvaltioiden lakeja noudatetaan ennen tietojen siirtämistä.
- (2) Komissio voi todeta, että kolmas maa turvaa tietosuojan riittävän tason. Henkilötietoja voidaan tässä tapauksessa siirtää jäsenvaltioista ilman lisätakeita.
- (3) Direktiivin 95/46/EY mukaisesti tietosuojan taso olisi arvioitava kaikkien tiettyyn siirtoon tai siirtojen ryhmään liittyvien olosuhteiden osalta ja ottaen erityisesti huomioon eräät siirron kannalta olennaiset, direktiivin 25 artiklassa luetellut tekijät.
- (4) Koska kolmannet maat suhtautuvat eri tavoin tietosuojaan, tietosuojan riittävyyden arviointi olisi suoritettava ja kaikki direktiivin 95/46/EY 25 artiklan 6 kohtaan perustuvat päätökset olisi tehtävä ja pantava täytäntöön tavalla, joka ei syrji mielivaltaisesti tai epäoikeudenmukaisesti mitään kolmatta maata eikä tee eroa niiden välillä, jos niissä vallitsevat samanlaiset olosuhteet, eikä muodosta peiteltyä kaupan estettä, kun otetaan huomioon Euroopan unionin nykyiset kansainväliset sitoumukset.
- (5) Israelin valtion oikeusjärjestykseen ei kuulu kirjoitettua perustuslakia, vaan Israelin valtion korkein oikeus on antanut perustuslaillisen aseman tietyille ”peruslaeille”. Kyseisiä peruslakeja täydentää laaja oikeuskäytäntö, koska Israelin oikeusjärjestyksessä noudatetaan hyvin pitkälle common law -järjestelmän periaatteita. Oikeus yksityisyyteen sisältyy ihmisarvoa ja vapautta koskevan peruslain 7 §:ään.
- (6) Henkilötietojen suojeluun liittyvät Israelin valtion oikeusnormit perustuvat suurelta osin direktiivissä 95/46/EY vahvistettuihin normeihin ja ne sisältyvät yksityisyyden suojaa koskevaan lakiin 5741-1981, jota on muutettu viimeksi vuonna 2007 henkilötietojen käsittelyä koskevien uusien vaatimusten ja valvontaviranomaisen yksityiskohtaisen organisaation vahvistamiseksi.
- (7) Edellä tarkoitettua tietosuojalainsäädäntöä täydentävät lisäksi yksityisyyden suojaa koskevan lain 5741-1981 täytäntöönpanoa sekä valvontaviranomaisen organisaatiota ja toimintaa koskevat hallituksen päätökset, jotka perustuvat laajalti tietokantoihin liittyvää lainsäädäntöä tarkastelevan komitean oikeusministeriölle antamassa raportissa (Schoffmanin raportti) esitettyihin suosituksiin.
- (8) Tietosuoja säännöksiä sisältyy myös useisiin eri aloja, kuten rahoitusala, terveydenhuolto ja julkisia rekistereitä säänteleviin säädöksiin.
- (9) Israelin valtiossa sovellettavat oikeudelliset tietosuojanormit käsittävät kaikki perusperiaatteet, jotka tarvitaan antamaan luonnollisille henkilöille riittävä suoja käsiteltäessä henkilötietoja automatisoiduissa tietokannoissa. Yksityisyyden suojaa koskevan lain 5741-1981 2 lukua, jossa vahvistetaan henkilötietojen käsittelyä koskevat periaatteet, ei sovelleta henkilötietojen käsittelyyn automaattisissa (manuaalisissa) tietokannoissa.
- (10) Oikeudellisten tietosuojanormien soveltaminen on varmistettu hallinnollisin ja oikeudellisin muutoksenhakueinoin sekä riippumattomalla valvonnalla, jota toteuttaa valvontaviranomainen eli Israelin lainsäädäntö-, tiedotus- ja teknologiaviranomainen (Israeli Law, Information and Technology Authority, ILITA), jolle on annettu tutkintaja toimintavaltuudet ja joka toimii täysin riippumattomasti.

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

(11) Israelin tietosuojaviranomaiset ovat antaneet selvityksiä ja lausuntoja siitä, kuinka Israelin lainsäädäntöä on tulkittava, sekä vakuuttaneet, että Israelin tietosuojalainsäädäntö pannaan täytäntöön kyseisen tulkinnan mukaisesti. Tässä päätöksessä otetaan huomioon kyseiset selvitykset ja lausunnot ja se on näin ollen niistä riippuvainen.

(12) Näin ollen olisi katsottava, että Israelin valtio tarjoaa direktiivissä 95/46/EY tarkoitetun tietosuojan riittävän tason siltä osin kuin on kyse automatisoiduista kansainvälisistä henkilötietojen siirroista Euroopan unionista Israelin valtioon, tai jos on kyse automaattisista siirroista, tietoja jatkokäsitellään automaattisesti Israelin valtiossa. Sen sijaan tätä päätöstä ei saisi soveltaa sellaisiin kansainvälisiin henkilötietojen siirtoihin EU:sta Israelin valtioon, joissa itse siirto sekä myöhempi tietojenkäsittely suoritetaan yksinomaan automaattisella menetelmällä.

(13) Avoimuuden lisäämiseksi sekä sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset pystyvät takaamaan yksilöiden tietosuojan heidän henkilötietojensa käsitellessä, on tarpeen tarkentaa, minkälaisissa poikkeusolosuhteissa tiettyjen tiedonsiirtojen keskeyttäminen voi olla perusteltua siitä huolimatta, että tietosuojan taso on todettu riittäväksi.

(14) Tähän päätökseen liittyvän tietosuojan arvioinnin tulokset koskevat Israelin valtiota sellaisena kuin se määritellään kansainvälisessä oikeudessa. Tietojen siirtäminen eteenpäin kansainvälisessä oikeudessa määritellyn Israelin valtion ulkopuolelle olisi katsottava henkilötietojen siirroksi kolmanteen maahan.

(15) Direktiivin 95/46/EY 29 artiklalla perustettu tietosuojatyöryhmä on antanut myönteisen lausunnon henkilötietojen suojan tasosta siltä osin kuin on kyse automatisoiduista kansainvälisistä henkilötietojen siirroista Euroopan unionista, tai jos on kyse automaattisista siirroista, tietoja jatkokäsitellään automaattisesti Israelin valtiossa. Työryhmä kannusti myönteisessä lausunnossaan Israelin viranomaisia jatkamaan sellaisten säännösten hyväksymistä, joilla laajennetaan Israelin lainsäädännön soveltaminen koskemaan manuaalisia tietokantoja ja joissa nimenomaisesti tunnustetaan suhteellisuusperiaatteen soveltaminen henkilötietojen käsittelyssä yksityissektorilla ja tulkitaan kansainvälisiä tiedonsiirtoja koskevat poikkeukset niiden kriteerien mukaisesti, jotka vahvistetaan direktiivin 95/46/EY 26 artiklan 1 kohdan yhteistä tulkintaa koskevassa valmisteluasiakirjassa⁽¹⁾. Kyseinen lausunto on otettu huomioon tätä päätöstä valmisteltaessa.⁽²⁾

(16) Direktiivin 95/46/EY 31 artiklan 1 kohdassa perustettu komitea ei ole antanut lausuntoa puheenjohtajansa asettamassa määräajassa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Direktiivin 95/46/EY 25 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi katsotaan, että Israelin valtio tarjoaa riittävän suojan Euroopan unionista siirrettäville henkilötiedoille siltä osin kuin on kyse automatisoiduista kansainvälisistä henkilötietojen siirroista Euroopan unionista, tai jos on kyse automaattisista siirroista, tietoja jatkokäsitellään automaattisesti Israelin valtiossa.

2. Oikeudellisten tietosuojanormien soveltamiseksi Israelin valtiossa toimivaltainen valvontaviranomainen on tämän päätöksen liitteessä tarkoitettu Israelin lainsäädäntö-, tiedotus- ja teknologiaviranomainen (Israeli Law, Information and Technology Authority, ILITA).

2 artikla

1. Tämä päätös koskee ainoastaan Israelin valtiossa, sellaisena kuin se on määritelty kansainvälisessä oikeudessa, tarjotun tietosuojan riittävyttä suhteessa direktiivin 95/46/EY 25 artiklan 1 kohdan vaatimusten täyttymiseen, eikä sillä ole vaikutusta direktiivin muiden, henkilötietojen käsittelyä jäsenvaltioissa koskevien säännösten täytäntöönpanemiseksi vahvistettujen ehtojen tai rajoitusten soveltamiseen.

2. Tätä päätöstä sovelletaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti. Sillä ei rajoiteta Golanin kukkuloiden, Gazan alueen ja Länsirannan, Itä-Jerusalem mukaan luettuna, kansainvälisoikeudellista asemaa.

3 artikla

1. Rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten valtuuksia toteuttaa toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että muiden säännösten kuin direktiivin 95/46/EY 25 artiklan noudattamiseksi annettuja kansallisia säännöksiä noudatetaan, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää nykyisiä toimivaltuuksiaan keskeyttääkseen Israelin valtiossa olevalle vastaanottajalle suunnatun tietojen siirron suojellakseen yksityishenkilöitä näiden henkilötietojen käsittelyn osalta tapauksissa, joissa

a) toimivaltainen Israelin viranomainen on todennut, ettei vastaanottaja noudata sovellettavia tietosuojavaatimuksia; tai

⁽¹⁾ Asiakirja WP114, 25.11.2005. Luettavissa internetosoitteessa http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_en.pdf

⁽²⁾ Lausunto 6/2009 henkilötietojen suojan tasosta Israelissa. Luettavissa internetosoitteessa http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_en.pdf.

b) on hyvin todennäköistä, ettei tietosuojavaatimuksia noudateta, ja on perusteltua olettaa, ettei toimivaltainen Israelin viranomaisen parhaillaan eikä jatkossa toteuta toimenpiteitä asian ratkaisemiseksi, tiedonsiirron jatkaminen aiheuttaisi välittömän vakavan vaaran rekisteröidyille ja jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat olosuhteisiin nähden kohutuullisessa määrin pyrkineet ilmoittamaan asiasta Israelin valtion sijoittuneelle tietojenkäsittelyä vastaavalle osapuolelle ja antamaan tälle tilaisuuden vastata.

2. Keskeytys lakkaa heti kun tietosuojavaatimusten noudattaminen on varmistettu ja tästä on ilmoitettu asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

4 artikla

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava viipymättä komissiolle 3 artiklan nojalla toteutetuista toimenpiteistä.

2. Jäsenvaltiot ja komissio tiedottavat toisilleen tapauksista, joissa tietosuojavaatimusten noudattamisesta Israelin valtiossa vastuussa olevat elimet eivät pysty varmistamaan vaatimusten noudattamista.

3. Jos 3 artiklan sekä tämän artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla saadut tiedot osoittavat, että jokin tietosuojavaatimusten noudattamisesta Israelin valtiossa vastuussa oleva elin ei tosiasiallisesti hoida tehtävänsä, komissio tiedottaa asiasta Israelin toimivaltaiselle viranomaiselle ja tarvittaessa esittää direktiivin 95/46/EY 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti ehdotuksen toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on peruuttaa tämä päätös tai lykätä sen soveltamista tai rajoittaa sen soveltamisalaa.

5 artikla

Komissio seuraa tämän päätöksen soveltamista ja ilmoittaa direktiivin 95/46/EY 31 artiklan nojalla perustetulle komitealle kaikki asiaankuuluvat huomiot, mukaan luettuina kaikki seikat, jotka voivat vaikuttaa tämän päätöksen 1 artiklassa esitettyyn toteamukseen, jonka mukaan Israelin valtio tarjoaa direktiivin 95/46/EY 25 artiklassa tarkoitetun riittäväntasoisien tietosuojan, sekä mahdolliset todisteet päätöksen syrjivästä soveltamisesta. Komissio seuraa erityisesti henkilötietojen käsittelyä manuaalisissa tietokannoissa.

6 artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tämän päätöksen noudattamisen edellyttämät toimenpiteet viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun päätös on annettu tiedoksi.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 31 päivänä tammikuuta 2011.

Komission puolesta
Viviane REDING
Varapuheenjohtaja

LIITE

Tämän päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen valvontaviranomainen on:

The Israeli Law, Information and Technology Authority

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israel

Postiosoite:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Puhelin: +972-3-7634050

Faksi: +972-2-6467064

Sähköposti: ILITA@justice.gov.il

Internetsivusto: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>

