

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

- Komission asetus (EY) N:o 989/1999, annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 1
- Komission asetus (EY) N:o 990/1999, annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, kasviöljyn toimittamisesta elintarvikeapuna 3
- Komission asetus (EY) N:o 991/1999, annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, halkais-tujen herneiden toimittamisesta elintarvikeapuna 6
- Komission asetus (EY) N:o 992/1999, annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, viljan toimittamisesta elintarvikeapuna 9
- Komission asetus (EY) N:o 993/1999, annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, Kiinasta peräisin olevaa valkosipulia koskevien tuontilupien antamisesta 12
- ★ Neuvoston direktiivi 1999/32/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Komissio

1999/315/EY:

- ★ Komission päätös, tehty 27 päivänä huhtikuuta 1999, Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten maatalouden laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöedellytysten hyväksymisestä (tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1051) 19

★	Komission päätös, tehty 27 päivänä huhtikuuta 1999, neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Berlin-Tegel-lentoasemalla (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1066)	21
---	---	----

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

**KOMISSIO ASETUS (EY) N:o 989/1999,
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999,
tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon hedelmien ja vihannesten tuontijärjestelmän soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 21 päivänä joulukuuta 1994 annetun komission asetuksen (EY) N:o 3223/94 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1498/98 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo, että

asetuksessa (EY) N:o 3223/94 säädetään Uruguayn kierroksen monenvälisten kauppaneuvottelujen tulosten mukaisesti komission vahvistamista kolmansien maiden tuonnin kiinteiden arvojen perusteista liitteissä määriteltävien tuotteiden ja ajanjaksojen osalta, ja

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 11 päivänä toukokuuta 1999.

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 337, 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EYVL L 198, 15.7.1998, s. 4.

LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999, komission asetukseen

(EUR/100 kg)

CN-koodi	Kolmannen maan koodi ⁽¹⁾	Tuonnin kiinteä arvo
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

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

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 990/1999,
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999,
kasviöljyn toimittamisesta elintarvikeapuna**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

sekä katsoo, että

edellä mainitussa asetuksessa vahvistetaan luettelo maista ja elimistä, joille voidaan toimittaa yhteisön tukea, ja määritetään yleiset perusteet elintarvikeavun kuljettamisesta fob-toimitusvaiheen jälkeen,

useiden elintarvikeavun antamista koskevien päätösten johdosta komissio on myöntänyt tietyille vastaanottajille kasviöljyä,

nämä toimitukset olisi tehtävä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1292/96 mukaisesti yhteisön elintarvikeapuna toimitettavien tuotteiden liikkeelle saattamista koskevista yleisistä yksityiskohtaisista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2519/97⁽²⁾, annettujen sääntöjen mukaan, ja on tarpeen tarkentaa erityisesti toimittamista koskevat määräajat ja ehdot siitä aiheutuneiden kustannusten määrittämisessä,

toimitusten toteutumisen varmistamiseksi olisi säädettävä, että tarjouksen tekijöillä on mahdollisuus hankkia joko

soijaöljyä tai auringonkukkaöljyä; kunkin erän toimitus myönnetään alhaisimman tarjouksen tekijälle,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Yhteisössä saatetaan liikkeelle kasviöljyä sen toimittamiseksi yhteisön elintarvikeapuna liitteessä osoitetuille vastaanottajille asetuksen (EY) N:o 2519/97 säännösten mukaisesti ja liitteessä luetelluin edellytyksin.

Toimittaminen kattaa yhteisössä tuotetun kasviöljyn liikkeelle saattamisen. Jos kyseessä on auringonkukkaöljy, ei liikkeelle saattaminen saa koskea sisäisessä jalostusmenetelyssä valmistettua ja/tai pakattua tuotetta.

Tarjoukset koskevat joko soijaöljyä tai auringonkukkaöljyä. Jokaisessa tarjouksessa on ilmaistava tarkkaan öljyluokka, jota se koskee, muuten tarjous hylätään.

Tarjoajan katsotaan saaneen tietoonsa kaikki sovellettavat yleiset ja erityiset ehdot ja hyväksynee ne. Mitään muita hänen tarjoukseensa sisältyviä ehtoja tai varauksia ei oteta huomioon.

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 166, 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 346, 17.12.1997, s. 23.

LIITE

ERÄ A

1. **Toimen N:o:** 142/98 (A1): 143/98 (A2): 144/98 (A3)
2. **Edunsaaja** ⁽²⁾: Angola
3. **Edunsaajan edustaja:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Puhelin: (244-2) 39 13 39, faksi: 39 25 31, teleksi: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Määrämaa:** Angola
5. **Hankittava tuote** ⁽⁹⁾: kasviöljy: joko puhdistettu soijaöljy tai puhdistamaton auringonkukkaöljy
6. **Kokonaismäärä (tonnia netto):** 500
7. **Erien lukumäärä:** 1: 3 osassa (A1: 300 t; A2: 100 t; A3: 100 t)
8. **Tuotteen ominaisuudet ja laatu** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁶⁾: —
9. **Pakkaaminen** ⁽¹⁰⁾: katso EYVL C 267, 13.9.1996, s. 1 (10.1 A, B ja C 1)
10. **Etiketointi ja pakkausmerkinnät** ⁽⁵⁾: katso EYVL C 114, 29.4.1991, s. 1 (III.A.3)
— merkinnöissä käytettävä kieli: portugali
— lisämerkinnät: —
11. **Tuotteen hankintatapa:** yhteisössä tuotetun puhdistetun kasviöljyn liikkeelle saattaminen. Jos kyseessä on auringonkukkaöljy ei liikkeelle saattaminen ei saa koskea sisäisessä jalostusmenettelyssä valmistettua ja/tai pakattua tuotetta.
12. **Vahvistettu toimitusvaihe:** toimitettu määräpaikkaan ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾
13. **Vaihtoehtoinen toimitusvaihe:** toimitettu vapaasti laivaussatamaan
14. a) **Laivaussatama:** —
b) **Lastauspaikka:** —
15. **Purkaussatama:** —
16. **Määräpaikka:** A1: Somatradig (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL —
Lubango (180 km from Namibe)
— välisatama tai -varasto: —
— maakuljetusreitti —
17. **Toimituskausi tai toimituksen määräaika vahvistettuun vaiheeseen:**
— ensimmäinen määräaika: 15.8.1999
— toinen määräaika 29.8.1999
18. **Toimituskausi tai toimituksen vaihtoehtoisen vaiheen määräaika:**
— ensimmäinen määräaika: 21.6–4.7.1999
— toinen määräaika 5.–18.7.1999
19. **Tarjousten jättöaika kello 12:een mennessä (Brysselin aikaa):**
— ensimmäinen määräaika: 25.5.1999
— toinen määräaika: 8.6.1999
20. **Tarjousvakuuden määrä:** 15 EUR tonnia kohti
21. **Tarjousten ja tarjousvakuuksien lähetysosoite** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire
Attn. Mr T. Vestergaard
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
teleksi: 25670 AGREC B; faksi: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (ainoastaan)
22. **Vientituki:** —

Viitteet:

- (¹) Lisätietoja: André Debongnie puh. (32-2) 295 14 65
Torben Vestergaard puh. (32-2) 299 30 50.
- (²) Toimittajan on otettava yhteyttä vastaanottajaan mahdollisimman pian selvittääkseen, mitä kuljetusasiakirjoja tarvitaan.
- (³) Toimittajan on annettava vastaanottajalle viralliselta laitokselta peräisin oleva todistus siitä, että kyseisessä jäsenvaltiossa voimassa olevat ydinsäteilyä koskevat normit eivät ylitä toimitettavan tuotteen osalta. Radioaktiivisuustodistuksessa on oltava cesium-134- ja -137- sekä jodi-131-taso.
- (⁴) Toimittaja toimittaa vastaanottajalle tai tämän edustajalle toimituksen yhteydessä seuraavat asiakirjat:
— terveystodistus.
- (⁵) Poiketen siitä, mitä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 114 määrätään, III.A.3.c kohdan teksti korvataan seuraavalla tekstillä: ”merkintä ”Euroopan yhteisö”.
- (⁶) Tarjoukset hylätään mikäli niissä ei ilmaista öljyluokkaa, jota ne koskevat.
- (⁷) Asetuksen (EY) N:o 2519/97 14 artiklan 3 kohdan säännösten lisäksi vuokratut alukset eivät saa esiintyä missään neljästä viimeisimmästä neljännesvuosittaisesta pysäytettyjen alusten luettelosta, jota julkaistaan Pariisissa allekirjoitetun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti (neuvoston direktiivi 95/21/EY (EYVL L 157, 7.7.1995, s.1)).
- (⁸) Tarjouskilpailun voittaja vastaa satamakustannuksista ja -maksuista (erityisesti EP-14, EP-15 ja EP-17). Poiketen asetuksen (EY) N:o 2519/97 15 artiklan 3 kohdassa tuonnin tullimuodollisuuksiin liittyvät kustannukset ja maksut ovat tarjouskilpailun voittajan vastuulla ja niiden katsotaan sisältyvän tarjoukseen.
- (⁹) Puhdistetun soijaöljyn on täytettävä seuraavat vaatimukset:
— ulkonäkö huoneenlämmössä: kirkas ja kuultava,
— maku ja haju: neutraali,
— vapaat rasvahapot: enintään 0,1 %,
— vesi ja epäpuhtaudet: enintään 0,05 %
— väri, Lovibond 5 1/4 tuumaa (punainen/keltainen): enintään 1,5/15.
— proksidiluku (milliekvivalenttia/kg): enintään 2,
— ominaispaine 20°C:ssa: 0,91–0,93 g/cm³,
— taitekerroin 20°C:ssa: 1,470–1,476.
— jodiluku (Wijs): 125–140 g/100 g.
- (¹⁰) Sijoitettuna 20 jalan kontteihin. Konttien maksuttoman säilytysajan on oltava vähintään viisitoista (15) päivää.
-

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 991/1999,
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999,
halkaistujen herneiden toimittamisesta elintarvikeapuna**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

sekä katsoo, että

edellä mainitussa asetuksessa vahvistetaan luettelo maista ja elimistä, joille voidaan toimittaa yhteisön tukea, ja määritetään yleiset perusteet elintarvikeavun kuljettamisesta fob-toimitusvaiheen jälkeen,

useiden elintarvikeavun antamista koskevien päätösten johdosta komissio on myöntänyt tietyille vastaanottajille halkaistuja herneitä, ja

nämä toimitukset olisi tehtävä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1292/96 mukaisesti yhteisön elintarvikeapuna toimitettavien tuotteiden yhteisössä liikkeelle saattamista koskevista yleisistä yksityiskohtaisista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa komission asetuksessa

(EY) N:o 2519/97⁽²⁾, annettujen sääntöjen mukaan; on tarpeen tarkentaa erityisesti toimittamista koskevat määräajat ja ehdot sekä menettely, jota noudatetaan siitä aiheutuneiden kustannusten määrittämisessä,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Yhteisössä saatetaan liikkeelle halkaistuja herneitä niiden toimittamiseksi yhteisön elintarvikeapuna liitteessä osoitetuille vastaanottajille asetuksen (EY) N:o 2519/97 säännösten mukaisesti ja liitteessä luetelluin edellytyksin.

Tarjoajan katsotaan saaneen tietoonsa kaikki sovellettavat yleiset ja erityiset ehdot ja hyväksyneen ne. Mitään muita hänen tarjoukseensa sisältyviä ehtoja tai varauksia ei oteta huomioon.

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 166, 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 346, 17.12.1997, s. 23.

LIITE

ERÄ A

1. **Toimen N:o:** 145/98 (A1): 146/98 (A2): 147/98 (A3)
2. **Edunsaaja** ⁽²⁾: Angola
3. **Edunsaajan edustaja:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Puhelin: (244-2) 39 13 39, faksi: 39 25 31, teleksi: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Määrämaa:** Angola
5. **Hankittava tuote** ⁽⁷⁾: halkaistut herneet
6. **Kokonaismäärä (tonnia netto):** 1 500
7. **Erien lukumäärä:** 1: 3 osassa (A1: 1000 t; A2: 300 t; A3: 200t)
8. **Tuotteen ominaisuudet ja laatu** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾: —
9. **Pakkaaminen** ⁽⁵⁾: katso EYVL C 267, 13.9.1996, s. 1 (4.0 A 1.c, 2.c ja B.1) tai (2.1 A 1.a, 2.a ja B.1)
10. **Etiketointi ja pakkausmerkinnät** ⁽⁶⁾: katso EYVL C 114, 29.4.1991, s. 1 (IV.A.3)
— merkinnöissä käytettävä kieli: portugali
— lisämerkinnät: —
11. **Tuotteen hankintatapa:** yhteisön markkinat
Tuotteen on oltava lähtöisin yhteisöstä tai jalostettu siellä.
12. **Vahvistettu toimitusvaihe:** toimitettu määräpaikkaan ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. **Vaihtoehtoinen toimitusvaihe:** toimitettu vapaasti laivaussatamaan — FOB ehdattuna
14. a) **Laivaussatama:** —
b) **Lastauspaikka:** —
15. **Purkaussatama:** —
16. **Määräpaikka:** A1: Somatradning (off port of Luanda; A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL —
Lubango (180 km from Namibe)
— välisatama tai -varasto: —
— maakuljetusreitti: —
17. **Toimituskausi tai toimituksen määräaika vahvistettuun vaiheeseen:**
— ensimmäinen määräaika: 15.8.1999
— toinen määräaika: 29.8.1999
18. **Toimituskausi tai toimituksen vaihtoehtoisen vaiheen määräaika:**
— ensimmäinen määräaika: 21.6–4.7.1999
— toinen määräaika: 5.–18.7.1999
19. **Tarjousten jättöaika kello 12:een mennessä (Brysselin aikaa):**
— ensimmäinen määräaika: 25.5.1999
— toinen määräaika: 8.6.1999
20. **Tarjousvakuuden määrä:** 5 EUR tonnia kohti
21. **Tarjousten ja tarjousvakuuksien lähetysosoite** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire
Attn. Mr T. Vestergaard
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46
Rue de la Loi 200/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
teleksi: 25670 AGREC B; faksi: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (ainoastaan)
22. **Vientituki:** —

Viitteet:

- (¹) Lisätietoja: André Debongnie puh. (32-2) 295 14 65
Torben Vestergaard puh. (32-2) 299 30 50.
- (²) Toimittajan on otettava yhteyttä vastaanottajaan mahdollisimman pian selvittääkseen, mitä kuljetusasiakirjoja tarvitaan.
- (³) Toimittajan on annettava vastaanottajalle viralliselta laitokselta peräisin oleva todistus siitä, että kyseisessä jäsenvaltiossa voimassa olevat ydinsäteilyä koskevat normit eivät ylitä toimitettavan tuotteen osalta. Radioaktiivisuustodistuksessa on oltava cesium-134- ja -137- sekä jodi-131-taso.
- (⁴) Toimittaja toimittaa vastaanottajalle tai tämän edustajalle toimituksen yhteydessä seuraavat asiakirjat:
— kasvien terveystodistus.
- (⁵) Sen varalta, että tavarat mahdollisesti säkitetään uudelleen, toimittajan on toimitettava 2 prosenttia ylimääräisiä tyhjiä säkkejä, jotka ovat samaa laatua kuin tavaraa sisältävät säkit ja joissa on merkinnän jälkeen suuraakkonen "R".
- (⁶) Poiketen siitä, mitä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 114 määrätään, IV.A.3.c kohdan teksti korvataan seuraavalla tekstillä: "merkintä 'Euroopan yhteisö'"; ja kohdan IV.A.3.b teksti korvataan seuraavalla tekstillä: "Pois cassés".
- (⁷) Ihmisravinnoksi tarkoitettut keltaiset herneet (*Pisum sativum*), jotka ovat peräisin viimeisimmästä sadosta. Herneet eivät saa olla keinotekoisesti värjättyjä. Herneiden on oltava halkaistuja ja höyrykäsiteltyjä vähintään 2 minuutin ajan tai sumutettuja (*) sekä täytettävä seuraavat vaatimukset:
— kosteus: enintään 15 prosenttia
— epäpuhtaudet: enintään 0,1 prosenttia
— rikkoutuneita herneitä: enintään 10 prosenttia (rikkoutuneilla herneillä tarkoitetaan herneen osia, jotka läpäisevät pyöreäreikäisen seulan, jonka reikien läpimitta on 5 millimetriä),
— eriväristen tai värittömien herneiden prosenttiosuus: enintään 1,5 prosenttia,
— kypsentämisaika: enintään 45 minuuttia liotuksen jälkeen (12 tuntia) tai enintään 60 minuuttia, ilman liotusta.
- (⁸) Asetuksen (EY) N:o 2519/97 14 artiklan 3 kohdan säännösten lisäksi vuokratut alukset eivät saa esiintyä missään neljästä viimeisimmästä neljännesvuosittaisesta pysäytettyjen alusten luettelosta, jota julkaistaan Pariisissa allekirjoitetun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti (neuvoston direktiivi 95/21/EY (EYVL L 157, 7.7.1995, s.1)).
- (⁹) Tarjouskilpailun voittaja vastaa satamakustannuksista ja -maksuista (erityisesti EP-14, EP-15 ja EP-17). Poiketen asetuksen (EY) N:o 2519/97 15 artiklan 3 kohdassa tuonnin tullimuodollisuuksiin liittyvät kustannukset ja maksut ovat tarjouskilpailun voittajan vastuulla ja niiden katsotaan sisältyvän tarjoukseen.

(*) Tarjouskilpailun voittaja toimittaa vastaanottajalle tai tämän edustajalle toimituksen yhteydessä todistuksen sumutteen käytöstä.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 992/1999,
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999,
viljan toimittamisesta elintarvikeapuna**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

sekä katsoo, että

edellä mainitussa asetuksessa vahvistetaan luettelo maista ja elimistä, joille voidaan toimittaa yhteisön tukea, ja määritetään yleiset perusteet elintarvikeavun kuljettamisesta fob-toimitusvaiheen jälkeen,

useiden elintarvikeavun antamista koskevien päätösten johdosta komissio on myöntänyt tietyille vastaanottajille viljaa, ja

nämä toimitukset olisi tehtävä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1292/96 mukaisesti yhteisön elintarvikeapuna toimitettavien tuotteiden yhteisössä liikkeelle saattamista koskevista yleisistä yksityiskohtaisista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa komission asetuksessa

(EY) N:o 2519/97⁽²⁾ annettujen sääntöjen mukaan; on tarpeen tarkentaa erityisesti toimittamista koskevat määräajat ja ehdot sekä menettely, jota noudatetaan siitä aiheutuneiden kustannusten määrittämisessä,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Yhteisössä saatetaan liikkeelle viljaa sen toimittamiseksi yhteisön elintarvikeapuna liitteessä osoitetuille vastaanottajille asetuksen (EY) N:o 2519/97 säännösten mukaisesti ja liitteessä luetelluin edellytyksin.

Tarjoajan katsotaan saaneen tietoonsa kaikki sovellettavat yleiset ja erityiset ehdot ja hyväksyneen ne. Mitään muita hänen tarjoukseensa sisältyviä ehtoja tai varauksia ei oteta huomioon.

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 166, 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 346, 17.12.1997, s. 23.

LIITE

ERÄ A

1. **Toimen N:o:** 139/98 (A1): 140/98 (A2): 141/98 (A3)
2. **Edunsaaja** ⁽²⁾: Angola
3. **Edunsaajan edustaja:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Puhelin: (244-2) 39 13 39, faksi: 39 25 31, teleksi: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Määrämaa:** Angola
5. **Hankittava tuote:** maissi
6. **Kokonaismäärä (tonnia netto):** 3 000
7. **Erien lukumäärä:** 1: 3 osassa (A1: 2 500 t; A2: 300 t; A3 200t)
8. **Tuotteen ominaisuudet ja laatu** ⁽³⁾ ⁽⁵⁾: katso EYVL C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.1.d)
9. **Pakkaaminen** ⁽⁷⁾: katso EYVL C 267, 13.9.1996, s. 1 (1.0 A 1.a, 2.a ja B.2)
10. **Etiketointi ja pakkausmerkinnät** ⁽⁶⁾: katso EYVL C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.3)
— merkinnöissä käytettävä kieli: portugali
— lisämerkinnät: —
11. **Tuotteen hankintatapa:** yhteisön markkinat
12. **Vahvistettu toimitusvaihe:** toimitettu määräpaikkaan ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. **Vaihtoehtoinen toimitusvaihe:** toimitettu vapaasti laivaussatamaan — FOB ahdattuna
14. a) **Laivaussatama:** —
b) **Lastauspaikka:** —
15. **Purkaussatama:** —
16. **Määräpaikka:** A1: Somatradning (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL —
(180 km from Namibe)
— välisatama tai -varasto: —
— maakuljetusreitti —
17. **Toimituskausi tai toimituksen määräaika vahvistettuun vaiheeseen:**
— ensimmäinen määräaika: 8.8.1999
— toinen määräaika: 28.8.1999
18. **Toimituskausi tai toimituksen vaihtoehtoisen vaiheen määräaika:**
— ensimmäinen määräaika: 14. — 27.6.1999
— toinen määräaika: 28.6 — 11.7.1999
19. **Tarjousten jättöaika kello 12:een mennessä (Brysselin aikaa):**
— ensimmäinen määräaika: 25.5.1999
— toinen määräaika: 8.6.1999
20. **Tarjousvakuuden määrä:** 5 EUR tonnia kohti
21. **Tarjousten ja tarjousvakuuksien lähetsosoite** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire
Attn. Mr T. Vestergaard
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46
Rue de la Loi 200 / Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
teleksi: 25670 AGREC B; faksi: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (ainoastaan)
22. **Vientituki:** ⁽⁴⁾ 21.5.1999 sovellettava tuki, joka on vahvistettu komission asetuksella (EY) N:o 909/1999 (EYVL L 114, 1.5.1999, s. 29).

Viitteet:

- (¹) Lisätietoja: André Debongnie puh. (32-2) 295 14 65
Torben Vestergaard puh. (32-2) 299 30 50.
- (²) Toimittajan on otettava yhteyttä vastaanottajaan mahdollisimman pian selvittääkseen, mitä kuljetusasiakirjoja tarvitaan.
- (³) Toimittajan on annettava vastaanottajalle viralliselta laitokselta peräisin oleva todistus siitä, että kyseisessä jäsenvaltiossa voimassa olevat ydinsäteilyä koskevat normit eivät ylitä toimitettavan tuotteen osalta. Radioaktiivisuustodistuksessa on oltava cesium-134- ja -137- sekä jodi-131-taso.
- (⁴) Komission asetusta (EY) N:o 259/98 (EYVL L 25, 31.1.1998, s. 39), sovelletaan vientitukeen. Edellä mainitun asetuksen 2 artiklassa tarkoitettu päivämäärä on tämän liitteen kohtaan 22 merkitty päivämäärä.
- (⁵) Toimittaja toimittaa vastaanottajalle tai tämän edustajalle toimituksen yhteydessä seuraavat asiakirjat:
— kasvien terveystodistus.
- (⁶) Poiketen siitä, mitä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 114 määrätään, II.A.3.c kohdan teksti korvataan seuraavalla tekstillä: ”merkintä ’Euroopan yhteisö’”.
- (⁷) Sen varalta, että tavarat mahdollisesti säkitetään uudelleen, tarjouskilpailun voittajan on toimitettava 2 prosenttia ylimääräisiä tyhjiä säkkejä, jotka ovat samaa laatua kuin tavaraa sisältävät säkit ja joissa on merkinnän jälkeen suuraakkonen ”R”.
- (⁸) Tarjouskilpailun voittaja vastaa satamakustannuksista ja -maksuista (erityisesti EP-14, EP-15 ja EP-17). Poiketen asetuksen (EY) N:o 2519/97 15 artiklan 3 kohdassa tuonnin tullimuodollisuuksiin liittyvät kustannukset ja maksut ovat tarjouskilpailun voittajan vastuulla ja niiden katsotaan sisältyvän tarjoukseen.
- (⁹) Asetuksen (EY) N:o 2519/97 14 artiklan 3 kohdan säännösten lisäksi vuokratut alukset eivät saa esiintyä missään neljästä viimeisimmästä neljännesvuosittaisesta pysäytettyjen alusten luettelosta, jota julkaistaan Pariisissa allekirjoitetun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti (neuvoston direktiivi 95/21/EY (EYVL L 157, 7.7.1995, s.1)).
-

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 993/1999,
annettu 10 päivänä toukokuuta 1999,
Kiinasta peräisin olevaa valkosipulia koskevien tuontilupien antamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon hedelmä- ja vihannesalan yhteisestä markkinajärjestelystä 28 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2200/96 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 857/1999 ⁽²⁾,

ottaa huomioon Kiinasta peräisin olevan valkosipulin tuonnissa sovellettavasta suojatoimenpiteestä 29 päivänä toukokuuta 1998 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1137/98 ⁽³⁾ ja erityisesti sen 1 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

komission asetuksen (ETY) N:o 1859/93 ⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1662/94 ⁽⁵⁾, mukaan kolmansista maista tuodun valkosipulin yhteisössä vapaaseen liikkeeseen luovuttamisen edellytyksenä on tuontiluvan esittäminen,

asetuksen (EY) N:o 1137/98 1 artiklan 1 kohdassa rajoitetaan Kiinasta tuotavaa valkosipulia koskevien tuontilupien, joita koskeva hakemus on jätetty 1 päivän kesäkuuta 1998 ja 31 päivän toukokuuta 1999 välisenä aikana, antaminen kuukausittaiseen enimmäismäärään,

ottaen huomioon edellä mainitun asetuksen 1 artiklan 2 kohdassa vahvistetut perusteet ja annetut tuontiluvat 7 päivästä toukokuuta 1999 alkaen haetut määrät ovat suuremmat kuin edellä mainitun asetuksen liitteessä mainittu vuoden 1999 toukokuun kuukausittainen enimmäismäärä; tämän vuoksi olisi määritettävä, miltä osin näihin hakemuksiin liittyvät tuontiluvat voidaan antaa; tämän vuoksi olisi evättävä 7 päivän toukokuuta 1999 jälkeen jätettyihin ja ennen 1 päivää kesäkuuta 1999 jätettäviin hakemuksiin liittyvien lupien antaminen,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (ETY) N:o 1859/93 1 artiklan mukaisesti 7 päivästä toukokuuta 1999 Kiinasta peräisin olevalle, CN-koodiin 0703 20 00 kuuluvalla valkosipulille haettuja tuontilupia annetaan 3,92218 prosentille haetusta määrästä ottaen huomioon komission 10 päivänä toukokuuta 1999 saamat tiedot.

Edellä mainittuja tuotteita koskevat, 7 päivän toukokuuta 1999 jälkeen jätetyt ja ennen 1 päivää kesäkuuta 1999 jätettävät tuontilupahakemukset hylätään.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 11 päivänä toukokuuta 1999.

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

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 297, 21.11.1996, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 108, 27.4.1999, s. 7.

⁽³⁾ EYVL L 157, 30.5.1998, s. 107.

⁽⁴⁾ EYVL L 170, 13.7.1993, s. 10.

⁽⁵⁾ EYVL L 176, 9.7.1994, s. 1.

NEUVOSTON DIREKTIIVI 1999/32/EY,

annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999,

tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 130 s artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,toimii perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen ⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- (1) perustamissopimuksen 130 r artiklan periaatteisiin perustuvilla, yhteisön ympäristöä koskevissa toimintaohjelmissa ja erityisesti viidennessä ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa ⁽⁴⁾ vahvistetuilla yhteisön ympäristöpolitiikan tavoitteilla ja periaatteilla pyritään erityisesti varmistamaan kaikkien ihmisten tehokas suojele rikkidioksidipäästöjen tunnetuilta terveysvaaroilta ja suojelemaan ympäristöä huolehtimalla siitä, ettei rikkilaskeuma ylitä kriittistä kuormitusta ja kriittisiä pitoisuusrajoja,
- (2) perustamissopimuksen 129 artiklassa määrätään, että terveyden suojelua koskevat vaatimukset kuuluvat osana yhteisön muuhun politiikkaan; perustamissopimuksen 3 artiklan o alakohdassa määrätään myös, että yhteisön toimintaan sisältyy myötävaikuttaminen korkean terveyden suojelun tason saavuttamiseen,
- (3) rikkidioksidipäästöt vaikuttavat osaltaan merkittävästi happamoitumisongelman syntyyn yhteisössä; rikkidioksidi vaikuttaa myös suoraan ihmisten terveyteen ja ympäristöön,
- (4) happamoituminen ja ilmamekan rikkidioksidi vahingoittavat herkkiä ekosysteemejä, vähentävät biologista monimuotoisuutta ja ympäristön virkistysarvoa sekä heikentävät viljantuotantoa ja metsien kasvua; kaupungeissa happosade voi aiheuttaa huomattavaa vahinkoa rakennuksille ja rakennuskulttuuriperinnölle; rikkidioksidi voi myös vaikuttaa merkittävästi ihmisten terveyteen erityisesti hengitystiesairauksista kärsivissä väestöryhmissä,

(5) happamoituminen on valtioiden rajat ylittävä ilmiö, joka vaatii niin yhteisön kuin myös kansallisia tai paikallisia ratkaisuja,

(6) rikkidioksidipäästöt myötävaikuttavat hiukkasten muodostumiseen ilmakehässä,

(7) yhteisö ja yksittäiset jäsenvaltiot ovat valtiosta toiseen tapahtuvaa ilman epäpuhtauksien kaukokulkeutumista koskevan YK:n Euroopan talouskomission yleissopimuksen osapuolia; rikkidioksidin aiheuttamien ilman epäpuhtauksien valtiosta toiseen kulkeutumista koskevan YK:n Euroopan talouskomission toisen pöytäkirjan mukaan sopimuspuolten olisi vähennettävä rikkidioksidipäästöjen ensimmäisessä pöytäkirjassa sovitut 30 prosenttia tai enemmän; YK:n Euroopan talouskomission toisen pöytäkirjan lähtökohtana on, että kuormitus- ja pitoisuusrajat ylittyvät jatkuvasti tietyillä herkillä alueilla, ja että tarvitaan lisätoimia rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi, jos aiotaan saavuttaa viidennen ympäristöä koskevan toimintaohjelman tavoitteet; sopimuspuolten olisi siksi edelleen vähennettävä huomattavasti rikkidioksidipäästöjä,

(8) luonnostaan pieninä määrinä öljyssä ja kivihiilessä esiintyvän rikin on vuosikymmeniä tiedetty olevan huomattavan rikkidioksidipäästöjen lähde, joka aiheuttaa happosateita ja on yksi merkittävimmistä useiden kaupunki- ja teollisuusalueiden ilman pilaantumisen syistä,

(9) komissio on äskettäin julkaissut tiedonannon kustannustehokkaasta strategiasta happamoitumisen torjumiseksi yhteisössä; tiettyjen nestemäisten polttoaineiden palamisesta peräisin olevien rikkidioksidipäästöjen vähentämisen todettiin olevan erottamaton osa tätä kustannustehokasta strategiaa; yhteisö tunnustaa toimenpiteiden olevan tarpeen kaikkien muidenkin polttoaineiden osalta,

(10) tutkimukset ovat osoittaneet, että hyöty tämän direktiivin mukaisella polttoaineiden rikkipitoisuuden alentamisella aikaan saatavasta rikkipäästöjen vähentämisestä on usein huomattavasti suurempi kuin teollisuudelle koituvaksi arvioidut kustannukset; nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden alentamiseen tarvittavaa teknologiaa on jo saatavilla ja se on yleisessä käytössä,

⁽¹⁾ EYVL C 190, 21.6.1997, s. 9 ja

EYVL C 259, 18.8.1998, s. 5.

⁽²⁾ EYVL C 355, 21.11.1997, s. 1.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. toukokuuta 1998 (EYVL C 167, 1.6.1998, s. 111), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. lokakuuta 1998 (EYVL C 364, 25.11.1998, s. 20), ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 9. helmikuuta 1999 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 5.

- (11) perustamissopimuksen 3 b artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tavoitetta tiettyjen nestemäisten polttoaineiden palamisesta syntyvien rikkidioksidipäästöjen vähentämisestä ei voida saavuttaa tehokkaasti, jos jäsenvaltiot toimivat erikseen; erillinen toiminta ei takaa halutun tavoitteen saavuttamista, sen vaikutukset saattavat olla kielteisiä ja sen aiheuttaa huomattavaa epävarmuutta kyseisillä polttoainemarkkinoilla; rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi koko yhteisön alueella on tehokkaampaa toimia yhteisön tasolla; tässä direktiivissä rajoitetaan ainoastaan antamaan vähimmäisvaatimukset toivotun tavoitteen saavuttamiseksi,
- (12) tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta 23 päivänä maaliskuuta 1993 annetussa neuvoston direktiivissä 93/12/ETY⁽¹⁾ komissiota kehoitettiin antamaan neuvostolle ehdotus, jossa määrätään kaasuöljyn rikkipitoisuudelle alemmat raja-arvot ja ilma-aluksissa käytettävälle kerosiinille uudet raja-arvot; olisi aiheellista vahvistaa muiden nestemäisten polttoaineiden, erityisesti raskaiden polttoöljyjen, bunkkeripolttoöljyjen, meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen ja kaasuöljyjen kustannustehokkuustutkimuksiin perustuvat rikkipitoisuuden raja-arvot,
- (13) perustamissopimuksen 130 t artiklan mukaisesti tämä direktiivi ei estäisi jäsenvaltioita pitämästä voimassa tai toteuttamasta tiukempia suojatoimenpiteitä; tällaisten toimenpiteiden on oltava sopusoinnussa perustamissopimuksen kanssa ja niistä on ilmoitettava komissiolle,
- (14) ennen kuin jäsenvaltio ottaa käyttöön tiukempia suojatoimenpiteitä, sen on ilmoitettava suunnitellut toimenpiteet komissiolle teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 28 päivänä maaliskuuta 1983 annetussa neuvoston direktiivissä 83/189/ETY⁽²⁾ säädetyn menettelyn mukaisesti,
- (15) asetettaessa raskaan polttoöljyn rikkipitoisuuden rajaa on aiheellista säätää niitä jäsenvaltioita ja alueita koskevista poikkeuksista, joissa ympäristöolosuhteet sen sallivat,
- (16) kun raskaan polttoöljyn rikkipitoisuudelle vahvistetaan raja-arvot on myös aiheellista säätää poikkeusluvasta sen käyttöön polttolaitoksissa, jotka täyttävät tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan pääsevien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta 24 päivänä marraskuuta 1988 annetussa neuvoston direktiivissä 88/609/ETY⁽³⁾, vahvistettuja päästörajajoja koskevat vaatimukset; ottaen huomioon direktiivin 88/609/ETY tulevan tarkistuksen tiettyjä tämän direktiivin säännöksiä voi olla tarpeen tarkastella ja tarvittaessa muuttaa,
- (17) tämän direktiivin 3 artiklan 3 kohdan i alakohdan c alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle jäävien jalostamojen polttolaitosten keskimääräiset rikkidioksidipäästöt eivät ylittä direktiivissä 88/609/ETY tai jossakin sen tulevassa tarkistuksessa asetettuja rajoja; jäsenvaltioiden on tätä direktiiviä soveltaessaan pidettävä mielessä, että muilla kuin 2 artiklassa tarkoitetuilla polttoaineilla korvaamisesta ei saisi aiheutua happamoittavien pilaavien aineiden päästöjen lisääntymistä,
- (18) direktiivillä 93/12/ETY on jo vahvistettu kaasuöljyjen rikkipitoisuuden 0,2 prosentin raja-arvo; kyseinen raja-arvo olisi muutettava 0,1 prosentiksi tammikuun 1 päivään 2008 mennessä,
- (19) Itävalle ja Suomelle on vuoden 1994 liittymisasiakirjan mukaisesti myönnetty neuvoston direktiivin 93/12/ETY kaasuöljyn rikkipitoisuutta koskevasta säännöksestä poikkeus neljän vuoden ajaksi liittymispäivästä,
- (20) meriliikenteessä aluksissa käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuuden osalta saattaa 0,2 prosentin raja-arvon (vuodesta 2000 alkaen) ja 0,1 prosentin raja-arvon (vuodesta 2008 alkaen) käyttöönotto aiheuttaa teknisiä ja taloudellisia ongelmia Kreikalle kaikkialla sen alueella samoin kuin Espanjalle Kanariansaarten osalta, Ranskalle sen merentakaisien departementtien osalta sekä Portugalille Madeiran ja Azorien osalta; määräaikaisen poikkeuksen myöntäminen Kreikalle, Kanariansaarille, Ranskan merentakaisille departementteille sekä Madeiralle ja Azoreille ei pitäisi vaikuttaa kielteisesti meriliikenteessä käytettäväksi tarkoitetun kaasuöljyn markkinoihin, koska Kreikasta, Kanariansaarilta, Ranskan merentakaisista departementeista ja Madeiralta sekä Azoreilta muihin jäsenvaltioihin vietävän, meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn on täytettävä maahantuovassa jäsenvaltiossa voimassa olevat vaatimukset; Kreikalle, Kanariansaarille, Ranskan merentakaisille departementteille sekä Madeiralle ja Azoreille olisi siten myönnettävä poikkeus meriliikenteessä käytetyn kaasuöljyn rikkipitoisuudelle asetettavista painoprosentteina ilmaistuista raja-arvoista,

⁽¹⁾ EYVL L 74, 27.3.1993, s. 81.

⁽²⁾ EYVL L 109, 26.4.1983, s. 8, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission päätöksellä 96/139/EY (EYVL L 32, 10.2.1996, s. 31).

⁽³⁾ EYVL L 336, 7.12.1988, s. 1, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 94/66/EY (EYVL L 337, 24.12.1994, s. 83).

- (21) erittäin rikkipitoisten bunkkeripolttoöljyjen palamisesta aiheutuvat laivaliikenteen rikkipäästöt lisäävät rikkidioksidin aiheuttamaa ilman pilaantumista ja happamoitumisongelmia; yhteisö puoltaa rikin oksidien päästöille alttiiden alueiden tehokkaampaa suojelua ja bunkkeripolttoöljyn yleisen raja-arvon alentamista (nykyisestä 4,5 prosentista) Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) meneillään olevissa ja tulevista MARPOL-yleissopimusta koskeissa neuvotteluissa; olisi jatkettava yhteisön aloitteita, joilla pyritään julistamaan Pohjanmeri ja Englannin kanaali erityiseksi alhaisten rikin oksidien päästöjen valvonta-alueeksi,
- (22) tarvitaan perusteellisempaa tutkimusta happamoitumisen vaikutuksia ekosysteemeihin ja ihmisen elimistöön; yhteisö tukee tällaista tutkimusta tutkimuksen viidennen puiteohjelman yhteydessä (¹),
- (23) komissio voi myöntää luvan soveltaa korkeampia raja-arvoja jäsenvaltion alueella, silloin kun raakaöljyn, raakaöljytuotteiden tai muiden hiilivetysten toimitukset keskeytyvät,
- (24) jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön asianmukaiset menetelmät direktiivin säännösten noudattamisen valvomiseksi; komissiolle olisi toimitettava kertomukset nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta, ja
- (25) selkeyden vuoksi on tarpeen muuttaa direktiiviä 93/12/ETY,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on tiettyntyyppisten nestemäisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvien rikkidioksidipäästöjen vähentäminen ja siten tällaisten ihmisille ja ympäristölle vahingollisten päästöjen vaikutusten vähentäminen.

2. Tiettyjen raakaöljystä saatavien nestemäisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvien rikkidioksidipäästöjen vähentäminen on toteutettava vahvistamalla tällaisten polttoaineiden rikkipitoisuudelle raja-arvot edellytykseksi niiden käytölle yhteisön alueella.

Tässä direktiivissä vahvistettuja raakaöljystä saatavien tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja ei kuitenkaan sovelleta:

- a) — merialuksissa käytettävään raakaöljystä saatavaan nestemäiseen polttoaineeseen lukuun ottamatta 2 artiklan 3 kohdassa määriteltyjä polttoaineita,

— meriliikenteessä käytettävään kaasuöljyyn kolmannen maan ja jäsenvaltion välisen rajan ylittävissä aluksissa;

b) ennen lopullista polttamista käsiteltäviksi tarkoitettuihin polttoaineisiin;

c) öljynjalostusteollisuudessa jalostettaviin polttoaineisiin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) ”raskaalla polttoöljyllä”

— CN-koodeihin 2710 00 71 – 2710 00 78 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta

tai

— raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta jäljempänä 2 ja 3 kohdassa määriteltä kaasuöljyä, joka tislautuvuutensa perusteella luetaan polttoaineena käytettäviksi tarkoitettuihin raskaisiin öljyihin ja josta vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä. Jos tislautuvuutta ei ole mahdollista määrittää ASTM D86 -menetelmällä, öljytuote luokitellaan niin ikään raskaisiin polttoöljyihin;

2) ”kaasuöljyllä”

— CN-koodiin 2710 00 67 tai 2710 00 68 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta

tai

— raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, joka tislautuvuutensa perusteella luetaan polttoaineena käytettäviksi tarkoitettuihin keskisileisiin ja josta vähintään 85 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 350 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä.

Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13 päivänä lokakuuta 1998, annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY (²) 2 artiklan 2 kohdassa määritellyt dieselpolttoaineet eivät kuulu tämän määritelmän piiriin. Myöskään liikkuvissa työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävät polttoaineet eivät kuulu tämän määritelmän piiriin;

3) ”meriliikenteessä käytettävänä kaasuöljyllä” polttoaineita, jotka on tarkoitettu käytettäviksi merialuksissa ja jotka ovat 2 kohdan määritelmän mukaisia tai joiden viskositeetti tai tiheys on ISO 8217:n (1996) taulukossa 1 olevan meriliikenteessä käytettävien tseiden viskositeetin tai tiheyden määritelmän mukainen;

(¹) EYVL L 26, 1.2.1999, s. 1.

(²) EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58.

- 4) ”ASTM-menetelmällä” menetelmiä, jotka American Society for Testing and Materials on antanut raakaöljyn ja voiteluöljyjen standardimääritelmistä ja eritelmistä vuoden 1976 painoksessa;
- 5) ”polttolaitoksella” teknistä laitteistoa, jossa polttoaineita hapetetaan näin syntyvän lämmön käyttämiseksi;
- 6) ”kriittisellä kuormituksella” yhden tai useamman epäpuhtauden arvioitua määrää, jonka alapuolella ei nykytietojen mukaan ympäristön herkille osille aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia.

3 artikla

Raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueella ei 1 päivästä tammikuuta 2003 käytetä raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,00 painoprosenttia.
2. Edellyttäen, että direktiivissä 80/779/ETY⁽¹⁾ tai muussa yhteisön lainsäädännössä, jolla kumotaan ja korvataan kyseiset standardit, vahvistettuja ilman laatua koskevia standardeja ja muita yhteisön säännöksiä noudatetaan rikkidioksidin osalta, eivätkä päästöt vaikuta kriittisen kuormituksen ylittymiseen missään jäsenvaltiossa, jäsenvaltio voi myöntää koko alueellaan tai osalla sitä luvan käyttää raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on 1,00–3,00 painoprosenttia. Tällainen lupa on voimassa vain niin kauan kuin jäsenvaltion päästöt eivät myötävaikuta kriittisen kuormituksen ylittymiseen missään jäsenvaltiossa.
3. i) Jollei toimivaltaisten viranomaisten harjoittamasta päästöjen aiheellisesta seurannasta muuta johdu, 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään
 - a) direktiivin 88/609/ETY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joita pidetään kyseisen direktiivin 2 artiklan 9 alakohdassa olevan määritelmän mukaisina uusina laitoksina ja joissa noudatetaan kyseisen direktiivin 4 artiklassa ja liitteessä IV vahvistettuja rikkidioksidipäästörajoja;
 - b) muissa kuin a alakohdan piirin kuuluvissa polttolaitoksissa, jos laitoksen rikkidioksidipäästöt ovat enintään 1 700 mg/Nm³ savukaasujen happipitoisuuden ollessa 3 tilavuusprosenttia kuiva-aineesta;

- c) jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien laitosten osalta lukuun ottamatta polttolaitoksia, jotka kuuluvat a alakohdan soveltamisalaan, riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä on pienempi kuin kunkin jäsenvaltion asettama raja-arvo, joka saa olla enintään 1 700 mg/Nm³.

- ii) Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei 1 kohdassa tarkoitettua rikkipitoisempaa raskasta polttoöljyä käytävää polttolaitosta käytetä ilman toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, jossa päästöraajat yksilöidään.

4. Jos direktiiviin 88/609/ETY mahdollisesti tehtävät muutokset sitä edellyttävät, 3 kohdan säännöksiä tarkastellaan ja muutetaan tarvittaessa.

5. Jos jäsenvaltio käyttää 2 kohdan mukaisia mahdollisuuksia, sen on ilmoitettava tästä 12 kuukautta ennen komissiolle ja yleisölle. Komissiolle on toimitettava riittävät tiedot, jotta se voi arvioida, noudatetaanko 2 kohdassa mainittuja perusteita. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

Komissio tutkii ehdotetut toimet kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin se on saanut jäsenvaltiolta tiedon, ja tekee päätöksen 9 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen sekä ilmoittaa päätöksensä jäsenvaltioille. Tätä päätöstä tarkistetaan kahdeksan vuoden välein niiden tietojen perusteella, jotka asianomaiset jäsenvaltiot toimittavat komissiolle 9 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.

4 artikla

Kaasuöljyn enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueella ei käytetä kaasuöljyjä, mukaan lukien meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt

— 1 päivästä heinäkuuta 2000 alkaen, jos näiden öljyjen rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,20 painoprosenttia,

— 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen, jos näiden öljyjen rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, Espanja saa antaa Kanariansaarten osalta, Ranska Ranskan merentakaisen departementtien osalta, Kreikka koko sen alueen tai joidenkin sen osien osalta ja Portugali Madeiran ja Azorien osalta luvan käyttää meriliikenteessä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus ylittää 1 kohdassa vahvistetut rajat.

⁽¹⁾ EYVL L 229, 30.8.1980, s. 30, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 91/692/ETY (EYVL L 377, 31.12.1991, s. 48).

3. Jos direktiivissä 80/779/ETY tai muussa yhteisön lainsäädännössä, jolla kumotaan ja korvataan kyseiset standardit, vahvistettuja ilman laatua koskevia standardeja ja muita asiaa koskevia yhteisön säännöksiä noudatetaan rikkidioksidin osalta, eivätkä päästöt myötävaikuta kriittisen kuormituksen ylittymiseen missään jäsenvaltiossa, jäsenvaltio voi myöntää koko alueellaan tai osalla sitä luvan käyttää dieselöljyjä, joiden rikkipitoisuus on 0,10–0,20 painoprosenttia. Tällainen lupa on voimassa vain niin kauan kuin jäsenvaltion päästöt eivät myötävaikuta kriittisen kuormituksen ylittymiseen missään jäsenvaltiossa ja enintään 1 päivään tammikuuta 2013.

4. Jos jäsenvaltio käyttää 3 kohdan mukaisia mahdollisuuksia, sen on ilmoitettava tästä 12 kuukautta ennen komissiolle ja yleisölle. Komissiolle on toimitettava riittävät tiedot, jotta se voi arvioida, noudatetaanko 3 kohdassa mainittuja perusteita. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

Komissio tutkii ehdotetut toimet kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin se on saanut jäsenvaltiolta tiedon, ja tekee päätöksensä 9 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen sekä ilmoittaa päätöksensä jäsenvaltioille.

5 artikla

Muutokset polttoaineiden toimituksissa

Jos jäsenvaltiolle raakaöljyn, öljytuotteiden tai muiden hiilivetyjen toimituksissa tapahtuneen äkillisen muutoksen vuoksi tulee vaikeaksi soveltaa 3 ja 4 artiklassa tarkoitettuja enimmäisrikkipitoisuuden raja-arvoja, jäsenvaltion on ilmoitettava tästä komissiolle. Komissio voi antaa luvan korkeamman raja-arvon soveltamiseen kyseisen jäsenvaltion alueella enintään kuudeksi kuukaudeksi; sen on annettava päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja jäsenvaltioille. Mikä tahansa jäsenvaltio saa kuukauden kuluessa saattaa asian neuvoston käsiteltäväksi. Neuvosto voi määränemistöllä kahden kuukauden kuluessa päättää toisin.

6 artikla

Näytteidenotto ja analyysi

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tarkastaakseen näytteiden perusteella, että käytettyjen polttoaineiden rikkipitoisuus on 3 ja 4 artiklan mukainen. Näytteidenotto on aloitettava kuuden kuukauden kuluessa päivästä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan. Näytteitä on otettava riittävän tiheään ja siten, että ne ovat tutkittavan polttoaineen osalta edustavia.

2. Rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettäväksi vertailumenetelmäksi vahvistetaan:

- a) raskaalle polttoöljylle ja meriliikenteessä käytettävälle kaasuöljylle ISO 8754:ssä (1992) ja PrEN ISO 14596:ssa määritelty menetelmä;
- b) kaasuöljylle EN 24260:ssa (1987), ISO 8754:ssä (1992) ja PrEN ISO 14596:ssa määritelty menetelmä.

Välitysratkaisumenetelmänä on PrEN ISO 14596. Käytettyjen kaasuöljyjen rikkipitoisuuden todentamiseksi tehdyistä tutkimuksista saatujen tulosten tilastollinen tulkinta on suoritettava ISO 4259 -standardin (1992) mukaisesti.

7 artikla

Kertomukset ja tarkistaminen

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä artiklan mukaisesti suoritettun näytteenoton ja analyysien tulosten perusteella lyhyt kertomus tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ja edellisen kalenterivuoden aikana niiden alueella käytössä olleiden nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta. Tähän kertomukseen on sisällytettävä yhteenveto 3 artiklan 3 kohdan nojalla myönnettyistä poikkeuksista.

2. Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2006 mennessä muun muassa 1 kohdan mukaisesti jätettyjen vuosikertomusten sekä ilman laadussa ja happamoitumisessa havaitun kehityksen perusteella kertomuksen neuvostolle ja Euroopan parlamentille. Komissio voi liittää tähän kertomukseen ehdotuksia tämän direktiivin ja erityisesti kullekin polttoaineluokalle vahvistettujen raja-arvojen muuttamiseksi sekä 3 artiklan 2 ja 3 kohdan sekä 4 artiklan 2 ja 3 kohdan nojalla myönnettäviksi poikkeuksiksi.

3. Komissio tutkii, mihin toimiin voitaisiin ryhtyä muiden kuin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden palamisesta aiheutuvan happamoitumisen vähentämiseksi, ja antaa tarvittaessa ehdotuksen vuoden 2000 loppuun mennessä.

8 artikla

Direktiivin 93/12/ETY muuttaminen

1. Muutetaan direktiivi 93/12/ETY seuraavasti:

- a) Poistetaan 1 artiklan 1 kohdan a alakohta ja 2 kohta;

b) Poistetaan 2 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta ja 3 kohta;

c) Poistetaan 3 ja 4 artikla.

2. Mitä 1 kohdassa säädetään, sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2000.

9 artikla

Neuvoa-antava komitea

Komissiota avustaa neuvoa-antava komitea, jossa on jäsenvaltioiden edustajat ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.

Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

Komission on, niin suurelta osin kuin mahdollista, otettava huomioon komitean lausunto. Sen on ilmoitettava, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

10 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1 päivään heinäkuuta 2000 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettua kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

11 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava seuraamukset, joita sovelletaan tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen. Vahvistettujen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja vakuuttavia.

12 artikla

Voimaantulo

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

13 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Luxemburgissa 26 päivänä huhtikuuta 1999.

Neuvoston puolesta

J. FISCHER

Puheenjohtaja

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 27 päivänä huhtikuuta 1999,

Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten maatalouden laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöedellytysten hyväksymisestä

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1051)

(Ainoastaan ranskankielinen toisinto on todistusvoimainen)

(1999/315/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityistoimenpiteistä Ranskan merentakaisien departementtien hyväksi 16 päivänä joulukuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3763/91⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2598/95⁽²⁾, ja erityisesti sen 20 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon erityisen syrjäisiltä alueilta tulevien maatalouden erityisten laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöön liittyvistä yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä heinäkuuta 1996 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1418/96⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- (1) asetuksen (ETY) N:o 3763/91 20 artiklan 2 kohdan mukaisesti on luotu graafinen tunnus Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten jalostettujen tai jalostamattomien maatalouden laatutuotteiden tunnettavuuden ja kulutuksen lisäämiseksi; komissio on julkaissut tämän graafisen tunnuksen ja sen toisintamisedellytykset asetuksessa (EY) N:o 2054/96⁽⁴⁾,

- (2) neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3763/91 20 artiklan 3 kohdan mukaisesti ammatilliset järjestöt antavat ehdotuksensa Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten maatalouden laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöedellytyksistä, ja kansalliset viranomaiset toimittavat nämä ehdotukset komission hyväksyttäväksi; Ranskan viranomaiset ovat toimittaneet kyseiset käyttöedellytykset, niistä antamansa myönteisen lausunnon sekä soveltamista koskevat yksityiskohtaiset hallinnolliset säännöt, joiden perusteella Ranskan toimivaltaiset viranomaiset ovat päättäneet myöntää oikeuden käyttää graafista tunnusta, ja

- (3) näiden käyttöedellytysten katsotaan olevan sellaiset, että niiden avulla voidaan saavuttaa graafisen tunnuksen käyttöön ottamisen yhteydessä asetetut tavoitteet; tämän vuoksi nämä käyttöedellytykset olisi hyväksyttävä,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään liitteessä esitetyt, Ranskan viranomaisten toimittamat Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten maatalouden laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöedellytykset.

⁽¹⁾ EYVL L 356, 24.12.1991, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 267, 9.11.1995, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 182, 23.7.1996, s. 9.

⁽⁴⁾ EYVL L 280, 31.10.1996, s. 1.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

3 artikla

Tämä päätös julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 27 päivänä huhtikuuta 1999.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

LIITE

Ote Ranskan viranomaisten kirjelmäluonnoksesta, joka sisältää Ranskan merentakaisille departementeille ominaisten maatalouden laatutuotteiden graafisen tunnuksen käyttöedellytykset ja soveltamista koskevat yksityiskohtaiset hallinnolliset säännöt.

OTE

1. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3763/91 20 artiklan mukaisesti käyttöön otetun graafisen tunnuksen käyttö on rajattu koskemaan ainoastaan merentakaisille departementeille erittäin syrjäisenä alueena ominaisia jalostettuja tai jalostamattomia maatalous- tai kalastusalan laatutuotteita.
2. Jalostamattomien maatalous- tai kalastustuotteiden on oltava peräisin merentakaisista departementeista.
Merentakaisille alueille ominaisten jalostettujen tuotteiden, joiden tärkein erityispiirre on niissä käytetty raaka-aine, erityispiirteenä olevan valmistusaineen tai -aineiden on oltava 100 %:sesti paikallista alkuperää.
Sellaisten jalostettujen tuotteiden osalta, joiden tärkein erityispiirre on niiden tuotanto- tai valmistustapa, otetaan huomioon tuotanto- tai valmistustavan erityisluonne.
3. Näillä tuotteilla on oltava erityisominaisuudet, joiden perusteella ne katsotaan merentakaisille departementeille ominaisiksi tuotteiksi sekä niiden tuotantoon tai valmistukseen liittyvien edellytysten, menetelmien ja perinteisen tekniikan että tarjontamuodon ja pakkauksen perusteella.
4. Graafisen tunnuksen käyttö on rajattu koskemaan korkealaatuisia tuotteita. Laatu määritellään viittaamalla yhteisön lainsäädännön säännöksiin tai niiden puuttuessa kansainvälisiin standardeihin.

Jos asiaa koskevia yhteisön säännöksiä tai kansainvälisiä standardeja ei ole olemassa, vaatimukset määrittelee *Commission régionale pour les produits alimentaires de qualité* ammatillisten järjestöjen ehdotusten perusteella.

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 27 päivänä huhtikuuta 1999,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Berlin-Tegel-lentoasemalla (Berliner Flughafen GmbH)

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1066)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/316/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

ottaa huomioon Saksan viranomaisten 26 päivänä tammikuuta 1999 esittämän pyynnön hyväksyä niiden tekemä päätös ja on kuullut kyseisiä viranomaisia,

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

I SAKSAN LIITTOTASAVALLAN HALLITUKSEN ILMOITTAMAN POIKKEUKSEN SOVELTAMISALA

1. Saksan viranomaisten antama ilmoitus

- (1) Saksan viranomaiset toimittivat komissiolle 28 päivänä tammikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä, joka on kirjattu komissiossa 29 päivänä tammikuuta, pyynnön hyväksyä Saksan liittotasavallan hallituksen 26 päivänä tammikuuta 1999 tekemä päätös, jolla Berlin-Tegel-lentoasemalle (Berliner Flughafen GmbH) myönnetään seuraava poikkeus:

- omahuolinnan harjoittaminen kielletään, ja
- varataan Berlin-Tegel-lentoasemalle (Berliner Flughafen GmbH) yksinoikeus tarjota kolmansille osapuolille huolintapalveluja

direktiivin liitteen 3 kohdassa tarkoitettujen palvelujen, 4 kohdassa tarkoitettujen tulevan, lähtevän ja kauttakulkevan rahdin ja postin fyysistä käsittelyä terminaalien ja lentokoneiden välillä koskevien palvelujen ja 5.4 ja 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta.

Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan nojalla 31 päivänä joulukuuta 2000.

- (2) Komissio julkaisi direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti otteen ilmoituksesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 6 päivänä maaliskuuta 1999⁽²⁾ ja kehotti niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa.

- (3) Komissio pyysi 22 ja 24 päivänä maaliskuuta 1999 direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti Saksan hallitusta esittämään näkemyksensä komission arviointiluonnoksesta.

Poikkeuksen perusteet

- (4) Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Säännöissä tuodaan selkeästi esille useimpia maahuolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Sellaisen lentoaseman osalta, jonka liikenteen määrä on Berlin-Tegel-lentoaseman luokkaa, direktiivissä säädetään omahuolinnan harjoittamisoi-
keuden tunnustamisesta 1 päivästä tammikuuta 1998 ja kolmansille osapuolille tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoiden avaamisesta 1 päivänä tammikuuta 1999. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista, koska lentoasemien tilanne ja niiden tehtävät ovat luonteeltaan erityiset etenkin turvallisuuskäytännöiden mutta myös tila- ja kapasiteettirajoitteiden vuoksi, joita voi esiintyä useimpien lentoasemien tietyissä osissa. Sen sijaan vaaditaan sekä omahuolinnan että kolmansille osapuolille annettavien palvelujen avoimuuden tiettyä vähimmäistasoa neljässä palveluluokassa lentoaseman lentoliikenne-
puolella, joka on erityisen tärkeä osa lentoaseman toimintaa. Näitä palveluluokkia ovat asematasopalvelut, matkatavaroiden käsittely, polttoainehuolinta sekä tietyt rahdin ja postin käsittelyyn liittyvät tehtävät.

- (5) Neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklassa otetaan huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädetystä laajuudesta. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää

⁽¹⁾ EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36.⁽²⁾ EYVL C 64, 6.3.1999, s. 9–11.

väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema saa ratkaistua rajoitteista johtuvat ongelmat. Nämä poikkeukset voivat siten olla ainoastaan tilapäisiä, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

- (6) Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettirajoitteiden vuoksi. Saksan viranomaiset myönsivät edellä mainitun poikkeuksen tällaisin perustein ja Saksan asetuksen *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften*⁽³⁾ jolla direktiivi 96/67/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, 3 pykälän mukaisesti.

2. Huolintapalveluiden tilanne Berlin-Tegel-lentoasemalla

2.1 Lentoaseman esittely

- (7) Berlin-Tegel toimi vuoteen 1990 asti Länsi-Berliinin lentoasemana, kun taas Schönefeld oli Itä-Berliinin lentoasema ja Tempelhof oli varattu ensisijaisesti sotilaskäyttöön. Kaupungin jälleenyhdistymisen jälkeen Tegelistä tuli Berliinin päälentoasema. Lentoliikenne kasvaa Berliinissä arvioiden mukaan 24 % vuosien 1996 ja 2002 välisenä aikana, joten ainakin ensi vaiheessa kaikki kolme lentoasemaa täytyy säilyttää ja Tempelhof ottaa siviili-ilmailun käyttöön. Lisäksi Tegelin lentoasemalla on nyt kapasiteettiongelmia, sillä liikennöijät käyttävät mieluiten sitä sen infrastruktuurin ja lähellä kaupunkia olevan sijainnin vuoksi.
- (8) Kysynnän kasvu sekä erityisesti kiitoradan tehottomasta käytöstä ja tästä johtuvista liian pitkistä vaihtajoina aiheutuvat ongelmat ovat saaneet Berliinin lentoasemien hallinnon (BFG) ja sen yhteistyökumppanit päättämään rakentaa Schönefeldin nykyiselle paikalle uuden Brandenburgin kansainvälisen lentoaseman, sillä Schönefeldin alue on ainoa tarpeeksi suuri ja ympäristönsuojelun kannalta sopiva alue. Mutta ennen kuin uusi lentoasema valmistuu, Tegelin, jonka kautta kulki lähes 9 miljoonaa matkustajaa vuonna 1997, on pian suoriuduttava suurimmasta osasta Berliinin lentoliikennettä. Tempelhof aiotaan nimittäin sulkea vuonna 2001 tai 2002, jolloin Tegelin on alettava hoitaa suurta osaa Tempelhofin liikenteestä vuoteen 2007 asti, jolloin uusi lentoasema saadaan käyttöön.

2.2 Huolintapalvelut lentoasemalla

- (9) Saksan viranomaisten tehdessä kyseisen päätöksensä 59:stä huolintapalvelusta 54 oli jo avattu kilpailulle. Näihin kuuluvat kaikki terminaalipalvelut ja jotkin asematasopalveluista, mm. catering-palvelu ja polttoaineen toimitus, joten lentoaseman huolintapalveluihin osallistui 28 palveluntarjoajaa. Poikkeus koskee joitain asematasopalveluita, joita on tarjonnut vuodesta 1998 alkaen yksin BLAS-yrityksen (Berlin Lufthansa Airport Services) tytäryhtiö. Lentoasema on BLAS:n enemmistöosakas. Kysymyksessä ovat matkatavaroiden käsittely (direktiivin liitteen 3 kohta), lastaus, tyhjennys ja kuljetus ilma-aluksen ja lentotermiinalin välillä (5.4 kohta), ilma-aluksen käynnistämiseksi annettava apu (5.6 kohta) sekä rahdin ja postin käsittelytoimet (4 kohta).

II SAKSAN VIRANOMAISTEN ESITTÄMÄT RAJOITTEET

- (10) Saksan viranomaisten päätös perustuu siihen, että kyseisten toimien markkinoita on mahdotonta avata, sillä lentoliikennepuolella ei ole tilaa eikä kapasiteettia ylimääräisen toimijan vastaanottamiseen riippumatta siitä, olisiko toimija palvelujen tarjoaja vai käyttäjä, joka haluaisi hoitaa omahuolintansa.

1. Kapasiteettiongelmia

- (11) Berlin-Tegelin kapasiteetiksi vahvistettiin rakennettaessa 5,5 miljoonaa matkustajaa. Vuodesta 1990 alkaen lentoaseman hallinto on kuitenkin joutunut selviytymään kapasiteetin ylittymisestä lähes 60 prosentilla, sillä matkustajien määrä on kasvanut nopeasti: 8,4 miljoonaa matkustajaa ja 24 000 tonnia rahtia vuonna 1996, mikä merkitsee 80 prosentin lisäystä kymmenessä vuodessa. Tässä tilanteessa lentoasema, jota ei voida laajentaa nykyisten rajojensa ulkopuolelle ja jonka pohjoisosaa on varattu sotilaskäyttöön, on osittain korvannut kapasiteetin puutteen kehittämällä uusia lentokonepaikkoja sekä ylimääräisiä lähtöselvitystiskejä, lepotiloja ja pysäköintialueita, niin että kaikki jäljellä ollut tila on tällä hetkellä kokonaan käytössä eikä nykyisen infrastruktuurin turvin voida lisätä huolintapalveluja. Lentoasema toimii kapasiteettinsa ääri rajoilla. Rajaksi on huolintaongelmien takia arvioitu 18 nousua ja laskua tunnissa, ja tämä raja ylitetään jo useita kertoja päivässä. Liikenneennusteiden mukaan vuotuisten lentojen määrä kasvaa 118 000:sta vuonna 1996 125 000:een vuonna 2000. Samalla matkustajien määrä kasvaa 8 miljoonasta 10,2 miljoonaan.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, osa 1, n:o 82, 16. joulukuuta 1997; s. 2885.

- (12) Huolintakapasiteetin täysi hyödyntäminen edellyttää Saksan viranomaisten mukaan eri toimintojen välistä täydellistä yhteistyötä, etenkin lentoliikennepuolella. Lisäksi huolintapalvelujen hallintoa joudutaan kapasiteetin puutteen vuoksi muuttamaan aivan lähitulevaisuudessa. Viime vuosina joidenkin asematason toimintojen tarjoajien määrä on kasvanut nopeasti (esimerkiksi catering-palvelujen ja polttoaineen osalta), ja tämä on osaltaan lisännyt liikenteenhallinnan vaikeuksia asematasolla.

2. Tilanpuute

A. Kaluston pysäköinti

- (13) Maahuolintaa varten käytettävissä olevista 14 500 neliömetristä 10 100 m² voidaan käyttää kaluston pysäköintiin, ja Saksan viranomaisten mukaan koko tämä tila on jo käytössä. Loput 4 400 m² koostuvat ilma-alusten vieressä olevista toimintavyöhykkeistä, joita ei voida myöntää yksityiselle toimijalle. Lisäksi niiden kolmiomainen muoto vaikeuttaa niiden käyttöä.
- (14) Lentoliikennepuolen nykyinen tarve on 10 700 m² kaikille toimijoille (tähän ei ole luettu mukaan talvikalustoa, joille ei ole erityispaikkoja vaan se on sijoitettuna eri verstaasiin ja moniin muihin paikkoihin); kyseinen pinta-ala jakautuu niin, että BLAS tarvitsee 8 000 m² ja muut toimijat 2 700 m². Tämänhetkinen vajuus arvioidaan siis 600 neliömetriksi.

B. Matkatavaroiden käsittely

- (15) Nykyisessä matkatavaroiden käsittelyjärjestelmässä on se erityispiirre, että se muodostuu yhdeksästä "matkatavarakellarista" (seitsemän on itse terminaalien ympärillä ja kaksi sen jatko-osassa), jotka eivät ole toisiinsa yhteydessä. Kunkin kellarin pinta-ala on 300–450 m², ja niissä käsitellään kunkin kellarin edessä putkipaikoilla olevien lentokoneiden sekä ulkopaikoilla olevien lentokoneiden lentoja. Kaikissa terminaalin ympärillä olevissa seitsemässä kellarissa on yksi tulevien lentojen hihna ja kaksi lähtevien lentojen hihnaa. Muissa kahdessa kellarissa on kahden jatkuvan hihnan järjestelmä. Kaikissa kellareissa on tilat henkilökunnan vaatteidenvaihtoa ja lepoa varten. Saksan viranomaisten mukaan tilanpuute kellareissa estää lisäämästä palveluntarjoajien määrää ja se, että palveluntarjoajia on vain yksi, on ainoa keino käsitellä lennot asianmukaisesti ja noudattaa vaihtoaikoja. Annetun aineiston mukaan tilojen ahtauden vuoksi sinne ei voida pysäköidä kaikkia odottavia vaunustoja, ja

vaunustoliikenteelle ei ole tarpeeksi tilaa silloin, kun useita lentoja käsitellään samanaikaisesti. Lisäksi se, että kellarit on jaettu putkipaikkojen mukaan, tekee mahdottomaksi kellarien jakamisen eri palveluntarjoajien mukaan. Tällainen jakotapa haittaisi vakavasti lentoaseman toimintaa.

C. Henkilöstölle varatut tilat

- (16) Tilanpuute koskee myös lepotiloja, jotka ovat nykyään täynnä liikenteen kasvun ja palveluntarjoajien määrän lisääntymisen vuoksi. Saksan viranomaisten mukaan on mahdotonta avata uusia lepotiloja kovin pian niiden hallinnollisten ongelmien vuoksi, joita tällaiset rakennelmat voivat aiheuttaa. Lisäksi matkatavaroiden käsittelyä hoitavat työntekijät viettävät johdon suostumuksella lepoaikansa matkatavarakellarien lähetyksillä olevissa lepohuoneissa, ja uusia lepotiloja voitaisiin rakentaa vain liian kauas.
- (17) Koska Tempelhofin lentoasema suljetaan vuonna 2001 tai 2002, Schönefeldin lentoasemalla kapasiteetin rajat tulevat vastaan niihin aikoihin. Lisäksi liikennöitsijät suosivat Tegeliä, minkä vuoksi kasvu tällä lentoasemalla on arvioitu 20 prosentiksi tästä hetkestä vuoteen 2002, jolloin matkustajia olisi 10,2 miljoonaa vuodessa. Lentoaseman pitäjät odottavat kapasiteettiongelmia sekä terminaali- että lentoliikennepuolella. Asematasoalueella lisätilan tarpeeksi arvioidaan 700 m², jolloin tilanpuute kasvaa 1 300 neliömetriin pelkästään käsiteltävän liikenteen kasvun takia ilman, että mukaan laskettaisiin ylimääräisen palveluntarjoajan mukaantulon seurauksia.

3. Uusien toimijoiden mukaantulon seuraukset

- (18) Esitetyn aineiston mukaan uusien palveluntarjoajien mukaantulo aiheuttaisi huomattavan tilantarpeen, koska kunkin palveluntarjoajan ruuhka-huipun aikana tarvittu kaluston määrä kasvaa.
- (19) Saksan viranomaisten mukaan vaikutukset riippuvat sekä uusien toimijoiden määrästä, niiden toiminnan laajuudesta ja rakenteesta että niiden kaupallisista toimintatavoista.
- (20) Lentoaseman puolesta tehty tutkimukset näyttävät osoittavan, että jos oletetaan kahden uuden toimijan (palveluntarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän) osallistuvan lentoaseman toimintaan samoilla toimintaperiaatteilla kuin monopolin haltija nykyään, ja jos liikenne jaetaan

niin, että ensimmäinen toimija käsittelee Luft-hansan, toinen British Airwaysin ja sen tytäryhtiön Deutsche BA:n ja kolmas muut yhtiöt, lisäkaluston pysäköintiin tarvittaisiin tilaa 3 500 m². Näin ollen lisätilaa tarvittaisiin nyt 4 100 m² ja vuonna 2000 jo 4 800 m², koska liikenteen määrän kasvu lisää tilan tarvetta. Lentoaseman pitäjien antamien täydentävien asiakirjojen mukaan joidenkin palveluntarjoajien ilmoittama kaluston tarve on paljon tätä suurempi, ja tilantarpeeksi on ilmoitettu keskimäärin noin 6 500 m².

- (21) Saksan viranomaisten mukaan näissä tutkimuksissa ei ole otettu tarpeeksi huomioon, millainen vaikutus on uusien toimijoiden tulolla monopolin haltijan markkinoille, toisin sanoen että sen kaluston ja henkilöstön ja niin ollen tilan tarve pienenevät. Viranomaiset arvioivat kuitenkin, että koska tilaa puuttuu jo 600 m², on mahdotonta löytää tarpeeksi tilaa uuden toimijan mukaantuloa varten.
- (22) Aineistosta käy ilmi myös, että liikenne asemataso-alueella on jo huomattavasti vaikeutunut, ja asematasoaluetta tulee olemaan hyvin vaikeata koordinoita, kun toimijoiden määrä kasvaa; lentoasema toimii nimittäin jo kapasiteettinsa rajoilla. Liikenteen lisääntyminen, joka johtuu kaluston määrän lisäksi myös sen muutoksesta, pakottaa järjestämään kiitoradat uudestaan, mikä haittaa lentoaseman kapasiteettia aiheuttamalla huomattavia myöhästymisiä, joiden osuudeksi arvioidaan 32 % vuonna 2002, kun se nykyään on vain 12 %.
- (23) Tutkimuksessa korostetaan, että liikenne asemataso-alueella lisääntyy 20–50 prosentilla, jos mukaan tulee yksi ainoa toimija, ja lisäys voi olla jopa 140–160 % pohjoispuolen risteyskohdassa, mikä aiheuttaisi vakavia turvallisuusongelmia.
- (24) Lentoasema ilmoittaa kuitenkin olevansa valmis ottamaan vastaan yhden ainoan uuden toimijan, jos mukaantulolla on vain rajallisia vaikutuksia asematasoalueeseen kapasiteetin, tilan ja liikenteen kannalta.

III ASIANOSAISTEN REAKTIOT

- (25) Asianosaisia on pyydetty antamaan lausuntonsa direktiivin 9 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti. Eri yritykset, jotka ovat tuoneet kantansa esille, korostavat että lentoasema on jo monta vuotta tiennyt, mitä velvoitteita sille kuuluu direk-

tiivin säännösten soveltamisen johdosta, ja että mitään ei ole tehty edellä kuvattujen ongelmien ehkäisemiseksi ja siten markkinoiden avaamiseksi.

- (26) Lentoaseman esille tuoma 600 neliömetrin tilanpuute voitaisiin ratkaista vaivattomasti, ja lisätilaa voitaisiin löytää tehostamalla nykyisten tilojen käyttöä. Yritykset ehdottavat muun muassa talvikaluston pysäköimistä lentoaseman syrjäisimmille alueille, jolloin tilaa vapautuisi länsipuolen paikoilta 51–56. Lisäksi eri yritykset arvioivat, ettei lentoasemalla ole otettu huomioon, että monopolin haltija menettää markkinoita, kun uusi kilpailija tulee mukaan toimintaan.
- (27) Liikenne-ennustelukuja pidetään viimeisten kehityssuuntien perusteella yliarvioituina ja arviota kapasiteetin tarpeesta olisi siis tarkistettava alaspäin. Liikenteen ja matkatavaroiden käsittelyn osalta nykyiset edellytykset käsitellä samanaikaisesti kolme lentoa matkatavarakellareissa mahdollistanevat toisen palveluntarjoajan osallistumisen, kun otetaan huomioon kussakin kellarissa oleva tila ja se, että vaunustojen määrä riippuu lentojen eikä palveluntarjoajien määrästä. Järjestelyistä ei pitäisi aiheutua ongelmaa tällä alueella, koska lentoasema vastaa edelleen siitä yksin. Yritysten mielestä tilaongelma sekä asemataso-alueella että matkatavaroiden käsittelyssä johtuu ennen kaikkea tilan huonosta hallinnosta ja puutteellisesta organisaatiosta.
- (28) Henkilöstökysymyksestä sen sijaan tunnustetaan, että toisen palveluntarjoajan koko henkilöstön mahdollistaminen tiloihin olisi ongelmallista. Keveiden rakenteiden käyttäminen tai tilojen vuokraaminen varsinaisen lentoasema-alueen ulkopuolelta voisi ratkaista ongelman uusien palveluntarjoajien kannalta, ja lentoasemalla jo toimivat eivät sellaisia välttämättä tarvitse. Kaiken kaikkiaan kantansa esille tuoneet yritykset ovat sitä mieltä, että Berlin-Tegel-lentoaseman tilanne voi pahentua tulevana vuosina riippumatta siitä, kuinka paljon liikenne lisääntyy, mutta tilanteen pahentuminen ei ole yhteydessä siihen, onko lentoliikennepuolella yksi vai useampia huolintapalvelujen tarjoajia.

IV POIKKEUKSEN ARVIOINTI DIREKTIIVIN 96/67/EY SÄÄNÖSTEN KANNALTA

1. *Huolintaa koskevat voimassa olevat säännöt*

1.1 Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille

- (29) Neuvoston direktiivissä 97/67/EY säädetään mahdollisuudesta avata markkinat eri tahtiin riippuen siitä, miten maahuolinta järjestetään (omahuolinta vai palvelujen tarjoaminen) ja mikä on lentoaseman liikenteen määrä.
- (30) Saksan viranomaisten ilmoituksessa mainittujen maahuolintalajien harjoittamista koskevat yleiset säännöt on vahvistettu direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa. Nämä säännöt on sisällytetty sen Saksan kansallisen asetuksen 3 pykälän 2 momenttiin, jolla direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Saksa voi rajoittaa direktiivin säännösten mukaisesti omahuolinnan harjoittamisen koskemaan vähintään kahta käyttäjää; kyseiset käyttäjät on valittava asiaankuuluvilla, puolueettomilla, avoimilla ja syrjimättömillä perusteilla. Lisäksi palveluntarjoajat on valittava tarjouuskilpailun perusteella. Tältä pohjalta ja 10 päivänä joulukuuta 1997 annetun säädöksen *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften* (⁴), jolla direktiivi on saatettu osaksi Saksan lainsäädäntöä, liitteen 5 mukaisesti Berlin-Tegel-lentoasemalla on avattava huolintapalvelujen tarjoamisoikeus toiselle palveluntarjoajalle ja sallittava kahdelle käyttäjälle omahuolinnan harjoittaminen toiminnoissa, joiden tarjoajien tai käyttäjien määrää voidaan rajoittaa direktiivin 6 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 2 kohdan nojalla.
- (31) Jos käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät omahuolinnan harjoittamisen tai palvelujen tarjoamisen kolmansille osapuolille direktiivissä säädetyssä laajuudessa, kyseinen jäsenvaltio voi 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan mukaan varata oikeuden tarjota maahuolinnan palveluja vain yhdelle palveluntarjoajalle ja kieltää omahuolinnan harjoittamisen tai rajoittaa sen yhteen käyttäjään.

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan tällaisissa tapauksissa kuitenkin:

- poikkeuksissa on yksilöitävä maahuolintalaji tai -lajit, joille poikkeus myönnetään, ja käytettävissä olevaan tilaan tai kapasiteettiin liittyvät

erityiset rajoitteet, joilla poikkeusta perustellaan, ja

- poikkeuksiin on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa.

Lisäksi poikkeus ei 9 artiklan 2 kohdan mukaan saa:

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

- (32) Kuten komissio muistuttaa Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemia koskevissa 14 päivänä tammikuuta 1998 tekemissään päätöksissä (⁵), direktiivin päättävöitteena on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille osapuolille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta vapaasti kyseisiä palveluja. Tilannetta voidaan verrata vapaata palvelujen tarjoamista rajoittaviin valtion toimenpiteisiin (⁶). Vaikka toimenpiteitä, joilla suljetaan pois tai kielletään palveluntarjoajien toiminta (tai tässä tapauksessa niiden käyttäjien toiminta, jotka haluavat harjoittaa omahuolintaa), sovellettaisiin yhtäläisesti sekä oman maan että muiden jäsenvaltioiden palveluntarjoajiin ja käyttäjiin, niiden on oltava perusteltuja muilla kuin taloudellisilla pakottavilla yleistä etua koskevilla syillä, ja lisäksi niiden on oltava oikein mitoitettuja suhteessa tavoiteltuihin tuloksiin.

1.2 Menettely

- (33) Saksan viranomaiset ovat sitoutuneet siihen, että poikkeusta koskeva päätös tulee voimaan vain, jos komissio hyväksyy sen.
- (34) Kuten Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemia koskevissa komission päätöksissä (⁷) todetaan, komission on tarkasteltava seuraavia seikkoja:
- poikkeukseen oikeuttavien ja siten direktiivissä säädetyssä laajuisen markkinoiden avaamisen estävät rajoitteet ja niiden laajuus; huomioon voidaan ottaa vain tila- ja/tai kapasiteettirajoitteet;
 - suunnitelma toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa; suunnitelman on oltava uskottava, se ei saa sisältää ehtoja ja siinä on oltava toimenpiteiden toteuttamisaikataulu;

(⁵) Komission päätökset, tehty 14 päivänä tammikuuta 1998, EYVL L 173, 18.6.1998, s. 32.

(⁶) Asia C-288/89, Mediawet, tuomio 25.7.1991, Kok. 4007 ja asia C-76/90, Säger: Dennemeyer, tuomio 25.7.1991, Kok. 1991, s. 4221.

(⁷) Ks. alaviite 4.

(⁴) Ks. alaviite 2.

— direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa mainittujen periaatteiden noudattaminen (direktiivin tavoitteet, kilpailun vääristyminen, soveltamisalan laajuus).

(35) Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Poikkeuksella on tarkoitus auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Siten poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden esitetään estävän markkinoiden avaamisen säädettyssä aikataulussa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määritettävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet⁽⁸⁾.

(36) Poikkeusta on siis tarkasteltava näiden eri näkököhtien kannalta.

(37) Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, Saksan viranomaisten tekemän päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Komissio käytti tarkastelussaan apuna Saksan viranomaisten esittämiä tutkimuksia, vierailua Berlin-Tegel-lentoasemalla sekä Aerotec-yhtiön komission pyynnöstä tekemää teknistä tarkastusta. Komissio otti huomioon myös lentoaseman sekä Saksan hallituksen komission analyysistä tekemät huomautukset, etenkin ne, jotka koskevat tilarajoitteita matkatavaroiden laittelusalien lähellä olevissa henkilöstön lepotoiloissa. Saksan viranomaisten mukaan komissio aliarvioi nämä rajoitteet. Viranomaiset ovat myös toistaneet kantansa, jonka mukaan toista palveluntarjoajaa ei voida hyväksyä matkatavaroiden laittelusaleihin. He vastustavat myös komission arviota, jonka mukaan toisen palveluntarjoajan tilantarve on 1 200 m².

2. Saksan viranomaisten esittämien rajoitusten tarkastelu

2.1 Käytettävissä oleva tila

A Kaluston pysäköintiä varten käytettävät tilat

(38) Terminaalin putkipaikkojen sijainti sekä niiden käyttö erityyppisten lentokoneiden kanssa osoittavat, että tilan käyttö maahuolintakaluston pysäköintiä varten on jo optimaalista eikä lisätilaa ole mahdollista vapauttaa. Lentoaseman tiloihin tehty

vierailu kuitenkin osoitti, että terminaalin ja matkatavarakellareiden sivustoille oli pysäköity huomattavia määriä yksityisautoja. Näiden autojen tuskin voidaan väittää palvelevan lentoaseman toimintaa, esimerkiksi asematasopalvelujen valvontaa; vierailun yhteydessä havaittiin, että autot olivat seisleet paikallaan ainakin viisi tuntia, kello 10.00–15.00 eli suurimman osan työpäivää. Odottavien matkatavaravaunustojen pysäköiminen näille paikoille vaikuttaisi siis olevan täysin mahdollista.

(39) Myös rahti- ja postipuolella oli selvää, että pysäköityä maahuolintakalustoa ei ollut käytetty aina-kaan kello 10.00:n ja 15.00:n välillä. Toisaalta komissiosta tehdyn vierailun aikana iltapäivällä myöskään asematasoalueella ei ollut liikennettä eikä yhtään lentokonetta käsitelty. Lentoaseman viranomaiset ilmoittivat, että huoltokalusto oli varattu, toisin sanoen kyseiseen kohtaan pysäköityä kalustoa käytettiin vain rahdin käsittelyyn eikä matkustajaliikennettä (matkatavaroiden kuljetusta) varten, mistä voidaan päätellä, että tuona täysin hiljaisena aikana koko rahti- ja postihuolintakalusto seisoo. Kaluston pysäköintitilojen tarkastelu kuitenkin osoitti, että hädin tuskin puolet pysäköintitilasta oli tuolloin käytössä.

(40) Komission lukuun tehty tekninen tarkastus, jossa tilannetta verrattiin vastaaviin tilanteisiin muilla lentoasemilla, sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n suosittelemat normit ja käytänteet kertovat tilanpuutteesta asematasoalueella muuta kuin esitetty raportti. Normeissa ja käytänteissä määrätään tiloista ja pysäköintipaikoista, jotka voidaan varata turvallisuussyistä ja lentokonepaikkojen kalustoa varten ilma-alusten tyypin mukaan. Ne osoittavat, että TIPO-paikoilla (paikoilla, joissa lentokoneen lähtiessä tarvitaan työntötraktoria) ja kun otetaan huomioon kyseisellä alueella olevien lentokonepaikkojen luokka, lentokoneen etupään kummaltakin puolelta voitaisiin vapauttaa lähes 200 neliömetrin suuruinen tila. Lentoaseman kyseisen alueen noin kuudesta pysäköintipaikasta jo kahdesta voitaisiin siis vapauttaa lähes 800 neliömetriä rikkomatta ICAO:n määrittämiä turvallisuusnormeja. Lisäksi on huomattava, että lentoasemalla on yhteensä yli 20 TIPO-tyyppistä ulkopaiikkaa, joihin näitä järjestelyjä voitaisiin soveltaa.

⁽⁸⁾ Ks. alaviite 5.

Tilan vapauttaminen ei siis vaikuta mahdottomalta, mutta se edellyttäisi toimintojen tarkkaa hallintaa asematasoalueella, muun muassa selkeitä merkin-
töjä maassa, pysäköintipaikkojen tarkkaa käyttöä ja lentokoneen ympärillä tapahtuvan liikenteen kuralaisuutta.

- (41) Näin ollen Saksan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että huolintakaluston pysäköintitilojen puute estäisi toisen toimijan työskentelyn asematasoalueella.

B Matkatavaroiden kuljetus

- (42) Matkatavaroiden kuljetus lentokoneen ja terminaalin välillä ei sinänsä vaikuta aiheuttavan erityisiä ongelmia. Terminaalien kellarikerroksessa sijaitsevia matkatavarakellareita on seitsemän, ja lisäksi on kaksi kellaria, joissa voidaan kaksoishihnan ansiosta käsitellä samanaikaisesti lähteviä ja tulevia lentoja. Muissa seitsemässä kellarissa on kussakin kaksi lähtevien matkatavaroiden hihnaa ja yksi tulevien matkatavaroiden hihna. Kellarien pinta-ala vaihtelee 300 ja 450 neliömetrin välillä. Jokaisessa kellarissa — lukuun ottamatta niitä, joissa on kaksoishihna ja jotka käsittelevät vain ulkopaikoille tulevia lentoja — on käsiteltävä suoraan niitä vasta-
päättä olevien kahden putkipaikan sekä joidenkin ulkopaikkojen matkatavarat. Näin ollen kuljetusaika putkipaikan ja itse järjestelmän välillä on hyvin lyhyt, ja vaunustot kiertävät nopeasti ja tiuhaan eikä niitä tarvita kovin suurta määrää.

- (43) Terminaalien kaikissa kellareissa käytettävissä oleva tila ja yksisuuntainen kiertojärjestelmä ovat muiden lentoasemien järjestelmiin verrattuina sellaiset, että toinen palveluntarjoaja voisi toimia tiloissa. Komission tekemän teknisen tarkastuksen mukaan Berlin-Tegel-lentoasemalla odottavat vaunustot pysäköidään järjestelmän sisälle. Mutta kuten muun muassa Kölnin/Bonnin lentoasemaa koskevassa komission päätöksessä⁽⁹⁾ huomautetaan, järjestelmän sisällä tarvittavien vaunustojen määrä riippuu tietynä hetkenä käsiteltävien lentojen määrästä eikä palveluntarjoajien määrästä. Lentoaseman viranomaisen tehtävä on hallita kuljetustoi-
mien hoitamiseen tarvittavien vaunustojen määrää asianmukaisesti ja syrjimättä. Asematasoalueella olevia tiloja ja erityisesti niitä, jotka nykyään on varattu yksityisautojen pysäköintiin terminaalin

sivustalla, kuten edellä mainitaan, voidaan käyttää odottavien vaunustojen pysäköintiin.

- (44) Lisäksi liikenne kaikkien kellarien sisällä mahdollistaa toisen palveluntarjoajan mukaantulon matkatavaroiden kuljetukseen ilman merkittäviä ongelmia. Matkatavaroiden purkaminen kestää vain muutaman minuutin etenkin, kun putkipaikat ovat lähellä, eikä se ilmeisestikään estä lähtevien ja saapuvien lentojen samanaikaista käsittelyä. Lisäksi lentoaikataulujen perusteella ei ole myöskään osoitettu, että kahden tulevan ja yhden lähtevän lennon käsittely samanaikaisesti olisi mahdotonta. Verrattuna muihin lentoasemiin, joissa käytetään samantapaista järjestelmää, esimerkiksi Heathrow'hun, kellarien sisällä olevat tilat ja erityisesti keskellä oleva liikennekaista sekä yksisuuntainen kiertojärjestelmä eivät estä kahden tai jopa kolmen kahdelle eri yritykselle kuuluvan matkatavaravaunustojä vetävän traktorin samanaikaista käyttöä. Vaunustoja ei tilanpuutteen vuoksi tarvitse siirtää paikaltaan, jotta toiset vaunustot voivat kulkea ohi.

C Muut asematasopalvelut

- (45) Saksan viranomaisten esittämässä raportissa ei ole erityisiä mainintoja muista asematasopalveluista. Edellä on jo todettu, että asematasoalueella oleva tila vaikuttaa riittävän toisen palveluntarjoajan kaluston pysäköimiseen. Siirrettäessä matkustajia bussilla ulkopaikoille bussien pysäköinti terminaalien läheisyyteen ei ole välttämätöntä, sillä ne voivat siirtyä nopeasti asematasoalueella ja odottaa tai olla pysäköityinä syrjäisemmillä alueilla, esimerkiksi lähellä lentokoneiden ulkopaikkoja, kuten on käytäntönä Lontoon Heathrow'n lentoasemalla ja monilla muilla lentoasemilla.
- (46) On selvää, että huolintakalustolle ja -toiminnoille on etsittävä tilaa ensisijaisesti läheltä lentokoneita tai terminaaleja sen mukaan, millaisista toiminnoista on kysymys. Tässä on kuitenkin kysymys vain ensisijaisesta vaihtoehdosta. Direktiivissä säädetään, että jäsenvaltion viranomaisten on pystyttävä osoittamaan, ettei markkinoita voida avata säädettyssä laajuudessa. Jäsenvaltion on osoitettava, ettei käytettävissä ole tarpeeksi tilaa kaluston pysäköintiin ja suunniteltuihin toimiin, asettamatta erikseen laatuvaatimuksia kullekin paikalle. Berlin-Tegel-lentoasemalla kaluston pysäköinti voisi tapahtua varsinkin paikkojen 33, 34 ja 35 lähellä, ja lentoaseman viranomaiset aikovatkin

⁽⁹⁾ Komission päätös, tehty 30 päivänä lokakuuta 1998, EYVL L 300, 11.11.1998, s. 25, Kölnin/Bonnin lentoasemasta.

vapauttaa tilaa näillä paikoilla. Tällaisesta ratkaisusta voi joissain tapauksissa syntyä hallintavaikeuksia, mutta ne eivät voi tehdä markkinoiden avaamisesta mahdotonta. On hakijan tehtävä tutustua niihin rajoitteisiin, jotka vaikuttavat toiminnan harjoittamiseen, ja päättää, haluaako hän sijoittautua lentoasemalle.

D Lepotilat

- (47) Saksan viranomaisten esittämästä aineistosta käy ilmi, että kaikkiin matkatavarankäsittelytiloihin kuuluu niiden kesken jaettuja lepotiloja. Lepotilat muodostuvat ainakin seitsemästä huoneesta, joiden pinta-ala on samaa luokkaa kuin käsittelysalienkin. Henkilökunnalle varattujen tilojen pinta-ala on siis ainakin noin 1 800 – 2 000 m². Saksan viranomaiset ovat kuitenkin maininneet, että näitä saleja käyttävät kyseisiä toimintoja harjoittavan nykyisen monopolin haltijan lisäksi myös palveluntarjoajat ja käyttäjät, jotka harjoittavat lentokentällä joitakin huolintatoimia, ja lisäksi että etäällä sijaitsevilla kellareissa matkatavaroita käsittelevät työntekijät viettävät lentoaseman johdon suostumuksella lepoheikkensä työpisteessä, koska lepotilat ovat kaukana työtiloista (terminaalin toisessa päässä).

- (48) Vaikka otetaan huomioon, että lepotiloja käyttävät kaikkia huolintatoimia harjoittavat työntekijät, voidaan katsoa, että henkilöstön yhteisten tilojen laajuutta ja hallintaa koskevien sääntöjen suhteen terminaalin tilat riittäisivät yhden uuden palveluntarjoajan matkatavaroiden käsittelystä ja kuljetuksesta vastaavan henkilökunnan oleskeluun, koska tämä henkilöstö olisi tehtäviensä johdosta lähinnä mainittuja lepotiloja. Sen enempää uutta henkilöstöä näihin tiloihin ei kuitenkaan enää mahtuisi.

- (49) Mitä tulee matkustajien kuljetusta hoitavan henkilöstön sijoitukseen, ei ole osoitettu, ettei parakki-tyyppisiä väliaikaisia rakennelmia voitaisi käyttää joidenkin etäisten alueiden lähellä ja varsinkin paikkojen 33, 34 ja 35 lähellä, jonne lentoaseman viranomaiset sitä paitsi aikovat järjestää uutta tilaa huolintapalveluille. Siksi on tehtävään hakevan palveluntarjoajan tehtävä tutustua toimintansa harjoittamista koskeviin rajoitteisiin ja jakaa henkilöstönsä ottaen rajoitteet huomioon.

Sama pätee miehistön kuljetukseen.

- (50) Vaikka matkustajien ja miehistön kuljetuspalvelut eivät edellytä, että henkilöstö sijoitettaisiin terminaalin tai kuljetustoimintaan tarvittavien alueiden välittömään läheisyyteen, lentokoneiden lastaamiseen ja tyhjentämiseen liittyvät toimet olisi paljon

vaikeampi sijoittaa kovin kauas, ja koska lähellä ei ole tilaa, lentoliikennepuolelle ei mahdu toista toimijaa.

- (51) Rahti- ja postihuollinnan ongelma vaikuttaa olevan poikkeava, sillä näitä toimintoja harjoitetaan lentoasemalla erillisellä alueella näihin toimintoihin osoitetulla omalla kalustolla ja omilla laitteilla, ja alueella on lepohuone joitakin rahtihuolintapalveluja hoitavalle henkilöstölle. Koska lisätiloja ei ole henkilöstölle, jonka on pysyttävä melko lähellä työpistettään, mukaan voi tulla vain sellaisia toimijoita, joilla on jo henkilöstölleen lepohuoneita ja jotka eivät pyydä uusia sellaisia. Koska lentoaseman tällä alueella ei nykyään toimi palveluntarjoajia, komissio ottaa huomioon sekä kalustoa varten käytettävissä olevan tilan että toisaalta läheisten henkilöstötilojen puutteen ja hyväksyy sen, että uudesta palveluntarjoajasta kieltäydytään, mutta kieltäytyy myöntämästä poikkeusta, jonka mukaan omahuolinta voitaisiin kieltää kyseisissä rahti- ja postitoiminnoissa.

2.2 Uusien palveluntarjoajien mukaantulo

- (52) Kaiken kaikkiaan komissio tukee Saksan viranomaisten kantaa, jonka mukaan lentoaseman esittämässä tutkimuksessa ei oteta huomioon, mitä vaikutuksia uuden toimijan markkinaosuuksien syntymisellä olisi nykyisen monopolin haltijan kalustoon, ja että tällöin vapautuisi tiloja.

- (53) Komissio kuitenkin tunnustaa, että jos markkinaosuudet osoittautuvat melko pieniksi, noin 10 – 15 prosentiksi kuten muista poikkeuksen kohteina olleista lentoasemista tehdyt arviot osoittavat, monopolin haltijan kaluston tarve voi vähetä hyvin vähän, ja uuden palveluntarjoajan kalusto voi olla lähes suoraa lisäystä nykyisen monopolin haltijan kalustoon.

- (54) Uusien toimijoiden vaikutuksista esitetyt tutkimukset vaikuttavat suuresti yliarvioiduilta.

- (55) Jos tarkastellaan esimerkiksi lentoaseman suurimman liikennöijän omahuolintaa lentoaseman toimittamien nykyisten aikataulujen perusteella, käy ilmi, että kaluston tarve on määrältään lähes 70 prosenttia lentoaseman nykyään käyttämästä kalustosta (5 600 m²:n pinta-alalla). Koska toisen toimijan mukanaan tuoman kaluston käyttöönotto ja nykyisen monopolin haltijan kaluston (ja samalla tilan) tarpeen väheneminen eivät ole suorassa

suhteessa toisiinsa, komission tekemässä tarkastelussa tarve vähenee noin 40 prosentilla (toisin sanoen 4 000 neliömetriltä). Tilan tarpeen nettokasvu arvioidaan näin ollen 30 prosentiksi nykyisestä tilasta eli 2 400 neliömetriksi. Samalta pohjalta voidaan arvioida, että jos mukaan tulisi uusi palvelun tarjoaja, joka saisi 10–15 prosentin markkinaosuuden – kuten yleensä on arvioitu muilla sellaisilla lentoasemilla tehdyissä tutkimuksissa, joille on myönnetty poikkeus – ja jos otaksutaan, että nykyisen monopolin haltijan kaluston tarve ei vähene ollenkaan, tilantarve kasvaa samojen laskelmien mukaan 1 200 m². Kuten yllä⁽¹⁰⁾ huomautetaan, tämä pinta-ala voitaisiin ICAO:n määrittämien normien mukaan vapauttaa jo kolmen tai neljän TIPO-tyyppisen lentokonepaikan ympäriltä, tai peräti viiden kaikista tämän tyyppisistä noin 20 lentokonepaikasta, jos Saksan viranomaisten esittämä 2 000 neliömetrin arvio otetaan huomioon. Tällainen tarve on kuitenkin ymmärrettävissä vain silloin, jos uskotaan siihen epätodennäköiseen oletukseen, että uusi toimija työskentelisi myös kaikkien kilpailijansa ruuhka-
huippujen aikana.

- (56) Joidenkin yritysten mukaantulon yhteydessä esitetyt, lentoaseman esittämät yksityiskohtaiset tarpeet viittaavat siihen, että uusien toimijoiden olisi harjoitettava kaikkia niitä toimia, joita nykyinen monopolin haltija tarjoaa, mikä ei vaikuta realistiselta. Joidenkin tahojen esittämä 1 200 neliömetrin tarve tuntuu olevan paremmassa suhteessa todellisuuteen, ja analyysi on osoittanut, että tämä tilantarve voidaan tyydyttää.

- (57) Komissio tunnustaa, että liikenteen kasvu tulevana vuosina ja paikkojen ja terminaalitilojen lisätarve ovat ongelma, mutta se pitää esitettyjä arvioita uuden toimijan vaikutuksista liikenteen määrään asematasoalueella ylimitoitettuina. Asematasolla tapahtuvan liikenteen määrän kasvu riippuu ennen kaikkea lentokoneiden operaatioiden määrästä, ja koska laskuja ja nousuja on ilmoituksen mukaan enintään 18 tunnissa, ulkopaikoilta tulevan liikenteen rullausteiden poikki ei pitäisi häiritä liikennettä. Ruuhka-aikoina toimijoiden on oltava erityisen valppaina, ja lentoaseman pitäjän on huolehdittava siitä, että asematasoalueella tapahtuvaa liikennettä koskevia määräyksiä noudatetaan. Useilla eurooppalaisilla lentoasemilla on runsaasti liikennettä paljon ruuhkaisempienkin terminaalien sivuilla, ja ne selviytyvät rullausteiden ylityksistä noudattaen tarkasti turvallisuusmääräyksiä.

Lentoasemalla käytettävissä oleva tila riittää toisen huolintapalvelujen tarjoajan kalustolle riippumatta siitä, onko tila terminaalin sivustalla, putkipaikojen etupäässä vai ulkopaikoilla niissä tapauksissa, joissa matkustajia kuljetetaan busseilla. Tehtävään hakeva palvelun tarjoaja arvioi itse, kiinnostaako sitä toimia sille direktiivin säännösten mukaisesti ilmoitettujen tilarajoitteiden mukaan. Henkilökunnan lepotiloiksi tarjolla olevat tilat eivät kuitenkaan mahdollista uuden palveluntarjoajan ottamista mukaan kaikkeen asematasoalueen toimintaan. Lepotilat ovat keskittyneet terminaalin rakennukseen, minkä vuoksi ne voidaan avata toiselle toimijalle matkatavaroiden kuljetuksen (ja lentokoneen lastauksen ja tyhjennyksen) osalta, kun taas bussinkuljettajat voivat käyttää lepoon kauimpana olevia tiloja. Muihin poikkeuksen koskemiin toimintoihin voidaan soveltaa direktiivissä määriteltyjä periaatteita vain, jos omahuolintaa harjoittaa sellainen liikenteenharjoittaja, joka ei tarvitse lisätiloja henkilöstölleen.

Direktiivin johdanto-osan 5 kappaleessa tuodaan esille, että ”maahuolinnan markkinoiden avaaminen on toimenpide, jonka pitäisi auttaa lentoyhtiöitä alentamaan käyttökustannuksia ja parantamaan käyttäjille tarjottavien palvelujen laatua”. Direktiivistä on hyötyä kuitenkin vain siinä tapauksessa, että markkinoiden avaaminen on tosiasiallista. Jos markkinat avataan vain oikeudellisesti, mutta todellisuudessa niille ei ole pääsyä, kuten 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen vaikuttaa tapahtuneen omahuolinnan harjoittamisen osalta, direktiivin tavoitteiden saavuttaminen vaarantuu. Sen sijaan jos markkinoiden avaaminen myös parantaa osaltaan tarjottavia palveluja ja monien käyttäjien maksamia hintoja, kuten johdanto-osan 5 kappaleessa mainitaan, palvelun tarjoajien välille syntyy kilpailua ja direktiivin tavoitteiden saavuttaminen helpottuu. Koska lentoasemalla olevat tilat mahdollistavat joidenkin huolintalajien osalta markkinoiden avaamisen vain yhdelle uudelle toimijalle, tavoitteet voidaan saavuttaa vain sellaisen palveluntarjoajan mukaantulolla, joka tarjoaa huolintapalveluja kolmansille osapuolille.

3. Toimenpidesuunnitelma

- (58) Saksan viranomaisten esittämässä aineistossa esitetään direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimenpiteitä, joilla mainitut rajoitteet pyritään poistamaan.

⁽¹⁰⁾ Ks. jakso 2.1.A.

(59) Lentoaseman pitäjä on päättänyt laajentamissuunnitelmasta. Ensiksi aiotaan lisätä lentoaseman kapasiteettia rakentamalla uusi terminaali. Terminaali on tarkoitus rakentaa nykyisen terminaalin itäpuolelle; sen rakentaminen edellyttää nykyisten pysäköintialueiden siirtämistä, uuden asematasoalueen perustamista ja pääasiallisen sisäänkäynnin siirtämistä tornin itäosaan, jolloin nykyinen ylikuormitus kiitoratojen risteyskohdassa pohjoisosassa helpottuisi.

(60) Uuden terminaalin rakentamista koskevan lopullisen päätöksen tekeminen riippuu kuitenkin vielä hallinnollisiin lupiin liittyvistä ongelmista sekä tulevan Berlin-Brandenburgin lentoasemahankkeen investojien halukkuudesta.

(61) Mutta kuten edellä mainitaan, mainittujen rajoitteiden poistamiseen tarkoitetun toimitasuunnitelman on oltava uskottava ja pitävä, ja sillä on oltava toteutusaikataulu. Koska hankkeen toteuttaminenkaan ei ole varmaa eikä varsinkaan sen toteuttamisajankohta, komissio ei voi ottaa kyseistä hanketta huomioon direktiivin 9 artiklassa tarkoitettuna suunnitelmana toimenpiteistä.

(62) Saksan viranomaiset ovat kuitenkin esittäneet myös kahta muuta toimenpidettä. Ne ovat seuraavat:

— Viisi nykyään nurmikkona olevaa aluetta muutetaan toiminta-alueiksi ja niille pysäköidään maahuolintakalustoa (alueet on numeroitu tämän päätöksen liitteenä olevassa piirroksessa). Näillä alueilla, jotka sijaitsevat huolintapalveluille varattujen alueiden lähellä ja jotka mainitaan 6 päivänä marraskuuta 1998 vallinneeseen tilanteeseen perustuvassa kartassa *Lageplan: Planzustand BZW Änderung: Alte Bestandsplan Nr 62*, voidaan vapauttaa 6 300 m² huolintatilaa syksyyn 2000 mennessä, jolloin uudet toimijat voidaan ottaa vastaan direktiivin säännösten ja Saksan lentoasemien osalta direktiivin täytäntöön panevien kansallisten säästöjen mukaisesti.

— Muutetaan rakennusta, jossa nykyään toimivat autonvuokrauspalvelut. Tämä tapahtuu korottamalla rakennusta, jolloin pohjakerroksen taso vapautuu huolintakaluston pysäköintiä varten ja samalla matkatavarahuolinnan ongelma ratkeaa.

(63) Koska erityistä hallinnollista hyväksyntää ei tarvita ja koska Saksan viranomaiset ovat sitoutuneet toteuttamaan nämä muutostyöt kaikkien direktiivin säännösten noudattamiseksi poikkeuskauden loppuun mennessä, näiden toimenpiteiden voidaan katsoa olevan direktiivin 9 artiklassa tarkoitettuna suunnitelman määritelmän mukaiset.

4. *Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa määritettyjen kriteerien noudattaminen*

(64) Koska lentoasemalla on tarpeeksi tilaa yhden toimijan kalustolle ja henkilöstölle nykyisen monopolin haltijan lisäksi poikkeuksen koskemisissa huolintalajeissa, poikkeus on ilmeisesti tehty tarvittua laajempialaisena. Rakennustyöt, joiden avulla markkinat aiotaan avata siinä laajuudessa, kuin direktiivissä ja siinä saksalaisessa säädöksessä, jolla se pannaan täytäntöön kyseisten huolintalajien osalta — kaksi palveluntarjoajaa ja kaksi käyttäjää, joille myönnetään lupa omahuolintaan — kestävät syksyyn 2000 asti. Tästä syystä voidaan todeta, että poikkeuksen kesto ei ole tarpeettoman pitkä.

V PÄÄTELMÄ

(65) Saksan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että markkinoiden avaaminen toiselle palveluntarjoajalle kaikkien poikkeuksessa tarkoitettujen huolintalajien osalta olisi mahdotonta. Kaluston pysäköintiä ja henkilöstöä varten käytettävissä olevat tilat asematasoalueella ja terminaalissa mahdollistavat markkinoiden avaamisen toiselle palveluntarjoajalle, mutta kyseisenä aikana yksikään liikennöijä ei voi hoitaa omahuolintaa matkatavaroiden lajitte-
 lun eikä matkatavaroiden, matkustajien ja miehistön kuljetuksen osalta. Koska asematasoalueen ja terminaalin muissa osissa ei ole riittävästi sopivaa infrastruktuuria henkilöstöä varten, lentoaseman on avattava rahti- ja postitoimintojen markkinat vain sellaisille käyttäjille, jotka eivät tarvitse lisätiloja henkilöstölleen omahuolintaa varten kyseisessä lentoaseman osassa. Koska asematasoalueella on rajallisesti tilaa ja koska lisätilaa ei voida osoittaa lastaus- ja tyhjennystoiminnasta sekä ilmaluoksen siirtämisestä vastaavan henkilöstön lepotiloiksi heidän työpisteidensä läheltä, on perusteltua, että monopoli säilytetään näiden määrättyjen toimintojen osalta tarkasteltuna ajanjaksona.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Saksan viranomaisten 26 päivänä tammikuuta 1999 tekemä päätös poikkeuksen myöntämisestä Berlin-Tegelin lentoasemalle, josta ilmoitettiin komissiolle 29 päivänä tammikuuta 1999, hyväksytään sillä edellytyksellä, että Saksan liittotasavalta tekee siihen seuraavat muutokset:

— Omahuolinnan harjoittaminen kielletään 31 päivään joulukuuta 2000 asti ainoastaan niiden huolintapalvelulajien osalta, jotka mainitaan direktiivin liitteen 3 kohdassa, 5.4 kohdassa matkustajien, matkatavaroiden ja miehistön kuljetusta koskevin osin sekä 5.6 kohdassa,

— varataan Berlin-Tegel-lentoasemalle (Berliner Flughafen GmbH) yksinoikeus tarjota kolmansille osapuolille huolintapalveluja 31 päivään joulukuuta 2000 asti niiden huolintapalvelulajien osalta, jotka mainitaan direktiivin liitteen 4 kohdassa, 5.4 kohdassa ilma-aluksen lastausta ja tyhjennystä koskevin osin sekä 5.6 kohdassa.

2 artikla

Saksan liittotasavallan on ilmoitettava komissiolle 1 artiklan mukaisesti muutetusta poikkeuspäätöksestä ennen sen voimaantuloa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 27 päivänä huhtikuuta 1999.

Komission puolesta

Neil KINNOCK

Komission jäsen