

virallinen lehti

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

- ★ **Neuvoston asetus (EY) N:o 600/2004, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004, Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella tapahtuvaan kalastustoimintaan sovellettavista teknisistä toimenpiteistä** 1
- ★ **Neuvoston asetus (EY) N:o 601/2004, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004, kalastustoimintaan sovellettavista valvontatoimenpiteistä Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella ja asetuksen (ETY) N:o 3943/90, (EY) N:o 66/98 ja (EY) N:o 1721/1999 kumoamisesta** 16
- ★ **Neuvoston asetus (EY) N:o 602/2004, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004, asetuksen (EY) N:o 850/98 muuttamisesta syvänmeren koralliriuttojen troolaamisen vaikutuksilta suojelemisen osalta Skotlannin luoteispuolella** 30
- Komission asetus (EY) N:o 603/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 32
- ★ **Komission asetus (EY) N:o 604/2004, annettu 29 päivänä maaliskuuta 2004, tietojen toimittamisesta tupakka-alalla satovuodesta 2000 alkaen** 34
- Komission asetus (EY) N:o 605/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, asetuksesta (EY) N:o 1518/2003 poikkeamisesta vuonna 2004 vientitodistusten myöntämisajankohden osalta sianliha-alalla 39
- Komission asetus (EY) N:o 606/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, asetuksesta (EY) N:o 174/1999 poikkeamisesta maito- ja maitotuotealan vientitodistusten voimassaoloajan osalta 40
- Komission asetus (EY) N:o 607/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, asetuksen (EY) N:o 1146/2003 perusteella tapahtuvasta tuontioikeuksien uudelleen jakamisesta ja kyseisestä asetuksesta poikkeamisesta 42

Hinta: 22 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

FI

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

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

★ Komission asetus (EY) N:o 608/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, sellaisten elintarvikkeiden ja elintarvikkeiden ainesosien, joihin on lisätty fytosteroleita, fytosteroliestereitä, fytostanoleita ja/tai fytostanoliestereitä, pakkausmerkinnöistä ⁽¹⁾	44
Komission asetus (EY) N:o 609/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, kemianteollisuudessa käytettävän valkoisen sokerin tuotantotuen vahvistamisesta	46
Komission asetus (EY) N:o 610/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, tuontitullen vahvistamisesta riisialalla	47
Komission asetus (EY) N:o 611/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, tuontitullen vahvistamisesta vilja-alalla	50

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Neuvosto

2004/294/EY:

★ Neuvoston päätös, tehty 8 päivänä maaliskuuta 2004, jäsenvaltioiden, jotka ovat vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia, valtuuttamisesta Euroopan yhteisön puolesta ratifioimaan mainittua yleissopimusta muuttava pöytäkirja tai liittymään siihen	53
Pöytäkirja vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn, 28 päivänä tammikuuta tehdyllä lisäpöytäkirjalla ja 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen muuttamisesta	55

2004/295/EY:

★ Neuvoston päätös, tehty 22 päivänä maaliskuuta 2004, luvan antamisesta Italialle soveltaa jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY 21 artiklasta poikkeavaa toimenpidettä	63
---	----

2004/296/EY:

★ Neuvoston suositus, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2004, Euroopan keskuspankin johtokunnan jäsenen nimittämisestä	65
--	----

Komissio

2004/297/EY:

★ Komission päätös, tehty 29 päivänä maaliskuuta 2004, luvan myöntämisestä Tšekille, Virolle, Liettualle, Unkarille, Puolalle ja Slovakialle lykätä neuvoston direktiivien 2002/53/EY ja 2002/55/EY tiettyjen säännösten soveltamista tiettyjen lajikkeiden siementen kaupan pitämisen osalta ⁽¹⁾ (tiedoksiannettu numerolla K(2004) 962)	66
---	----

EUROOPAN TALOUSALUE

EFTAn valvontaviranomainen

2004/298/EY:

★ EFTAn valvontaviranomaisen päätös, tehty 16 päivänä heinäkuuta 2003, pika-linja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavasta hyvitysjärjestelmästä (Norja)	68
---	----

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 600/2004,**annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004,****Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella tapahtuvaan kalastustoimintaan sovellettavista teknisistä toimenpiteistä**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 37 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yhteisö hyväksyi Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen, jäljempänä 'yleissopimus', neuvoston päätöksellä 81/691/ETY ⁽²⁾, ja se tuli voimaan 21 päivänä toukokuuta 1982.
- (2) Yleissopimuksessa vahvistetaan Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä ja hoitoa koskevan alueellisen yhteistyön puitteet perustamalla Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä käsittelevä toimikunta, jäljempänä 'CCAMLR', joka hyväksyy säilyttämistoimenpiteitä, joista tulee sopimuspuolia velvoittavia.
- (3) CCAMLR on hyväksynyt eräitä kalakantojen säilyttämis- ja hoitotoimenpiteitä, joihin kuuluu muun muassa teknisiä sääntöjä, joita sovelletaan tiettyihin kalastustoimiin yleissopimuksen alueella. Näihin toimenpiteisiin kuuluu määräyksiä tiettyntyyppisten pyydysten käytöstä, tiettyntyyppisten ympäristölle haitallisten laitteiden kieltämisestä, joihinkin lajeihin, kuten merilintuihin ja -nisäkkäisiin haitallisesti vaikuttavan kalastuksen vähentämisestä ja tietojen keruuseen liittyvistä tieteellisistä tarkkailutoimista kalastusaluksilla. Nämä toimenpiteet ovat yhteisöä sitovia ja ne olisi siksi pantava täytäntöön.
- (4) Eräät CCAMLR:n hyväksymät tekniset toimenpiteet on saatettu osaksi yhteisön lainsäädäntöä Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen XXIV artiklan mukaisesti perustetun

havainnointi- ja tarkastusjärjestelmän soveltamisesta 19 päivänä joulukuuta 1990 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3943/90 ⁽³⁾ sekä tietyistä Etelämantereella harjoitettavaan kalastustoimintaan sovellettavista säilyttämis- ja valvontatoimenpiteistä 18 päivänä joulukuuta 1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 66/98 ⁽⁴⁾.

- (5) CCAMLR:n uusien säilyttämistoimenpiteiden hyväksyminen ja jo näiden mainittujen asetusten antamisesta lähtien voimassa olleiden toimenpiteiden ajan tasalle saattaminen edellyttää, että mainittuja asetuksia olisi myöhemmin muutettava.
- (6) Yhteisön lainsäädännön selkeyden varmistamiseksi on aiheellista saattaa osaksi yhteisön lainsäädäntöä erikseen kalastustoiminnan valvontatoimenpiteet ja tekniset toimenpiteet. Tämän vuoksi asetukset (ETY) N:o 3943/90 ja (EY) N:o 66/98 olisi tullut kumota kalastustoimintaan sovellettavista valvontatoimenpiteistä Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella 22 päivänä maaliskuuta 2004 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 601/2004 ⁽⁵⁾ ja yhteisön lainsäädäntöä olisi täydennettävä tällä asetuksella. Tämä ei rajoita tiettyjen koekalastusta koskevien teknisten erityistoimenpiteiden sisällyttämistä yhteisön vuosittain antamiin asetuksiin, jotka koskevat yhteisön aluksille myönnettyjä kalastusmahdollisuuksia ja niihin liittyviä edellytyksiä (vuosittaiset "TAC- ja kiintiöasetukset").
- (7) Tämän säädöksen täytäntöönpanemiseksi ja liitteiden mukauttamiseksi CCAMLR:n yleissopimuksen nojalla teknisiin toimenpiteisiin tekemiin säännöllisiin muutoksiin tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽⁶⁾ mukaisesti,

⁽¹⁾ Lausunto annettu 16. joulukuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EYVL L 252, 5.9.1981, s. 26.

⁽³⁾ EYVL L 379, 31.12.1990, s. 45.

⁽⁴⁾ EYVL L 6, 10.1.1998, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2724/1999 (EYVL L 341, 31.12.1999, s. 1).

⁽⁵⁾ Ks. tämän virallisen lehden sivu 16.

⁽⁶⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

KOHDE JA MÄÄRITELMÄT

1 artikla

Aihe

1. Tässä asetuksessa säädetään sellaisten yhteisön kalastus-alusten toimintaa koskevista teknisistä toimenpiteistä, jotka pyytävät ja pitävät aluksella Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen, jäljempänä 'yleissopimus', alueelta peräisin olevia meren elollisia luonnonvaroja.

2. Tätä asetusta sovelletaan yleissopimuksen tavoitteiden ja periaatteiden sekä yleissopimuksen hyväksyneen konferenssin päätössiakirjan määräysten mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta yleissopimuksen määräysten soveltamista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'yleissopimuksen alueella' yleissopimuksen I artiklassa määriteltyä soveltamisaluetta;
- b) 'Etelämantereen konvergenssilla' viivaa, joka yhdistää seuraavat leveys- ja pituuspiirien pisteet: 50° eteläistä leveyttä ja 0°; 50° eteläistä leveyttä ja 30° itäistä pituutta; 45° eteläistä leveyttä ja 30° itäistä pituutta; 45° eteläistä leveyttä ja 80° itäistä pituutta; 55° eteläistä leveyttä ja 80° itäistä pituutta; 55° eteläistä leveyttä ja 150° itäistä pituutta; 60° eteläistä leveyttä ja 150° itäistä pituutta; 60° eteläistä leveyttä ja 50° läntistä pituutta; 50° eteläistä leveyttä ja 50° läntistä pituutta; 50° eteläistä leveyttä ja 0°;
- c) 'yhteisön kalastusalueella' yhteisön jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa ja yhteisöön rekisteröityä kalastus-aluetta, joka pyytää ja pitää aluksella meren eliöitä, jotka ovat peräisin yleissopimuksen alueen meren elollisista luonnonvaroista;
- d) 'suorakulmaisella pienimittakaavaisella ruudulla' aluetta, jonka leveys on 0,5° ja pituus 1° tilastollisen suuralueen tai alueen luoteiskulmasta. Ruutu määritellään sen pohjoisimmman rajan leveyspiiriin ja 0°:aa lähimpänä olevan rajan pituuspiiriin mukaan.
- e) 'uudella kalastuksella' tarkoitetaan jonkin lajin kalastusta, jossa käytetään tiettyä pyyntimenetelmää FAO:n tilastollisella suuralueella Etelämanner ja josta CCAMLR:lle ei ole koskaan toimitettu:
 - i) perusteellisista tutkimuksista tai koekalastuksesta saatuja kalakannan levinneisyyttä, määrää, ikäjakaumaa, mahdollista tuottoa ja sen ominaislaatua koskevia tietoja; tai
 - ii) saalis- ja pyyntiponnistustietoja; tai
 - iii) saalis- ja pyyntiponnistustietoja kahdelta viimeisimmältä kalastuskaudelta, joina kalastustoimintaa on harjoitettu.
- f) 'koekalastuksella' kalastusta, jota ei enää pidetä e alakohdan mukaisena uutena kalastuksena ja jonka kokeellinen luonne säilyy, kunnes on saatu riittävät tiedot, joiden avulla:
 - i) voidaan arvioida kohdelajien levinneisyys, määrä ja ikäjakauma, mikä mahdollistaa kalastuksen mahdollisen tuoton arvioimisen;
 - ii) voidaan mitata kalastuksen mahdollisia vaikutuksia toisista lajeista riippuvaisiin lajeihin ja sukulaislajeihin; ja
 - iii) CCAMLR:n tieteellinen komitea voi laatia ja antaa neuvoja sopivista pyyntimääristä sekä tarvittaessa pyyntiponnistuksen tasoista ja pyydyksistä.

II LUKU

PYYDYKSET

3 artikla

Erityiskalastuksessa sallitut pyydykset

1. *Dissostichus eleginoides* -lajin kalastus FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 on sallittu ainoastaan pitkäsiimaa tai mertaa käyttävillä aluksilla.
2. *Dissostichus eleginoides* -lajin kalastus FAO:n tilastollisella alueella 58.5.2 on sallittu ainoastaan troolia tai pitkäsiimaa käyttävillä aluksilla.
3. *Champtocephalus gunnari* -lajin kalastus FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 on sallittu ainoastaan troolia käyttävillä aluksilla. Pohjatroolien käyttö *Champtocephalus gunnari* -lajiin kohdennetussa kalastuksessa on tällä alueella kielletty.
4. *Champtocephalus gunnari* -lajin kalastus FAO:n tilastollisella suuralueella 58.5.2 on sallittu ainoastaan troolia käyttävillä aluksilla.
5. Edellä 4 kohdassa tarkoitettussa kalastuksessa sallittu kalastusalue on se osa FAO:n tilastollista aluetta 58.5.2, joka jää seuraavan viivan sisäpuolelle:
 - a) alkaen pisteestä, jossa pituuspiiri 72°15' itäistä pituutta leikkaa Australian ja Ranskan välisten merirajojen määrittämistä koskevan sopimuksen rajan, ja siitä pituuspiiriä etelään pisteeseen, jossa se leikkaa leveyspiirin 53°25' eteläistä leveyttä;
 - b) sitten itään tätä leveyspiiriä pisteeseen, jossa se leikkaa pituuspiiriin 74° itäistä pituutta;
 - c) sitten koilliseen geodeettista viivaa leveyspiiriin 52°40' eteläistä leveyttä ja pituuspiiriin 76° itäistä pituutta leikkauspisteeseen;
 - d) sitten pituuspiiriä pitkin pisteeseen, jossa se leikkaa leveyspiiriin 52° eteläistä leveyttä;
 - e) sitten luoteeseen geodeettista viivaa leveyspiiriin 51° eteläistä leveyttä ja pituuspiiriin 74°30' itäistä pituutta leikkauspisteeseen; ja
 - f) sitten lounaaseen geodeettista viivaa pitkin alkupisteeseen.
6. Taskuravun pyynti FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 on sallittu ainoastaan mertoja käyttävillä aluksilla.

4 artikla

Silmäkoko

1. Troolia, ankkuroitua kierrenuottaa eikä vastaavia verkkoja, joiden jonkin osan silmäkoko on pienempi kuin liitteessä I säädetty, ei saa käyttää eikä vetää kalastettaessa seuraavia lajeja tai näiden lajien ryhmiä:

- a) *Champsocephalus gunnari*
- b) *Dissostichus eleginoides*
- c) *Gobionotothen gibberifrons*
- d) *Lepidonotothen squamifrons*
- e) *Notothenia rossii*
- f) *Notothenia kempfi*.

2. Kaikkien sellaisten keinojen ja välineiden käyttö, jotka tukkivat tai pienentävät silmäkokoja, on kielletty.

5 artikla

Silmäkoon valvonta

Edellä 4 artiklassa tarkoitettujen verkkojen osalta liitteessä I säädetty vähimmäissilmäkoko määritellään liitteessä II säädettyjen sääntöjen perusteella.

6 artikla

Taskuravun pyynti FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3

1. Pyynti rajoitetaan sukukypsiin urosrapuihin; kaikki naarasravut ja alimittaiset urosravut on päästettävä vapaaksi vahingoittumattomina. *Paralomis spinosissima* ja *Paralomis formosa* -lajeihin kuuluvat urosravut, joiden selkäkilven leveys on vähintään 94 millimetriä *Paralomis spinosissiman* osalta ja vähintään 90 millimetriä *Paralomis formosan* osalta, voidaan pitää aluksella.

2. Merellä käsitellyt ravut pakastetaan paloina, joista voidaan myöhemmin määritellä rapujen koko.

7 artikla

Muovisten pakkausnauhojen käyttö ja hävittäminen yhteisön kalastusaluksilla

1. Muovisten pakkausnauhojen käyttö yhteisön kalastusaluksilla syöttölaatikoiden tiiviyn varmistamiseen on kielletty.

Muiden pakkausnauhojen käyttö muihin tarkoituksiin sellaisilla kalastusaluksilla, joilla ei ole jätteenpoltouuneja aluksella (suljetut järjestelmät), on kielletty.

2. Kun pakkausnauhat on poistettu pakkauksista, kaikki nauhat on leikattava niin, että ne eivät muodosta yhtenäistä silmukkaa, ja ne on ensi tilassa poltettava aluksen jätteenpoltouuneissa.

3. Kaikki muovijätteet on varastoitava alukselle satamaan saapumiseen asti, eikä niitä missään tapauksessa saa heittää mereen.

4. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

8 artikla

**Merilintujen satunnainen kuolevuus pitkäsiimakalastustoi-
mien aikana**

1. Kalastustoimet on toteutettava siten, että koukku, johon syötti on kiinnitetty, uppoaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on laskettu veteen. Aluksissa, joissa käytetään espanjalaista pitkäsiimakalastusmenetelmää, painot on vapautettava ennen kuin siimat kiristyvät; on käytettävä massaltaan vähintään 8,5 kilogramman painoja enintään 40 metrin välein tai massaltaan vähintään 6 kilogramman painoja enintään 20 metrin välein. Ainoastaan sulatettuja syöttejä saa käyttää.

2. Pitkäsiimoja saa laskea vain öisin (eli merenkulullisen hämäränjaksojen välisenä pimeänä), sanotun kuitenkaan rajoittamatta 7 kohdan säännösten soveltamista.

Pyydysten lasku on mahdollisuuksien mukaan lopetettava vähintään kolme tuntia ennen auringon nousua.

Laskettaessa pitkäsiimoja yöllä ainoastaan vähäisiä aluksen turvallisuuden varmistavia valoja saa käyttää.

3. Perkeiden heittäminen mereen on kielletty pitkäsiimoja laskettaessa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 kohdan soveltamista. Perkeiden heittämistä mereen on vältettävä mahdollisuuksien mukaan pitkäsiimoja nostettaessa. Jos perkeiden päästämistä mereen ei voida välttää, se on tehtävä aluksen toiselta puolelta kuin siltä jolta pitkäsiimat lasketaan tai jolta ne nostetaan. Ennen perkeiden mereen heittämistä koukut olisi poistettava perkeistä ja kalanpäistä.

Alukset on järjestettävä siten, että niillä on oltava käytössä perkeidenkäsittelymahdollisuus tai riittävä perkeidensäilytyskapasiteetti tai mahdollisuus laskea perkeet mereen siimojennostoon nähden vastakkaiselta puolelta.

4. On kaikin tavoin pyrittävä varmistamaan, että pitkäsiimakalastuksen aikana pyydyksiin elävinä jääneet merilinnut saatettiin päästettyä irti elävinä ja että aina kun se on mahdollista, koukut irrotettaisiin vaarantamatta linnun henkeä.

5. Pitkäsiimaa käytettäessä olisi vedettävä lippusiimaa, jonka tarkoituksena on pelottaa merilintuja asettumasta syöttien päälle. Yksityiskohtainen kuvaus lippusiimasta ja sen käyttötavasta annetaan liitteessä III. Leikarien lukumäärään ja sijoittamiseen liittyvät rakennetta koskevat yksityiskohdat voivat vaihdella edellyttäen, että tapsien peittävä tosiasiallinen veden pinta-ala on vähintään liitteessä III määritellyn mallin peittämän pinta-alan suuruinen. Siiman jännittämiseksi vedessä vedettävän laitteen yksityiskohdat voivat myös vaihdella.

6. Muita muunnoksia selkäsiimasta voidaan testata aluksilla, joilla on kaksi tarkkailijaa, joista vähintään yhden on oltava CCAMLR:n kansainvälisen tieteellisen tarkkailusuunnitelman mukaisesti nimitetty, edellyttäen, että 1—5 ja 7 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät.

7. Edellä 2 kohdassa säädettyä kieltoa laskea pitkäsiima päivällä ei sovelleta FAO:n tilastollisilla suuralueilla 48.6, leveyspiirin 60° S eteläpuolella 88.1 ja 88.2, eikä FAO:n tilastollisella alueella 58.4.2 edellyttäen, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) kalastuslupaa myönnettäessä toimivaltaisille viranomaisille on voitu osoittaa, että:
 - i) kyseinen alus kykenee noudattamaan täysin jompaa-kumpaa liitteessä IV esitetyistä pitkiensiimojen laskua koskevista koepöytäkirjoista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava CCAMLR:lle niiden teknisten tarkastusten tulokset, joita kullakin kalastusluvan saaneella aluksella on tätä varten suoritettu;
 - ii) tieteellisten tarkkailijoiden läsnäolon varmistamiseen tarkoitetut järjestelyt on toteutettu aluksella 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
- b) on osoitettu, että kyseisellä aluksella siiman vähimmäisuppoamisnopeus on 0,3 m/s kalastustoimien aikana;
- c) kyseisellä aluksella ei pyydyksiin joudu enempää kuin kaksi merilintua. Jos aluksen pyydyksiin joutuu yhteensä kolme merilintua, sen on välittömästi palattava kalastustoiminnassa yöaikaiseen siimojenlaskuun.

8. Poiketen siitä, mitä 3 kohdassa säädetään, 7 kohdassa tarkoitettussa kalastuksessa ei mereen päästetä perkeitä.

9. Tämän artiklan täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

9 artikla

Merilintujen ja -nisäkkäiden satunnainen kuolevuus troolikalastustoimien aikana

1. Verkkojen seurantakaapeleiden käyttö on troolikalastuksessa kiellettyä.
2. Yhteisön kalastusalusten on järjestettävä kaikkien toimiansa keston ajan valaistuksen sijainti ja voimakkuus siten, että aluksen ulkopuolelle suuntautuu mahdollisimman vähän valoa, mutta kuitenkin siten, että aluksen vähimmäisturvallisuus varmistetaan.
3. Perkeiden heittäminen mereen on kielletty troolia laskettaessa ja nostettaessa.
4. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

III LUKU

KALASTUSTOIMIEN SUJUMINEN

10 artikla

Alusten siirtyminen suhteessa niiden sivusaalismääriin

1. Muiden kuin uutta kalastusta tai koekalastusta harjoittavien yhteisön kalastusalusten on siirryttävä vesiltä toisille liitteessä V olevassa A kohdassa säädettyjen sivusaaliiden määrän mukaisesti.
2. Uuden kalastuksen ja koekalastuksen ollessa kyseessä yhteisön kalastusalusten on siirryttävä suhteessa niiden sivusaalismääriin liitteessä V olevan B kohdan mukaisesti.

11 artikla

Dissostichus spp. -lajin koekalastukseen sovellettavat erityistoimenpiteet

1. *Dissostichus* spp. -lajin koekalastusta troolilla tai pitkälläsiimalla yleissopimuksen alueella harjoittavien yhteisön kalastusalusten sellaisia aluksia lukuun ottamatta, jotka harjoittavat CCAMLR:n myöntämällä poikkeuksella harjoitettavaa kalastusta, on toimittava 3—6 kohdan sääntöjen mukaisesti.
2. Tässä artiklassa yhdellä vetokerralla tarkoitetaan yhtä trooliverkon laskukertaa. Pitkäsiimakalastuksessa yhdellä laskukerralla tarkoitetaan yhden tai useamman pitkänsiiman käyttöä yhdessä kalastuspaikassa.
3. Kalastusta on harjoitettava maantieteellisesti ja syvyyssuunnassa niin laajalla alueella kuin mahdollista. Näin ollen kalastus on lopetettava yhdessä suorakulmaisessa pienimittakaavaisessa ruudussa, kun asetuksen (EY) N:o 601/2004 12 artiklan mukaisesti ilmoitettut saaliit nousevat 100 tonniin; tässä ruudussa ei saa enää kalastaa loppukauden aikana. Kaikissa suorakulmaisissa pienimittakaavaisissa ruuduissa saa kalastaa vain yksi alus kerrallaan.
4. Sen soveltamiseksi, mitä 3 kohdassa säädetään:
 - a) troolikalastuksessa vetokerran tarkka maantieteellinen sijainti määritellään vetokerran alun ja sen lopun välisten kohtien mediaanina;
 - b) pitkäsiimakalastuksessa laskukerran tarkka maantieteellinen sijainti määritellään käytetyn pitkänsiiman tai pitkiensiimojen keskipisteeseen;
 - c) aluksen katsotaan kalastavan siinä suorakulmaisessa pienimittakaavaisessa ruudussa, jossa vetokerran tai laskukerran tarkka maantieteellinen sijainti on;

d) aluksen katsotaan kalastavan jossakin suorakulmaisessa pienimittakaavaisessa ruudussa laskun aloittamisesta siihen saakka, kun kaikki siinä ruudussa olevat siimat on nostettu ylös.

5. Lukuun ottamatta poikkeuksellisia olosuhteita, jotka eivät ole aluksen hallittavissa (kuten jää- ja sääolosuhteet) pitkän-siiman kullakin laskukerralla siima saa olla vedessä enintään 48 tuntia mitattuna siimanlaskun loppuunsaattamisesta siiman-noston aloittamiseen.

6. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12 artikla

***Champsocephalus gunnari* kalastukseen FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 sovellettavat erityistoimenpiteet**

1. *Champsocephalus gunnari* -lajin kalastus on kiellettyä 12 meripeninkulman sisällä Etelä-Georgian rannikon edustalta 1 päivästä maaliskuuta 31 päivään toukokuuta [...] (lisääntymis-aikana).

2. Jos *Champsocephalus gunnari* -lajin kalastuksessa jollakin vetokerralla saalis ylittää 100 kilogrammaa ja yli 10 prosenttia kaloista on kokonaispituudeltaan alle 240 mm, kalastusalueen on siirryttävä toiseen kalastuspaikkaan vähintään 5 meripeninkulman päähän. Se ei saa palata ainakaan viiteen päivään alle 5 meripeninkulman etäisyydelle paikasta, joissa pienikokoisten *Champsocephalus gunnari* -lajin kalojen määrä oli enemmän kuin 10 prosenttia. Alueella, jolla *Champsocephalus gunnari* -lajin pienikokoisten kalojen määrä ylittää 10 prosenttia, tarkoitetaan aluksen seuraamaa reittiä pyydyksen käyttökohdasta kohtaan, jossa se on otettu takaisin alukselle.

3. Jos aluksen pyydyksiin joutuu yhteensä 20 merilintua, sen on lopetettava kalastustoimintansa, eikä se saa enää harjoittaa kalastusta tällä alueella meneillään olevan kauden aikana.

4. Tätä kalastusta harjoittavan aluksen on 1 päivän maaliskuuta ja 31 päivän toukokuuta välisenä aikana toteutettava vähintään 20 tutkimustroolausta liitteessä VI kuvatulla tavalla.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

IV LUKU

TIETEELLISET TARKKAILUTOIMENPITEET YLEISSOPIMUKSEN ALUEELLA TOIMIVILLA ALUKSILLA

13 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

CCAMLR:n yleissopimuksen XXIV artiklan nojalla hyväksymää tieteellistä tarkkailujärjestelmää sovelletaan tämän luvun mukaisesti yhteisön kalastusaluksiin, jotka harjoittavat yleissopimuksen alueella kalastus- ja tutkimustoimintaa.

14 artikla

Tieteellistä tarkkailua edellyttävät toiminnot

1. Yhteisön kalastusalueiden on otettava alukselle kunakin kalastuskautena vähintään yksi tieteellinen tarkkailija ja mahdollisuuksien mukaan yksi ylimääräinen tieteellinen tarkkailija, jos kyseiset alukset kalastavat:

a) *Champsocephalus gunnari* -lajia FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 ja alueella 58.5.2;

b) taskurapua FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;

c) *Dissostichus eleginoides* -lajia FAO:n tilastollisilla suuralueilla 48.3 ja 48.4 sekä alueella 58.5.2; tai

d) *Martialia hyadesi* -lajia FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3.

2. Yhteisön kalastusalueiden on myös otettava alukselle vähintään kaksi tieteellistä tarkkailijaa, joista toinen on 15 artiklan mukaisesti nimetty CCAMLR:n tieteellinen tarkkailija, silloin, kun ne harjoittavat tämän asetuksen 11 artiklassa tarkoitettua koekalastusta tai muuta asetuksen (EY) N:o 601/2004 7 artiklan mukaisesti sallittua koekalastusta.

3. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, *Dissostichus* spp. -lajin koekalastusta FAO:n tieteellisellä suuralueella 48.3.a) ja 48.3.b) harjoittavilla aluksilla on oltava vähintään yksi CCAMLR:n tieteellinen tarkkailija ja mahdollisuuksien mukaan yksi ylimääräinen tieteellinen tarkkailija.

4. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

15 artikla

Tieteelliset tarkkailijat

1. Jäsenvaltiot nimeävät tieteelliset tarkkailijat, joilla on valtuudet toteuttaa CCAMLR:n tämän asetuksen säännösten mukaisesti hyväksymän tarkkailujärjestelmän täytäntöönpanoon liittyviä tehtäviä.

2. Aluksella olevien tieteellisten tarkkailijoiden tehtävät luetaan liitteessä VII.

3. Tieteellisten tarkkailijoiden on oltava heidät nimenneen jäsenvaltion kansalaisia. Heidän on mukauduttava sillä aluksella noudatettaviin tapoihin ja voimassa oleviin sääntöihin, jolla he tekevät havaintojaan.

4. Tieteellisten tarkkailijoiden on tunnettava pyyntitoimintaa ja havainnoitavaa tieteellistä toimintaa sekä yleissopimuksen määräykset ja yleissopimuksen nojalla hyväksytyt toimenpiteet, ja heillä on oltava asianmukainen koulutus suoriutuakseen pätevästi tehtävistään. Heidän on lisäksi kyettävä viestimään niiden alusten lippuvallion kielellä, joilla he harjoittavat toimintaansa.

5. Tieteellisillä tarkkailijoilla on oltava mukanaan nimeävän jäsenvaltion CCAMLR:n hyväksymässä muodossa myöntämä asiakirja, josta heidät tunnistetaan CCAMLR:n tieteellisiksi tarkkailijoiksi.

6. Tieteellisten tarkkailijoiden on esitettävä CCAMLR:lle heidät nimenneen jäsenvaltion välityksellä ja viimeistään kuukauden kuluessa tarkkailujakson päättymisestä tai paluusta alkuperämaahansa kertomus jokaisesta toteutetusta tarkkailumatkasta käyttämällä CCAMLR:n tieteellisen komitean hyväksymiä tarkkailulomakkeita. Kyseisen aluksen lippuvaltiolle ja komissiolle on toimitettava jäljennökset näistä kertomuksista.

7. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

16 artikla

Aluksille sijoitettavia tarkkailijoita koskevat järjestelyt

1. Tieteellisten tarkkailijoiden sijoittaminen yhteisön kalastusaluksille, jotka harjoittavat kalastustoimintaa tai tieteellistä tutkimusta, toteutetaan tätä tarkoitusta varten jonkin toisen CCAMLR:n jäsenen kanssa tehtyjen kahdenvälisten järjestelyiden mukaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut kahdenväliset järjestelyt perustuvat seuraaviin periaatteisiin:

- a) Tieteelliset tarkkailijat ovat aluksella ollessaan samassa asemassa kuin aluksen päällystö. Aluksella olevien tarkkailijoiden majoituksen ja aterioiden on oltava tämän aseman mukaisia.
- b) Lippujäsenvaltion on varmistettava, että alusten laivan isännät avustavat jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla olevia tieteellisiä tarkkailijoita, jotta nämä voivat suorittaa heille annetut tehtävät. Tieteellisillä tarkkailijoilla on muun muassa oltava vapaa pääsy aluksen tietoihin ja toimintoihin, jotta he voivat suorittaa tehtävänsä CCAMLR:n edellyttämällä tavalla.
- c) Lippujäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimet tieteellisten tarkkailijoiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin varmistamiseksi heidän toteuttaessaan tehtäviään sen lipun alla purjehtivilla aluksilla ja sairaanhoitopalveluiden tarjoamiseksi heille sekä heidän vapautensa ja arvokkuutensa suojelemiseksi.
- d) On huolehdittava siitä, että tieteellisellä tarkkailijalla on mahdollisuus toimittaa ja vastaanottaa viestejä aluksen viestimillä ja operaattorin avustuksella. Kaikki viestinnästä aiheutuvat kohtuulliset kustannukset ovat tavallisesti sen CCAMLR:n jäsenen vastuulla, joka on nimennyt tieteelliset tarkkailijat, jäljempänä 'nimeävä maa'.
- e) Tieteellisten tarkkailijoiden kuljetusta ja alukselle nousemista koskevat järjestelyt on hoidettava niin, että niistä on mahdollisimman vähän haittaa kalastus- ja tutkimustoimille.

f) Tieteellisten tarkkailijoiden on toimitettava kyseisten alusten päälliköille jäljennös kertomuksistaan, jos nämä sitä toivovat.

g) Nimeävän maan on varmistettava, että tieteellisillä tarkkailijoilla on CCAMLR:n jäsenten hyväksymä vakuutus.

h) Nimeävä maa on vastuussa tieteellisten tarkkailijoiden meno- ja paluumatkoista alukselle ja alukselta.

i) Jollei toisin ole sovittu, tieteellisten tarkkailijoiden välineet, vaatetus, palkka ja muut korvaukset ovat tavallisesti nimeävän maan vastuulla, kun taas majoitus ja ateriat aluksella ovat isäntämaan aluksen vastuulla.

3. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

17 artikla

Tietojen toimittaminen

1. Tieteelliset tarkkailijat nimenneiden jäsenvaltioiden on toimitettava tarkkailuohjelmia koskevat yksityiskohdat CCAMLR:lle viipymättä ja viimeistään 11 artiklassa tarkoitettun kunkin kahdenvälisen järjestelyn sopimisen jälkeen. Jokaisesta tarkkailijasta toimitetaan seuraavat yksityiskohtaiset tiedot:

- a) järjestelyn sopimispäivä;
- b) tarkkailijan vastaanottavan aluksen nimi ja lippuvaltio;
- c) tarkkailijan nimeämisestä vastaava jäsenvaltio;
- d) kalastusalue (CCAMLR:n tilastollinen alue, suuralue);
- e) tarkkailijan keräämien ja CCAMLR:n sihteeristölle toimitettavien tietojen tyyppi (sivusaalis, kohdelajit, biologiset tiedot, jne.);
- f) tarkkailuohjelman suunniteltu alkamis- ja loppumispäivämäärä; ja
- g) tarkkailijan suunniteltu paluupäivä alkuperämaahansa.

2. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

18 artikla

Liitteiden muutokset

Liitteitä I—VII muutetaan yhteisöä sitovien säilyttämistoimenpiteiden mukaisesti ja 20 artiklan 3 kohdassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen.

*19 artikla***Täytäntöönpano**

Tämän asetuksen 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 ja 17 artiklan täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä päätetään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua hallintomenettelyä noudattaen.

*20 artikla***Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa elollisten vesiluonnonvarojen säilyttämisestä ja kestävästä hyödyntämisestä yhteisessä kalastuspolitiikassa 20 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2371/2002 ⁽¹⁾ 30 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 4 ja 7 artiklaa.

Päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan yksi kuukausi.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan yksi kuukausi.

4. Komitea vahvistaa oman työjärjestyksensä.

*21 artikla***Voimaantulo**

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

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

Tehty Brysselissä 22 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

J. WALSH

Puheenjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 358, 31.12.2002, s. 59.

LIITE I

4 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETTU VÄHIMMÄISSILMÄKOKO

Laji	Verkkotyyppi	Vähimmäissilmä- koko
<i>Notothenia rossii</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	120 mm
<i>Goibionotothen gibberifrons</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	80 mm
<i>Champscephalus gunnari</i>	Troolit, ankkuroidut kierrenuotat ja vastaavat verkot	90 mm

LIITE II

5 ARTIKLASSA TARKOITETUT SÄÄNNÖT VÄHIMMÄISSILMÄKOON MÄÄRITTÄMISEKSI

A. Tulkkien kuvaus

1. Silmäkoon määrittämiseen käytettävien tulkkien on oltava kahden millimetrin vahvuisia, litteitä sekä kestävästä ja taipumattomasta aineesta valmistettuja. Tulkeissa on oltava joko yhdensuuntaiset sivut, jotka tietyistä pisteistä alkaen kapenevat molemmin puolin asteittain suhteessa 1:8, tai ainoastaan tässä samassa suhteessa kapenevat sivut. Tulkin kapeammassa päässä on oltava reikä.
2. Tulkin etupuolelle on merkittävä suorasisuuden osan, jos sellainen on, ja kapenevan osan leveys millimetreinä mitattuna. Kapenevaan osaan on tehtävä millimetriasteikko, ja leveys on merkittävä säännöllisin välein.

B. Tulkin käyttö

1. Havasta venytetään viistosti silmien pituussuunnassa.
2. Edellä A kohdassa annettua kuvausta vastaava tulkki pujotetaan kapeammasta päästään silmään kohtisuorassa havaksen tasoon nähden.
3. Tulkki pujotetaan käsin tai painon tai dynamometrin avulla silmään, kunnes silmän vastus pysäyttää sen viistojen reunojen kohdalla.

C. Mitattavan silmän valitseminen

1. Mitattavien silmien on muodostettava havaksen pituussuunnassa kahdenkymmenen yhtäjaksoisen silmän sarja.
2. Alle 50 senttimetrin päässä jameista, nostoköydestä ja sulkuköysistä sijaitsevia silmiä ei mitata. Kyseinen etäisyys mitataan kohtisuorassa jameja, nostoköyttä ja sulkuköysiä vasten havaksen ollessa venytettynä mittaussuunnassa. Mittaamatta jätetään myös paikatut tai repeytyneet silmät sekä silmät, joihin on kiinnitetty lisälaitteita.
3. Edellä olevasta 1 alakohdasta poiketen mitattavien silmien ei tarvitse muodostaa yhtäjaksoista sarjaa, jos 2 alakohdassa esitetyt edellytykset täyttyvät.
4. Silmäkoko voidaan mitata ainoastaan silloin, kun verkko on märkä, eikä se ole jäänyt.

D. Silmän mittaaminen

Kunkin silmän koko on sama kuin tulkin leveys sen pysäytyspisteessä käytettäessä tulkkia B kohdan mukaisesti.

E. Verkon silmäkoon määrittäminen

Verkon silmäkoko on C ja D kohdassa kuvattujen menetelmien mukaan valittujen ja mitattujen silmien mittausten kokonaismäärän millimetreinä ilmoitettu aritmeettinen keskiarvo pyöristettynä lähimpään millimetriin.

Mitattavien silmien kokonaismäärä on esitetty F kohdassa.

F. Tarkastusmenettelyn vaiheet

1. Tarkastaja mittaa kahdenkymmenen C kohdan mukaan valitun silmän sarjan pujottamalla tulkin silmään käsin painoa tai dynamometriä käyttämättä.

Verkon silmäkoko määritetään sitten E kohdan mukaisesti.

Jos laskutoimitusten tulokset osoittavat, että silmäkoko ei ole voimassa olevien sääntöjen mukainen, tarkastaja mittaa kaksi ylimääräistä, C kohdan mukaisesti valittua 20 silmän sarjaa.

Silmäkoko lasketaan sitten uudelleen E kohdan mukaisesti ottaen huomioon 60 aikaisemmin mitattua silmää. Tämä silmäkoko on verkon silmäkoko sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 alakohdan säännösten soveltamista.

2. Jos aluksen päällikkö asettaa kyseenalaiseksi 1 alakohdan mukaisesti määritetyn silmäkoon, tätä mittausta ei oteta huomioon silmäkoko määritettäessä, ja verkko on mitattava uudelleen käyttäen tällä kertaa tulkkiin kiinnitettyä painoa tai dynamometriä, jonka valinta jätetään tarkastajan harkinnan varaan. Paino on kiinnitettävä (koukulla) tulkin kapeammassa päässä olevaan reikään. Dynamometri voidaan kiinnittää tulkin kapeimmassa tai leveimmässä kohdassa olevaan reikään. Kansallisen toimivaltaisen viranomaisen on todennettava painon tai dynamometrin tarkkuus.

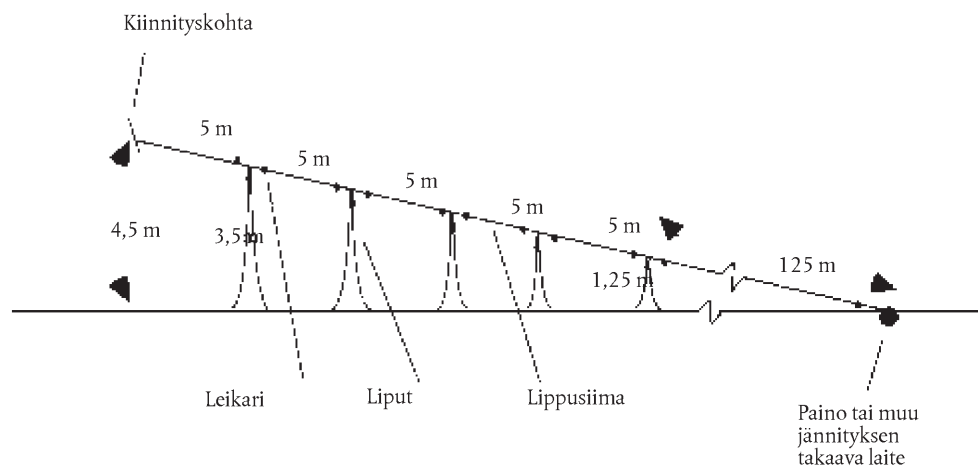
Silmäkooltaan enintään 35 millimetriä oleviin 1 alakohdan mukaisesti määritettyihin verkkoihin sovelletaan 19,61 newtonin suuruista voimaa (vastaa 2 kilogramman massaa) ja muihin verkkoihin 49,03 newtonin suuruista voimaa (vastaa 5 kilogramman massaa).

Määritettäessä silmäkoko E kohdan mukaisesti ainoastaan yksi kahdenkymmenen silmän sarja mitataan, jos käytetään painoa tai dynamometriä.

LIITE III

YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS 8 ARTIKLAN 5 KOHDASSA TARKOITETUSTA LIPPUSIIMASTA JA SEN KÄYTTÖTAVASTA

1. Lippusiima on jännitettävä aluksen perään ja kiinnitettävä noin 4,5 metriä vedenpinnan yläpuolelle siten, että siima on suoraan sen kohdan yläpuolella, jossa syötit osuvat veteen.
2. Lippusiiman halkaisijan on oltava noin 3 millimetriä, sen on oltava vähintään 150 metriä pitkä ja sen päässä on oltava laite, jolla siima jännittyy siten, että lippusiima pysyy suoraan aluksen perässä myös sivutuulella.
3. Lippusiimaan on kiinnitettävä viisi tapsia, joissa on lippuja ja jotka muodostuvat kahdesta, halkaisijaltaan noin 3 millimetriä paksusta köydestä, 5 metrin välein siitä kohdasta alkaen, jossa lippusiima kiinnitetään alukseen. Tapsin pituuden olisi vaihdeltava noin 3,5 metristä aluksen lähellä noin 1,25 metriin viidennen tapsin kohdalla. Kun lippusiima on käytössä, tapsien olisi yllettävä meren pintaan ja ajoittain upottava pinnan alle, kun alus kallistuu aallokossa. Leikarit olisi asetettava lippusiiman kiinnityskohtaan, tapsien kiinnityskohdan molemmin puolin ja aivan lippusiiman päähän kiinnitettävän painon eteen. Jokaisessa lipuin varustetussa tapsissa olisi myös oltava leikari kohdassa, jossa se kiinnittyy lippusiimaan.



LIITE IV

8 ARTIKLAN 7 KOHDASSA TARKOITETUT PITKIENSIIMOJEN LASKUA KOSKEVAT KOEPÖYTÄKIRJAT**PÖYTÄKIRJA A**

A1. Aluksella on suoritettava seuraavat toimet tieteellisen tarkkailijan ollessa paikalla:

- a) laskettava vähintään viisi pitkäsiimaa, joissa on vähintään neljä syvyysaikamittaria (TDR) pitkäsiimaa kohti;
- b) asetettava TDR:t sattumanvaraisesti pitkällesiimalle yhdellä vetokerralla ja sattumanvaraisesti valituilla vetokerroilla;
- c) laskettava uppoamisnopeus jokaiselle alukselle takaisin otetulle TDR:lle seuraavasti:
 - i) mitataan uppoamisnopeus sen ajan keskiarvona, jonka uppoaminen pinnalta (0 m) 15 metriin kestää; ja
 - ii) vähimmäisuppoamisnopeudeksi vahvistetaan 0,3 m/s;
- d) jos vähimmäisuppoamisnopeutta (0,3 m/s) ei saavuteta kaikissa 20 näytteenottopaikassa, koe toistetaan kunnes on tehty yhteensä 20 koetta, joissa vähimmäisuppoamisnopeus on 0,3 m/s; ja
- e) kaikkien kokeissa käytettyjen laitteiden ja pyydysten on oltava samoja kuin ne, joita käytetään yleissopimuksen alueella.

A2. CCAMLR:n tieteellisen tarkkailijan on valvottava pitkänsiiman uppoamista jatkuvasti kalastuksen aikana, jotta alus säilyttää oikeutensa poiketa yöllistä vetokertaa koskevista vaatimuksista. Aluksen on oltava yhteistyössä CCAMLR:n tarkkailijan kanssa, joka

- a) pyrkii kiinnittämään TDR:n jokaiselle tarkkailijan työvuoron aikana lasketulle pitkällesiimalle;
- b) joka seitsemäs päivä kiinnittää kaikki käytettävissä olevat TDR:t yhteen siimaan määrittääkseen, vaihtelee uppoamisnopeus siiman eri kohdissa;
- c) asettaa TDR:t sattumanvaraisesti pitkällesiimalle yhdellä vetokerralla ja sattumanvaraisesti valituilla vetokerroilla;
- d) laskee uppoamisnopeuden jokaiselle alukselle takaisin otetulle TDR:lle; ja
- e) mittaa uppoamisnopeuden sen ajan keskiarvona, jonka uppoaminen pinnalta (0 m) 15 metriin kestää.

A3. Aluksen on:

- a) varmistettava, että vähimmäisuppoamisnopeus on 0,3 m/s;
- b) annettava päivittäinen selonteko kalastuksen vastuuhenkilölle; ja
- c) varmistettava, että pitkänsiiman uppoamiskokeiden aikana kerätyt tiedot tallennetaan sovitussa muodossa ja annetaan kalastuksen vastuuhenkilölle kauden lopussa.

PÖYTÄKIRJA B

B1. Aluksen on suoritettava seuraavat toimet tieteellisen tarkkailijan ollessa paikalla:

- a) laskettava vähintään viisi yleissopimuksen alueella käytettävää enimmäispituista pitkäsiimaa, joissa on vähintään neljä koepulloa (katso B5–B9 kohdat) pitkänsiiman keskikolmanneksella;
- b) kiinnitettävä koepullot sattumanvaraisesti pitkällesiimalle yhdellä vetokerralla ja sattumanvaraisesti valituilla vetokerroilla siten, että huolehditaan niiden olevan kiinni puolivälissä painojen välillä;
- c) laskettava jokaisen pullokokeen uppoamisnopeus mittaamalla nopeus, jolla pitkäsiima uppoaa pinnasta (0 m) 10 metriin;
- d) vähimmäisuppoamisnopeudeksi vahvistetaan 0,3 m/s;
- e) jos vähimmäisuppoamisnopeutta (0,3 m/s) ei saavuteta kaikissa 20 näytteenottopaikassa (neljä koetta viidellä siimalla), koe toistetaan, kunnes on tehty yhteensä 20 koetta, joissa vähimmäisuppoamisnopeus on 0,3 m/s; ja
- f) kaikkien kokeissa käytettyjen laitteiden ja pyydysten on oltava samoja kuin ne, joita käytetään yleissopimuksen alueella.

B2. CCAMLR:n tieteellisen tarkkailijan on valvottava pitkänsiiman uppoamista jatkuvasti kalastuksen aikana, jotta alus säilyttää 7 artiklan 8 kohdassa tarkoitettua oikeuden poiketa vaatimuksista. Aluksen on oltava yhteistyössä CCAMLR:n tarkkailijan kanssa, joka

- a) pitää tavoitteenaan tehdä yhden pullokokeen jokaiselle hänen työvuorollaan lasketulle pitkällesiimalle huolehtien siitä, että koe on tehtävä siiman keskimmaiselle kolmannekselle;
- b) kiinnittää joka seitsemäs päivä vähintään neljä koepulloa yhteen pitkänsiimaan määrittääkseen, vaihtelee uppoamisnopeus siiman eri kohdissa;

- c) kiinnittää pullo tatumavaraisesti pitkälesiiimalle yhdellä vetokerralla ja tatumavaraisesti valituilla vetokeroilla huolehtien siitä, että niiden on oltava kiinni puolivälissä painojen välillä;
 - d) laskee uppoamisnopeuden jokaiselle pullokokeelle; ja
 - e) laskee uppoamisnopeuden mittaamalla nopeuden, jolla pitkäsiima uppoaa pinnasta (0 m) 10 metriin.
- B3. Tämän poikkeuksen nojalla aluksen on kalastustoimien aikana:
- a) varmistettava, että kussakin pitkässäsiimassa on sen verran painoja, että vähimmäisuppoamisnopeus on aina 0,3 m/s;
 - b) annettava joka päivä kansalliselle virastolleen selonteko tämän tavoitteen saavuttamisesta; ja
 - c) varmistettava, että siiman uppoamiskokeiden aikana kirjatut tiedot tallennetaan sovitussa muodossa ja toimitetaan kyseiselle kansalliselle virastolle kauden lopussa.
- B4. Pullokoe tehdään seuraavasti:

Pullon kiinnittäminen

- B5. 10 metriä monisäikeistä 2 mm:n tpsilankaa tai vastaavaa, jonka toiseen päähän on kiinnitetty pitkäsiimaliitin, kiinnitetään tukevasti 750 ml:n muovipullon ⁽¹⁾ kaulaan (pullon arvioitu kelluvuus on 0,7 kg). Tarkkailijan on kahden tai kolmen päivän välein tarkistettava kiinnityskohdasta mitattu pituus (liittimen kärjestä) pullon kaulaan.
- B6. Pullon ympärillä on oltava itsevalaisevaa tarranauhaa, jotta sitä voidaan tarkkailla yöllä. Pullon sisään on laitettava vedenkestävä paperi, jossa on niin suuri tunnistusnumero, että se voidaan lukea muutaman metrin etäisyydeltä.

Koe

- B7. Pullosta tyhjennetään vesi, korkki otetaan pois ja lanka kierretään sen ympärille laskua varten. Pullo, jonka ympärille lanka on kierretty, kiinnitetään pitkänsiimaan ⁽²⁾ painojen puoliväliin (kiinnityskohta).
- B8. Tarkkailijan on kirjattava, montako sekuntia ⁽³⁾ kuluu siitä hetkestä, jolloin kiinnityskohta koskettaa vettä (t1) siihen hetkeen, jolloin pullo on kokonaan uponnut (t2). Kokeen tulos lasketaan seuraavasti:
- $$\text{Uppoamisnopeus} = 10 / (t2 - t1)$$
- B9. Tuloksen on oltava vähintään 0,3 m/s. Nämä tiedot on kirjattava tarkkailijan elektroniseen kalastuspäiväkirjaan sille varattuun paikkaan.

⁽¹⁾ On käytettävä kovasta muovista valmistettua vesipulloa, jossa on muovinen kierrekorkki. Pullon korkki otetaan pois, jotta pullo täyttyy vedellä sen jälkeen, kun se on upotettu veteen, jotta sitä voidaan käyttää uudestaan sen sijaan, että vedenpaine tuhoaisi sen.

⁽²⁾ Automaattisissa pitkässäsiimoissa se kiinnitetään selkäsiimaan ja espanjalaistyyppisessä pitkässäsiimassa tpsiin.

⁽³⁾ Kiikareiden avulla koetta on helpompi seurata, varsinkin huonolla säällä.

LIITE V

YLEISSOPIMUKSEN ALUEELLA TAPAHTUVAN KALASTUKSEN SIVUSAALIITA KOSKEVAT SÄÄNNÖT

A. SÄÄNNELTY KALASTUS

1. Jos *Dissostichus eleginoides* -lajiin kohdennetussa kalastuksessa FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 yhdellä veto- tai laskukerralla saadaan minkä tahansa lajin sivusaaliita vähintään yksi tonni, kalastusaluksen on siirryttävä kalastamaan vähintään viiden meripeninkulman etäisyydellä sijaitsevaan toiseen kalastuspaikkaan. Se ei saa palata ainakaan viiteen päivään alle viiden meripeninkulman etäisyydelle paikasta, jossa sivusaalis ylitti yhden tonnin.
2. Jos *Champscephalus gunnari* -lajiin kohdennetussa kalastuksessa FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 millä tahansa kertavedolla seuraavien lajien sivusaalis: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii*, tai *Pseudochaenichthys georgianus*,
 - a) ylittää 100 kilogrammaa ja 5 prosenttia kaikkien kalalajien saaliin kokonaispainosta, tai
 - b) on vähintään 2 tonnia,kalastusaluksen on siirryttävä toiseen kalastuspaikkaan vähintään viiden meripeninkulman päähän. Se ei saa palata ainakaan viiteen päivään alle viiden meripeninkulman etäisyydelle paikasta, jossa mainittujen lajien sivusaalis ylitti 5 prosenttia.
3. Jos *Dissostichus eleginoides* tai *Champscephalus gunnari* -lajiin kohdennetussa kalastuksessa FAO:n tilastollisella alueella 58.5.2 *Channichthys rhinoceros*, *Lepidonotothen squamifrons* *Macrourus* spp. -lajin tai rauskujen sivusaaliita on vähintään kaksi tonnia, kalastusalus ei saa ainakaan viiteen päivään kalastaa samaa kalastusmenetelmää käyttäen viiden meripeninkulman etäisyydellä paikasta, jossa sivusaalis ylitti kaksi tonnia.

Jos edellä mainittujen kalastusten aikana minkä tahansa muun sivusaalislajin, jolle yhteisön lainsäädännössä on asetettu rajoituksia, vetokerralla saatu saalis on vähintään yksi tonni, kalastusalus ei saa ainakaan viiteen päivään kalastaa samaa kalastusmenetelmää käyttäen viiden meripeninkulman etäisyydellä paikasta, jossa sivusaalis ylitti yhden tonnin.
4. Jos *Electrona carlsbergi* -lajiin kohdennetussa kalastuksessa FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 vetokertakohtainen muun lajin kuin kohdelajin sivusaalis
 - a) ylittää 100 kilogrammaa ja 5 prosenttia kaikkien kalalajien saaliin kokonaispainosta, tai
 - b) on vähintään 2 tonnia,kalastusaluksen on siirryttävä toiseen kalastuspaikkaan vähintään viiden meripeninkulman päähän. Se ei saa palata ainakaan viiteen päivään alle viiden meripeninkulman etäisyydelle paikasta, jossa muiden lajien kuin kohdelajin sivusaalis oli yli 5 prosenttia.
5. Alueella, jolla sivusaaliiden määrä ylittää 1—4 kohdassa mainitut määrät, tarkoitetaan aluksen seuraamaa reittiä kohdasta, jossa pyydystä on ensin käytetty, kohtaan, jossa se on otettu takaisin alukselle.

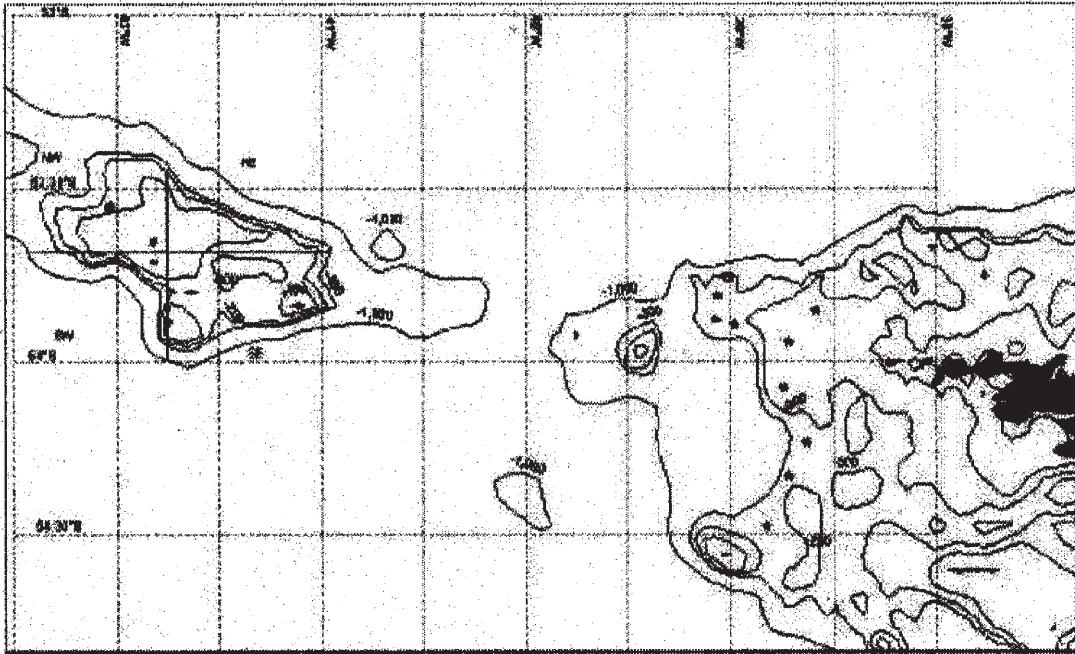
B. UUDENLAINEN KALASTUS JA KOEKALASTUS

1. Jos yhdellä veto- tai laskukerralla jonkin lajin sivusaalis ylittää yhden tonnin, kalastusaluksen on siirryttävä kalastamaan vähintään viiden meripeninkulman etäisyydellä sijaitsevaan toiseen kalastuspaikkaan. Se ei saa palata ainakaan viiteen päivään alle viiden meripeninkulman etäisyydelle paikasta, jossa sivusaalis ylitti yhden tonnin. Paikalla, jossa sivusaalis ylitti yhden tonnin, tarkoitetaan aluksen seuraamaa reittiä kohdasta, jossa pyydystä on ensin käytetty, kohtaan, jossa se on otettu takaisin alukselle.
2. Sovellettaessa, mitä 1 kohdassa määrätään:
 - a) sivusaaliin muodostavat kaikkien muiden kuin kohdelajin saaliit;
 - b) *Macrourus* spp. -lajia ja rauskuja pidetään kutakin yhtenä lajina.

LIITE VI

**TUTKIMUSTROOLAUS *CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI* -LAJIN KALASTUKSESSA FAO:N TILASTOLLI-
SELLA SUURALUEELLA 48.3 LISÄÄNTYMISKAUDEN AIKANA**

1. Shag Rocks ja Black Rocks -saarten alueella on tehtävä 12 tutkimusvetokertaa kaaviossa 1 esitetyillä neljällä sektorilla: neljä luoteissektorilla ja kaakkoissektorilla ja kaksi koillissektorilla ja lounaissektorilla. Lisäksi Etelä-Georgian luoteisjalustalla on tehtävä kahdeksan muuta tutkimusvetokertaa alle 300 metrin syvyydessä kaavion 1 mukaisesti.
2. Tutkimusvetokertojen paikkojen on oltava vähintään viiden meripeninkulman etäisyydellä toisistaan. Paikkojen on sijaittava siten, että molemmat alueet katetaan riittävästi tietojen saamiseksi *Champscephalus gunnari* -lajin kalojen pituus-, sukupuoli-, sukukypsyys- ja painojakaumasta.
3. Jos matkalla kohti Etelä-Georgiaa paikallistetaan kalakeskittymiä, niitä olisi kalastettava tutkimustroolauksen lisäksi.
4. Kunkin tutkimusvetokerran on kestävä vähintään 30 minuuttia, jolloin verkon on oltava kalastussyvyyydessä. Päivällä kalastussyvyys on lähellä pohjaa.
5. Aluksella olevan kansainvälisen järjestelmän tieteellisen tarkkailijan on otettava näyte kaikkien tutkimusvetokertojen saaliista. Näytteissä on oltava vähintään 100 kalaa, jotka otetaan satunnaisotantatekniikoita käyttäen. Kaikista näytteen kaloista on määritettävä vähintään pituus, sukupuoli ja sukukypsyys sekä mahdollisuuksien mukaan paino. Jos saalis on iso ja aika antaa myöten, voidaan tutkia useampiakin kaloja.



Kaavio 1

20 *Champscephalus gunnari* -lajin koekalastustroolauksen maantieteellinen jakautuminen Shag Rocks -saarten (12) ja Etelä-Georgian (8) alueella maaliskuun 1 päivän ja toukokuun 31 päivän välisenä aikana. Troolausten sijainti Etelä-Georgian ympärillä (tähdet) on vain suuntaa antava.

LIITE VII

**TIETEELLISTEN TARKKAILIJOIDEN 15 ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT TEHTÄVÄT ALUKSILLA,
JOTKA HARJOITTAVAT TIETEELLISTÄ TUTKIMUSTA TAI MEREN ELOLLISTEN LUONNONVAROJEN
HYÖDYNTÄMISTÄ YLEISSOPIMUKSEN ALUEELLA**

- A. Tieteellistä tutkimusta tai meren elollisten luonnonvarojen hyödyntämistä harjoittaville aluksille otettavan tieteellisen tarkkailijan tehtävänä on tarkkailla yleissopimuksen alueella harjoitettavaa kalastustoimintaa ja raportoida siitä ottaen huomioon yleissopimuksen tavoitteet ja periaatteet.
- B. Tämän tehtävän toteuttamiseksi tieteellisten tarkkailijoiden on suoritettava seuraavat toimet käyttämällä CCAMLR:n tieteellisen komitean hyväksymiä tarkkailulomakkeita:
- a) kirjattava aluksen toiminnot (esimerkiksi tutkimukseen, kalastukseen ja matkoihin käytetty aika ja troolausten yksityiskohdat);
 - b) ottaa saaliista näytteitä biologisten ominaisuuksien määrittämiseksi;
 - c) kirjata biologiset tiedot saalislajeittain;
 - d) kirjata sivusaaliit, niiden määrä ja muut biologiset tiedot;
 - e) kirjata merilintujen ja nisäkkäiden sotkeutuminen pyydyksiin ja niiden tahaton kuolevuus;
 - f) kirjata menettely, jolla saaliin paino mitataan, ja kerätä elopainon ja lopputuotteen muuntokerrointa koskevat tiedot, jos saalis kirjataan käsitellyn tuotteen painona;
 - g) laatia selontekoja havainnoistaan käyttämällä tieteellisen komitean hyväksymiä tarkkailulomakkeita ja toimittaa ne asiaa hoitaville viranomaisille;
 - h) antaa alusten päälliköille kopiot selonteista;
 - i) auttaa pyydetessä aluksen päällikköä saaliiden kirjaamis- ja ilmoittamismenettelyissä;
 - j) suorittaa muita tehtäviä, joista on mahdollisesti päätetty sovellettavan kahdenvälisen sopimuksen osapuolten yhteisestä sopimuksesta;
 - k) kerätä ja välittää tietoja yleissopimuksen alueella havaituista kalastusaluksista, mukaan lukien alusten tyyppitunnistus, niiden sijainti ja toiminta; ja
 - l) kerätä tietoja pyydysten menetyksistä ja kalastusalusten mereen päästämistä jätteistä.
-

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 601/2004,**annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004,****kalastustoimintaan sovellettavista valvontatoimenpiteistä Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella ja asetusten (ETY) N:o 3943/90, (EY) N:o 66/98 ja (EY) N:o 1721/1999 kumoamisesta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 37 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yhteisö hyväksyi Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen, jäljempänä 'yleissopimus', neuvoston päätöksellä 81/691/ETY ⁽²⁾, ja se tuli voimaan 21 päivänä toukokuuta 1982.
- (2) Yleissopimuksessa määrätään Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä ja hoitoa koskevan alueellisen yhteistyön puitteista perustamalla Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä käsittelevä toimikunta, jäljempänä 'CCAMLR', joka hyväksyy sopimuspuolia velvoittavia säilyttämistoimenpiteitä.
- (3) Yhteisön olisi yleissopimuksen sopimuspuolena varmistettava, että CCAMLR:n hyväksymiä säilyttämistoimenpiteitä sovelletaan yhteisön kalastusalueisiin.
- (4) Toimenpiteisiin kuuluu kalastustoiminnan valvontaan yleissopimuksessa tarkoitettulla alueella liittyviä lukuisia sääntöjä ja määräyksiä, jotka on saatettava osaksi yhteisön lainsäädäntöä yhteiseen kalastuspolitiikkaan sovellettavasta valvontajärjestelmästä 12 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2847/93 ⁽³⁾ 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina ja asetuksen säännöksiä täydentävinä erityissäännöksinä.

- (5) Eräät näistä erityissäännöksistä on saatettu osaksi yhteisön lainsäädäntöä Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen XXIV artiklan mukaisesti perustetun havainnointi- ja tarkastusjärjestelmän soveltamisesta 19 päivänä joulukuuta 1990 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3943/90 ⁽⁴⁾, tietyistä Etelämantereella harjoitettavaan kalastustoimintaan sovellettavista säilyttämis- ja valvontatoimenpiteistä 18 päivänä joulukuuta 1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 66/98 ⁽⁵⁾ ja muiden kuin Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen sopimuspuolten lipun alla purjehtiviin aluksiin sovellettavista valvontatoimenpiteistä 29 päivänä heinäkuuta 1999 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1721/1999 ⁽⁶⁾.

- (6) Toimikunnan hyväksymien uusien säilyttämistoimenpiteiden täytäntöön panemiseksi edellä mainitut asetukset olisi kumottava ja korvattava yhdellä asetuksella, johon kootaan yhteisölle yleissopimuksen sopimuspuolena kuuluvista velvoitteista johtuvat kalastustoiminnan valvontaa koskevat erityissäännökset.

- (7) Tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽⁷⁾ mukaisesti,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

AIHE JA MÄÄRITELMÄT

1 artikla

Aihe

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yleiset periaatteet ja edellytykset, joiden mukaisesti yhteisössä sovelletaan:

⁽¹⁾ Lausunto annettu 16. joulukuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EYVL L 252, 5.9.1981, s. 26.

⁽³⁾ EYVL L 261, 20.10.1993, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1954/2003 (EUVL L 289, 7.11.2003, s. 1).

⁽⁴⁾ EYVL L 379, 31.12.1990, s. 45.

⁽⁵⁾ EYVL L 6, 10.1.1998, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2742/1999 (EYVL L 341, 31.12.1999, s. 1).

⁽⁶⁾ EYVL L 203, 3.8.1999, s. 14.

⁽⁷⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- a) Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen, jäljempänä 'yleissopimus', sopimuspuolten lipun alla purjehtiviin, yleissopimuksen alueella kansallisen lainkäyttövallan ulkopuolisilla vesillä toimiviin aluksiin sovellettavia valvontatoimenpiteitä;
- b) järjestelmää, jonka tarkoituksena on edistää sitä, että muilla kuin yleissopimuksen sopimuspuolten lipun alla purjehtivilla aluksilla noudatetaan Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä käsittelevän toimikunnan, jäljempänä 'CCAMLR', laatimia säilyttämistoimenpiteitä.

2. Tätä asetusta sovelletaan yleissopimuksen tavoitteiden ja periaatteiden sekä yleissopimuksen hyväksyneen konferenssin päätössiakirjan määräysten edistämiseksi, tämän kuitenkin rajoittamatta yleissopimuksen määräysten soveltamista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'yleissopimuksen alueella' yleissopimuksen I artiklassa määriteltyä soveltamisaluetta;
- b) 'Etelämantereen konvergenssilla' viivaa, joka yhdistää seuraavat leveys- ja pituuspiirin pisteet: 50° eteläistä leveyttä ja 0°; 50° eteläistä leveyttä ja 30° itäistä pituutta; 45° eteläistä leveyttä ja 30° itäistä pituutta; 45° eteläistä leveyttä ja 80° itäistä pituutta; 55° eteläistä leveyttä ja 80° itäistä pituutta; 55° eteläistä leveyttä ja 150° itäistä pituutta; 60° eteläistä leveyttä ja 150° itäistä pituutta; 60° eteläistä leveyttä ja 50° läntistä pituutta; 50° eteläistä leveyttä ja 50° läntistä pituutta; 50° eteläistä leveyttä ja 0°;
- c) 'yhteisön kalastusaluksella' yhteisön jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa ja yhteisöön rekisteröityä kalastusalusta, joka pyytää ja pitää aluksella meren eliöitä, jotka ovat peräisin yleissopimusalueen meren elollisista luonnonvaroista;
- d) 'VMS-järjestelmällä' yhteisön kalastusaluksille asetuksen (ETY) N:o 2847/93 3 artiklan mukaisesti asennettua alusten satelliittiseurantajärjestelmää;
- e) 'uudella kalastuksella' jonkin lajin kalastusta, jossa käytetään tiettyä pyyntimenetelmää FAO:n tilastollisella suuralueella "Etelämanner" ja josta toimikunnalle ei ole koskaan toimitettu:
- i) perusteellisista tutkimuksista tai koekalastuksesta saatuja kalakannan levinneisyyttä, määrää, ikäjakaumaa, mahdollista tuottoa ja sen ominaislaatua koskevia tietoja, tai
- ii) saalis- ja pyyntiponnistustietoja, tai
- iii) saalis- ja pyyntiponnistustietoja kahdelta viimeisimmältä kalastuskaudelta, joina kalastustoimintaa on harjoitettu;
- f) 'koekalastuksella' kalastusta, jota ei enää pidetä e alakohdan mukaisena uutena kalastuksena ja jonka kokeellinen luonne säilyy, kunnes on saatu riittävät tiedot, joiden avulla:
- i) voidaan arvioida saalislajien levinneisyys, määrä ja ikäjakauma, mikä mahdollistaa kalastuksen mahdollisen tuoton arvioimisen,
- ii) voidaan mitata kalastuksen mahdollisia vaikutuksia toisista lajeista riippuvaisiin lajeihin ja sukulaislajeihin, ja
- iii) CCAMLR:n tieteellinen komitea voi laatia ja antaa neuvoja sopivista pyyntimääristä sekä tarvittaessa pyyntiponnistuksen tasoista ja pyydyksistä;
- g) 'CCAMLR-tarkastajalla' yleissopimuksen sopimuspuolen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valvontajärjestelmän täytäntöönpanoon nimeämää tarkastajaa;
- h) 'CCAMLR-tarkastusjärjestelmällä' tätä nimeä kantavaa CCAMLR:n hyväksymää yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtivien alusten valvontaa ja meritarkastuksia koskevaa asiakirjaa;
- i) 'muun kuin sopimuspuolen aluksella' alusta, joka purjehtii muun kuin yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla ja jonka on havaittu harjoittavan kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella;
- j) 'sopimuspuolella' yleissopimuksen sopimuspuolta;
- k) 'sopimuspuolen aluksella' yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtivaa kalastusalusta;
- l) 'havainnolla' havaintoa muun kuin sopimuspuolen aluksesta, kun havainnon on tehnyt yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus, joka toimii yleissopimuksen alueella, tai yleissopimuksen sopimuspuolella rekisteröity ilma-alus, joka lentää yleissopimuksen alueen yli, taikka CCAMLR:n tarkastaja;
- m) 'laittomalla, sääntelemättömällä ja ilmoittamatta jätetyllä kalastustoiminnalla' laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella;
- n) 'laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavalla aluksella' alusta, joka harjoittaa laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta yleissopimuksen alueella.

II LUKU

OIKEUS KALASTAA YLEISSOPIMUKSEN ALUEELLA

3 artikla

Erityiskalastuslupa

1. Ainoastaan niillä yhteisön kalastusaluksilla, joilla on lippujäsenvaltion asetuksen (ETY) N:o 1627/94 ⁽¹⁾ mukaisesti myöntämä erityiskalastuslupa, on luvan mukaisin edellytyksin oikeus kalastaa, pitää aluksella, jälleenlaivata ja purkaa aluksesta yleissopimuksen alueelta saatuja kalavaroja.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle sähköisesti kolmen vuorokauden kuluessa 1 kohdassa mainitun luvan myöntämispäivästä seuraavat luvassa tarkoitettua alusta koskevat tiedot:

- a) aluksen nimi;
- b) ajanjakso, jona kalastus on sallittua yleissopimuksen alueella, ja kalastustoiminnan aloitus- ja lopetuspäivät;
- c) kalastusalue tai -alueet;
- d) kohdelaji tai -lajit;
- e) käytetyt pyydykset.

Komissio toimittaa nämä tiedot viipymättä CCAMLR:n sihteeristölle.

3. Jäsenvaltioiden komissiolle ilmoittamissa tiedoissa on mainittava myös alusrekisterin sisäinen numero 30 päivänä syyskuuta 1998 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2090/98 ⁽²⁾ 1 artiklan mukaisesti sekä aluksen kotisatama, aluksen omistaja tai rahtaaaja sekä ilmoitus siitä, että aluksen päällikölle on tiedotettu toimenpiteistä, jotka ovat voimassa alueella tai alueilla, jolla tai joilla alus kalastaa yleissopimusalueella.

4. Sovelletaan 1, 2 ja 3 kohtaa, jollei 5—8 artiklassa säädetyistä erityissäännöksistä muuta johdu.

5. Jäsenvaltiot eivät saa myöntää erityiskalastuslupaa aluksille, jotka aikovat harjoittaa pitkäsiimakalastusta yleissopimuksen alueella ja jotka eivät noudata Etelämantereen meren elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskevan yleissopimuksen alueella tapahtuvaan kalastustoimintaan sovellettavista teknisistä toimenpiteistä 22 päivänä maaliskuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 600/2004 8 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan säännöksiä. ⁽³⁾

6. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

4 artikla

Yleiset menettelysäännöt

1. Aluksella on oltava edellä 3 artiklassa mainittu erityiskalastuslupa tai tämän luvan oikeaksi todistettu kopio, ja CCAMLR:n tarkastajan on voitava tarkastaa se milloin vain.

2. Jokaisen jäsenvaltion on pidettävä huolta siitä, että sen lipun alla purjehtivat alukset ilmoittavat sille kaikista satamaan tuloistaan ja sieltä poistumisistaan, yleissopimuksen alueelle tuloistaan ja sieltä poistumisistaan ja liikkeistään FAO:n tilastolistien suuralueiden ja alueiden välillä.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitettut tiedot ovat yhdenmukaiset yhteisön alusten VMS-järjestelmien toimittamien tietojen kanssa. Niiden on toimitettava nämä tiedot sähköisesti komissiolle kahden päivän kuluessa niiden vastaanottamisesta. Komissio toimittaa tiedot viipymättä CCAMLR:n sihteeristölle.

4. Jos yhteisön kalastusaluksen VMS-järjestelmässä on tekninen vika, lippujäsenvaltion on ilmoitettava mahdollisimman pian CCAMLR:lle ja kopiolla komissiolle aluksen nimi, kellonaika, päivämäärä ja aluksen sijainti silloin, kun VMS-järjestelmän toiminta lakkasi. Lippujäsenvaltion on ilmoitettava viipymättä CCAMLR:lle ja kopiolla komissiolle VMS-järjestelmän uudesta käyttöönnotosta heti, kun se on kunnossa.

5 artikla

Oikeus pyytää taskurapuja

1. Lippujäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi yhteisön kalastusalueiden aikomus harjoittaa ravunpyyntiä FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3. Ilmoitus on tehtävä neljä kuukautta ennen pyynnin alkamispäivää, ja siinä on mainittava alusrekisterin sisäinen numero ja asianomaisen aluksen tutkimus- ja kalastustoimintasuunnitelma.

2. Komissio tutkii ilmoituksen, tarkistaa, että se on sovellettavien sääntöjen mukainen, ja ilmoittaa jäsenvaltiolle käsitellynsä tuloksista. Jäsenvaltio voi myöntää erityiskalastusluvan komission käsitellyn tulokset saatuaan tai 10 työpäivän kuluessa niiden tiedoksi antamisesta. Komissio ilmoittaa asiasta CCAMLR:lle viimeistään kolme kuukautta ennen kalastuksen alkamispäivää.

3. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ EYVL L 171, 6.7.1994, s. 7.

⁽²⁾ EYVL L 266, 1.10.1998, s. 27. Asetus on kumottu asetuksella (EY) N:o 26/2004 (EUVL L 5, 9.1.2004, s. 25).

⁽³⁾ Ks. tämän virallisen lehden sivu 1.

6 artikla

Oikeus uuteen kalastukseen

1. Uuden kalastustoiminnan harjoittaminen yleissopimuksen alueella on kielletty, paitsi jos se on sallittu 2—5 kohdan mukaisesti.

2. Uuteen kalastukseen saavat osallistua ainoastaan alukset, jotka on varustettu ja suunniteltu siten, että ne voivat noudattaa kaikkia CCAMLR:n hyväksymiä asiaankuuluvia säilyttämistoimenpiteitä. Uuteen kalastukseen eivät saa osallistua 29 artiklassa tarkoitetussa CCAMLR:n laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa olevat alukset.

3. Lippujäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle vähintään neljä kuukautta ennen CCAMLR:n vuosikokousta yhteisön kalastusalueen aikomuksesta aloittaa uusi kalastus yleissopimuksen alueella.

Ilmoituksessa on oltava kaikki ne jäljempänä mainitut tiedot, jotka jäsenvaltio pystyy toimittamaan:

- a) ehdotetun kalastuksen luonne, mukaan lukien kohdelajit, pyyntimenetelmät, ehdotettu alue ja elinkelpoisen kalastuksen edellyttämä saaliiden vähimmäistaso;
- b) perusteellisilta tutkimus- ja kartoitusmatkoilta saadut biologiset tiedot, esimerkiksi tiedot kannan levinneisyydestä, määrästä ja ikäjakaumasta sekä sen ominaislaatu koskevat tiedot;
- c) yksityiskohtaiset tiedot toisista lajeista riippuvaisista ja sukulaislajeista sekä ehdotetun kalastuksen haitallisen vaikutuksen todennäköisyydestä niihin;
- d) tiedot muunlaisesta tällä alueella tai samanlaisesta muualla harjoitettavasta kalastustoiminnasta, joita voidaan käyttää apuna arvioitaessa mahdollista tuottoa.

4. Komissio toimittaa CCAMLR:n tarkasteltaviksi 3 kohdan mukaisesti toimitetut tiedot sekä kaikki muut sen käytettävissä olevat asianmukaiset tiedot.

5. Jos CCAMLR hyväksyy jonkin uuden kalastuksen:

- a) komissio antaa luvan tähän kalastukseen, ellei CCAMLR ole hyväksynyt tätä uutta kalastusta koskevia säilyttämistoimenpiteitä;
- b) kaikissa muissa tapauksissa luvan tähän kalastukseen antaa neuvosto, joka päättää asiasta määräenemmistöllä komission ehdotuksesta.

6. Tämän artiklan täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

7 artikla

Oikeus koekalastukseen

1. Koekalastuksen harjoittaminen yleissopimuksen alueella on kielletty, paitsi jos se on sallittu 2—7 kohdan mukaisesti.

2. Koekalastukseen saavat osallistua ainoastaan alukset, jotka on varustettu ja suunniteltu siten, että ne voivat noudattaa kaikkia CCAMLR:n asiaankuuluvia säilyttämistoimenpiteitä.

Koekalastukseen eivät saa osallistua 29 artiklassa tarkoitetussa CCAMLR:n laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa olevat alukset.

3. Jäsenvaltioiden, jotka osallistuvat koekalastukseen tai joiden aikomuksena on sallia aluksen osallistuminen siihen, on laadittava tutkimusta ja kalastusta koskeva toimintasuunnitelma, joka on toimitettava suoraan CCAMLR:lle sen asettamassa määräajassa ja kopiona komissiolle.

Suunnitelmassa on oltava kaikki ne jäljempänä mainitut tiedot, jotka jäsenvaltio voi toimittaa:

- a) selvitys siitä, kuinka jäsenvaltion toiminta on tarkoitus sovittaa yhteen CCAMLR:n tieteellisen komitean laatiman tiedonkeruusuunnitelman kanssa;
- b) selvitys koekalastuksen luonteesta, mukaan lukien kohdelajit, pyyntimenetelmät, ehdotettu alue ja tulevalle kaudelle ehdotetut pyynnin enimmäistasot;
- c) perusteellisilta tutkimus- ja kartoitusmatkoilta saadut biologiset tiedot, esimerkiksi tiedot kannan levinneisyydestä, määrästä ja ikäjakaumasta sekä sen ominaislaatu koskevat tiedot;
- d) yksityiskohtaiset tiedot toisista lajeista riippuvaisista ja sukulaislajeista sekä ehdotetun kalastuksen haitallisen vaikutuksen todennäköisyydestä niihin;
- e) tiedot muunlaisesta kalastuksesta samalla alueella tai samanlaisesta kalastuksesta muilla alueilla, joita voidaan käyttää arvioitaessa mahdollista tuottoa.

4. Jokaisen koekalastukseen osallistuvan jäsenvaltion on ilmoitettava vuosittain CCAMLR:lle ja kopiolla komissiolle ennen CCAMLR:n asettaman määräajan päättymistä CCAMLR:n tieteellisen komitean tätä kalastusta varten laatimassa tiedonkeruusuunnitelmassa eriteltyt tiedot.

Jäsenvaltio, joka ei ole toimittanut CCAMLR:lle tiedonkeruusuunnitelmassa eriteltyjä tietoja viimeisimmältä kalastuskaudelta, ei saa jatkaa koekalastusta ennen kuin se on lähettänyt kyseiset tiedot CCAMLR:lle ja kopiolla komissiolle ja ennen kuin CCAMLR:n tieteellisellä komitealla on ollut mahdollisuus tutkia tiedot.

5. Ennen kuin jäsenvaltion viranomaiset antavat aluksilleen luvan osallistua jo aloitettuun koekalastukseen, jäsenvaltion on ilmoitettava siitä CCAMLR:lle vähintään kolme kuukautta ennen CCAMLR:n seuraavaa vuosikokousta. Ilmoituksen tehnyt jäsenvaltio saa antaa aluksilleen luvan osallistua koekalastukseen vasta vuosikokouksen päätyttyä.

6. Jäsenvaltion on toimitettava suoraan CCAMLR:n sihteeristölle ja kopiolla komissiolle kunkin koekalastukseen osallistuvan aluksen nimi, tyyppi, koko, rekisteröintinumero ja radiokutsutunnus viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kalastusmatkan alkamista.

7. Kalastuskapasiteettiin ja pyyntiponnistukseen sovelletaan varopyyntirajoitusta, jonka taso ei saa ylittää tiedonkeruusuunnitelmassa määriteltyjen tietojen saamiseksi tarvittavaa tasoa ja asetuksen 2 artiklan f kohdassa tarkoitettujen arvioiden tekemiseen vaadittavaa tasoa.

8. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

8 artikla

Oikeus tieteelliseen tutkimustoimintaan

1. Jäsenvaltioiden, joiden aluksilla on aikomus harjoittaa tieteellistä tutkimusta, jonka saalisarvioiden odotetaan olevan alle 50 tonnia kalaa siten, että enintään 10 tonnia on *Dissostichus* spp. -lajeja ja alle 0,1 prosenttia määrätystä saalisrajasta krilliä, kalmaria ja taskurapua, on toimitettava suoraan CCAMLR:lle sekä kopiolla komissiolle seuraavat tiedot:

- a) kyseisen aluksen nimi;
- b) sen ulkoiset tunnistetiedot;
- c) alue ja suuralue, joilla tutkimusta aiotaan harjoittaa;
- d) arvioitu yleissopimuksen alueelle saapumis- ja sieltä poistumispäivämäärä;

e) tutkimuksen tarkoitus;

f) todennäköisesti käytettävät kalastusvälineet.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisön alukset vapautetaan silmäkokomääräyksiä, pyydystyyppikieltoja, kalastuskielto-alueita, kalastuskausia ja kokorajoituksia koskevista säilyttämis-toimenpiteistä sekä muista kuin 9 artiklan 6 kohdassa ja 16 artiklan 1 kohdassa säädettyissä ilmoitusjärjestelmissä asetetuista vaatimuksista.

3. Jäsenvaltioiden, joiden alukset aikovat harjoittaa tieteellistä tutkimusta, jossa arvioidun kokonaissaaliin odotetaan olevan enemmän kuin 50 tonnia tai *Dissostichus* spp. -lajien osalta enemmän kuin 10 tonnia taikka krillin, kalmarin ja taskuravun osalta enemmän kuin 0,1 prosenttia annetusta saalisrajasta, on toimitettava CCAMLR:lle tutkittavaksi sekä kopiolla komissiolle tutkimussuunnitelmat CCAMLR:n tieteellisen komitean hyväksymiä vakio-ohjeita ja -formaattia noudattaen vähintään kuusi kuukautta ennen tutkimuksen suunniteltua aloittamispäivää. Suunniteltua tieteellisessä tarkoituksessa harjoitettavaa kalastustoimintaa ei saa aloittaa ennen kuin CCAMLR on päättänyt tutkimuksensa ja antanut päätöksensä tiedoksi.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava saalis- ja pyyntiponnistus-tiedot nostokertakohtaisesti sellaisten tieteellisten tutkimusten tuloksista, joihin sovelletaan 1, 2 ja 3 kohtaa, CCAMLR:lle sekä kopiona komissiolle. Jäsenvaltion on toimitettava CCAMLR:lle sekä kopiona komissiolle yhteenveto tuloksista 180 päivän kuluessa tutkimuksen päättymisestä. Sillä on tutkimuksen loppuun saattamisesta 12 kuukautta aikaa laatia täydellinen raportti tutkimustuloksistaan ja lähettää se CCAMLR:lle ja kopiona komissiolle.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

III LUKU

TIETOJEN ILMOITTAMISMENETTELY

I JAKSO

SAALIS- JA PYYNTIPONNISTUSILMOITUS

9 artikla

Saalis- ja pyyntiponnistusilmoitus

1. Yhteisön kalastusaluksia koskee kolme 10, 11 ja 12 artiklassa tarkoitettua kausikohtaista saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmää sen mukaan, mitkä lajit ja FAO:n tilastolliset suuralueet tai alueet ovat kyseessä:

2. Saalis- ja pyyntiponnistusilmoitukseen on sisällyttävä seuraavat tiedot ilmoitusjaksolta:

- a) kyseisen aluksen nimi;

b) aluksen ulkoiset tunnusmerkit;

c) asiaankuuluvien lajien kokonaissaaliit;

d) niiden päivien ja tuntien kokonaismäärä, joina kalastustoimintaa harjoitettiin;

e) kaikkien lajien aluksella pidetyt saaliit ja sivusaaliit ilmoitus-jaksolla;

f) pitkäsiimakalastuksen osalta koukkujen lukumäärä.

3. Yhteisön kalastusalusten päälliköiden on tehtävä saalis- ja pyyntiponnistusilmoitus lippujäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille viimeistään vuorokauden kuluessa asianomaisen, 10, 11 ja 12 artiklassa tarkoitettujen ilmoitusjakson päättymispäivästä.

4. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi sähköisesti jokaisen lippunsa alla purjehtivan ja yhteisössä rekisteröidyn kalastusaluksen tekemä saalis- ja pyyntiponnistusilmoitus viimeistään kolmen päivän kuluessa kunkin ilmoitusjakson päättymispäivästä. Jokaisessa saalis- ja pyyntiponnistusilmoituksessa on mainittava asianomaisen saaliin ilmoitusjakso.

5. Komissio toimittaa CCAMLR:lle 3 kohdan mukaisesti saamansa saalis- ja pyyntiponnistusilmoitukset viimeistään viiden päivän kuluessa kunkin ilmoitusjakson päättymispäivästä.

6. Saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmiä sovelletaan tieteellisessä tutkimustarkoituksessa pyydettyihin lajeihin, jos saaliin määrä on tiettyä ajanjaksona suurempi kuin 5 tonnia, paitsi jos joihinkin lajeihin sovelletaan erityisiä säännöksiä.

7. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

10 artikla

Kuukausittainen saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmä

1. Kuukausittaisessa saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmässä ilmoitusjaksona on yksi kalenterikuukausi.

2. Tätä järjestelmää sovelletaan:

- a) *Electrona carlsbergi* -lajin kalastukseen FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- b) *Euphausia superba* -lajin kalastukseen FAO:n tilastollisella alueella 48 ja FAO:n tilastollisilla alueilla 58.4.2 ja 58.4.1.

3. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

11 artikla

Kymmenen päivän saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmä

1. Kymmenen päivän saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmässä jokainen kalenterikuukausi jaetaan kolmeen kirjaimilla A, B ja C merkittyyn ilmoitusjaksoon, jotka ajoittuvat kuukauden 1 päivästä 10 päivään, 11 päivästä 20 päivään ja 21 päivästä kuukauden viimeiseen päivään.

2. Tätä järjestelmää sovelletaan:

- a) *Champscephalus gunnari*- ja *Dissostichus eleginoides* -lajien ja muiden syvänmeren lajien kalastukseen FAO:n tilastollisella alueella 58.5.2;
- b) *Martialia hyadesi* -lajin kalastukseen FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- c) *Paralomis* spp. -taskuravun (lahko *Decapoda*, alalahko *Reptantia*) pyyntiin FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 muulloin kuin harjoitettaessa tällä suuralueella tämän lajin kalastusta CCAMLR-koekalastussuunnitelman ensimmäisen vaiheen aikana.

3. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12 artikla

Viiden päivän saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmä

1. Viiden päivän saaliiden ja pyyntiponnistusten ilmoitusjärjestelmässä jokainen kalenterikuukausi jaetaan kuuteen kirjaimilla A, B, C, D, E ja F merkittyyn ilmoitusjaksoon, jotka ajoittuvat kuukauden 1 päivästä 5 päivään, 6 päivästä 10 päivään, 11 päivästä 15 päivään, 16 päivästä 20 päivään, 21 päivästä 25 päivään ja 26 päivästä kuukauden viimeiseen päivään.

2. Tätä järjestelmää sovelletaan kalastuskausittain:

- a) *Champscephalus gunnari* -lajin kalastukseen FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* -lajin kalastukseen FAO:n tilastollisilla suuralueilla 48.3 ja 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* -lajin koekalastukseen yleissopimuksen koko alueella asetuksen (EY) N:o 600/2004 2 artiklan d alakohdassa määritellyissä suorakulmaisissa pienimittakaavaisissa ruuduissa.

3. Kun CCAMLR ilmoittaa kalastuksen lopettamisesta, koska tässä artiklassa tarkoitettua saalis- ja pyyntiponnistusilmoitusta ole toimitettu, kyseisen aluksen tai kyseisten alusten on viipymättä lopetettava kyseinen kalastustoimintansa. Mainitut alukset eivät saa aloittaa uudestaan toimintaansa ennen kuin puuttuva ilmoitus tai tarvittaessa selvitys ilmoituksen puuttumisen syynä olevista teknisistä ongelmista on toimitettu CCAMLR:lle.

4. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2 JAKSO

14 artikla

**KUUKAUSITTAISET YKSITYISKOHTAISIA TIETOJA
KOSKEVAT ILMOITUSJÄRJESTELMÄT TROOLI-, PITKÄSIIMA-
JA MERTAKALASTUKSESSA**

13 artikla

Kuukausittainen yksityiskohtaisia saalis- ja pyyntiponnistustietoja koskeva ilmoitusjärjestelmä

1. Kunakin kalastuskautena yhteisön kalastusalusten on toimitettava lippujäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille viimeistään kalastuskuukautta seuraavan kuukauden viidentenätoista päivänä yksityiskohtaiset saalis- ja pyyntiponnistustiedot kyseiseltä kuukaudesta tapauksen mukaan trooli-, pitkäsiimatai mertakalastuksen sekä seuraavien lajien ja alueiden osalta:

- a) *Champocephalus gunnari* -laji FAO:n tilastollisella alueella 58.5.2 ja FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* -laji FAO:n tilastollisilla suuralueilla 48.3 ja 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* -laji FAO:n tilastollisella alueella 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* -laji FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* -laji FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3;
- f) *Paralomis* spp. -taskuravun (lahko *Decapoda*, alalahko *Reptantia*) pyyntiin FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 muulloin kuin harjoitettaessa tällä suuralueella tämän lajin kalastusta CCAMLR-koekalastussuunnitelman ensimmäisen vaiheen aikana.

2. Tiedot annetaan 1 kohdan b ja f alakohdassa tarkoitetun kalastuksen osalta merranlaskuina ja muissa tapauksissa pyydyksen vetoina.

3. Kaikki kohde- ja sivusaalislajien saaliit on ilmoitettava lajeittain. Näihin tietoihin on sisällyttävä saaliiksi jääneiden ja vapautettujen tai kuolleiden merilintujen ja -nisäkkäiden lukumäärät lajeittain.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava 1, 2 ja 3 kohdan mukaiset tiedot kunkin kalenterikuukauden päättyessä komissiolle, joka toimittaa tiedot välittömästi CCAMLR:lle.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Kuukausittainen yksityiskohtaisia biologisia tietoja koskeva ilmoitusjärjestelmä

1. Yhteisön kalastusalusten on toimitettava lippujäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille samoin edellytyksin ja saman kalastuksen osalta kuin 13 artiklassa edustavia näytteitä kalastuksessa pyydettyjen kohdelajien ja sivusaalislajien pituusjakaumasta.

2. Kalojen pituus on mitattava kokonaispituutena pyöristäen lähimpään alempaan senttimetriin ja edustavat pituusjakaumanäytteet on otettava yhdestä suorakulmaisesta pienimittakaavaisesta ruudusta (0,5° leveyttä, 1,0° pituutta). Jos alus siirtyy yhdestä ruudusta toiseen kuukauden kuluessa, jokaisesta ruudusta on toimitettava erilliset pituusjakaumat.

3. Edellä 13 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettua kalastusta koskevien tietojen osalta edustavana näytteenä pidetään vähintään 500 kalaa.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava saamansa ilmoitukset kunkin kuukauden päättyessä komissiolle, joka toimittaa ne välittömästi CCAMLR:lle.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

15 artikla

Kalastuksen lopettaminen ilmoituksen puuttuessa

Kun CCAMLR ilmoittaa jäsenvaltiolle kalastuksen lopettamisesta, koska 13 ja 14 artiklassa säädettyä ilmoitusta ei ole toimitettu, jäsenvaltion on lopetettava viipymättä alustensa kalastustoiminta kyseisessä kalastuksessa.

3 JAKSO

VUOSITTAISET SAALISILMOITUKSET

16 artikla

Kokonaissaaliita koskevat tiedot

1. Rajoittamatta asetuksen (ETY) N:o 2847/93 15 artiklan soveltamista, jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kunkin vuoden heinäkuun 31 päivään mennessä aluskohtaisesti eriteltynä edellisen vuoden kokonaissaaliit, jotka niiden lipun alla purjehtivat yhteisön kalastusalukset ovat pyytäneet.

2. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

17 artikla

Krillinkalastuksen yhdistetyt tiedot

1. Krillinkalastukseen yleissopimuksen alueella osallistuneiden yhteisön kalastusalusten on toimitettava viimeistään kunkin vuoden tammikuun 1 päivänä lippujäsenvaltionsa toimivaltaisille viranomaisille edellisen kalastuskauden yksityiskohtaiset saalis- ja pyyntiponnistustiedot.
2. Jäsenvaltioiden on yhdistettävä yksityiskohtaiset saalis- ja pyyntiponnistustiedot siten, että ne koskevat 10×10 meripeninkulman suuruisia suorakulmaisia ruutuja ja 10 päivän jaksoja, ja toimitettava ne komissiolle kunkin vuoden maaliskuun 1 päivään mennessä.
3. Yksityiskohtaisia saalis- ja pyyntiponnistustietoja varten kalenterikuukausi jaetaan kolmeen 10 päivän ilmoitusjaksoon: 1 päivästä 10 päivään, 11 päivästä 20 päivään ja 21 päivästä kuukauden viimeiseen päivään. Näihin 10 päivän ilmoitusjaksoihin viitataan jaksoina A, B ja C.
4. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

18 artikla

Tiedot FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3 saaduista taskurapusaaliista

1. Yhteisön kalastusalusten, jotka pyytävät taskurapua FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3, on ilmoitettava komissiolle viimeistään kunkin vuoden syyskuun 25 päivänä kalastus-

toimintaa koskevat tiedot sekä ennen saman vuoden elokuun 31 päivää saadut taskurapusaaliit. Komissio toimittaa tiedot edelleen CCAMLR:lle viimeistään kunkin vuoden syyskuun 30 päivänä.

2. Kunkin vuoden elokuun 31 päivän jälkeen saatuja saaliita koskevat tiedot on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa kalastuksen lopettamispäivästä. Komissio toimittaa tiedot edelleen CCAMLR:lle kolmen kuukauden kuluessa kalastuksen lopettamisesta.

3. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

19 artikla

Kalmarin koekalastusta koskevat yksityiskohtaiset saalis- ja pyyntiponnistustiedot FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3

1. Yhteisön kalastusalusten, jotka pyytävät kalmaria (*Martialia hyadesi*) FAO:n tilastollisella suuralueella 48.3, on ilmoitettava komissiolle kunkin vuoden syyskuun 25 päivään mennessä tätä kalastusta koskevat yksityiskohtaiset saalis- ja pyyntiponnistustiedot. Tietoihin on sisällyttävä saaliiksi jääneiden, vapautettujen tai kuolleiden merilintujen ja -nisäkkäiden lukumäärä lajeittain. Komissio toimittaa tiedot edelleen CCAMLR:lle kunkin vuoden syyskuun 30 päivään mennessä.
2. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

IV LUKU

VALVONTA JA TARKASTUKSET

1 JAKSO

VALVONTA JA TARKASTUKSET MERELLÄ

20 artikla

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan yhteisön kalastusaluksiin ja yleissopimuksen muiden sopimuspuolten lipun alla purjehtiin kalastusaluksiin.

Artikla 21

Jäsenvaltioiden merellä suoritettaviin tarkastuksiin nimeämät CCAMLR-tarkastajat

1. Jäsenvaltiot voivat nimetä CCAMLR-tarkastajia, jotka voidaan sijoittaa yhteisön kalastusaluksille, tai sopimuksesta jonkun toisen sopimuspuolen kanssa tämän alukselle, joka ryhtyy tai on ryhtymässä meren elollisten luonnonvarojen pyyntiin tai kalavarojen tieteelliseen tutkimukseen yleissopimuksen alueella.

2. CCAMLR-tarkastajien on tarkastettava yleissopimuksen alueella jonkin muun sopimuspuolen kuin yhteisön ja yhteisön jäsenvaltioiden aluksia sen varmistamiseksi, että ne noudattavat CCAMLR:n hyväksymiä sovellettavia säilyttämistoimenpiteitä ja yhteisön kalastusalusten osalta näihin aluksiin sovellettavia yhteisön kalavarojen säilyttämis- tai valvontatoimenpiteitä.

3. CCAMLR-tarkastajien on oltava perillä tarkastettavasta kalastustoiminnasta ja tieteellisestä tutkimustoiminnasta, yleissopimuksen määräyksistä ja yleissopimuksen nojalla hyväksytyistä säilyttämistoimenpiteistä. Jäsenvaltioiden on osoitettava todistuksin kunkin nimeämänsä tarkastajan pätevyys.

4. Tarkastajien on oltava sen jäsenvaltion kansalaisia, joka heidät nimeää, ja tarkastustoimiensa aikana he ovat tämän jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisia. Aluksella heidän asemansa on sama kuin päällystöllä, ja heidän on kyettävä viestimään niiden alusten lippuvaltion kielellä, joilla he harjoittavat toimintaansa.

5. Kullakin CCAMLR-tarkastajalla on CCAMLR:n hyväksymä tai myöntämä ja nimeävän jäsenvaltion antama asiakirja. Tämä asiakirja osoittaa, että tarkastajalla on oikeus tehdä CCAMLR:n havainnointi- ja tarkastusjärjestelmän mukaisia tarkastuksia.

6. Jäsenvaltiot ilmoittavat nimeämiensä tarkastajien nimet CCAMLR:n sihteeristölle ja kopiona komissiolle 14 päivän kuluessa heidän nimeämisestään.

23 artikla

7. Jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä keskenään ja komission kanssa soveltaessaan järjestelmää.

8. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

22 artikla

Tarkastettavien toimien määrittely

Meren elollisten luonnonvarojen tutkimus- ja hyödyntämistoimet yleissopimuksen alueella voivat olla tarkastuksen kohteena. Näiden toimien on oletettava olevan kyseessä silloin, kun CCAMLR-tarkastaja toteaa, että kalastusaluksen toiminta täyttää vähintään yhden seuraavista neljästä kriteeristä eikä asiasta ole esitetty päinvastaista tietoa:

- a) pyydys on käytössä, sitä on juuri käytetty tai se on valmiina käyttöön muun muassa sen perusteella, että:
 - i) verkot, siimat tai merrat ovat vedessä;
 - ii) verkot ja troolien ovet on takiloitu;
 - iii) koukut ja merrat tai sulkupydykset, joissa on syötti, tai sulatetut syötit ovat valmiina käyttöön;
 - iv) kalastuspäiväkirjassa on merkintä hiljattain tapahtuneesta tai alkamassa olevasta pyynnistä;
- b) yleissopimuksen alueella esiintyviä kaloja käsitellään tai on juuri käsitelty muun muassa sen perusteella, että:
 - i) alukselle on varastoitu tuoreita kaloja tai kalajätteitä;
 - ii) kaloja on pakastumassa;
 - iii) asiasta on saatavissa toimintaa tai tuotetta koskevia tietoja;
- c) aluksen pyydys on vedessä, muun muassa sen perusteella, että:
 - i) pyydyksessä on aluksen viitetiedot;
 - ii) pyydys vastaa aluksessa olevaa pyydystä;
 - iii) kalastuspäiväkirjasta käy ilmi, että pyydys on vedessä;
- d) alukselle on varastoitu yleissopimuksen alueella esiintyvien lajien kaloja (tai niistä saatavia tuotteita).

Tarkastajia kuljettavien alusten merkitseminen

1. Alusten, jotka kuljettavat CCAMLR-tarkastajia, on nostettava salkoon CCAMLR:n hyväksymä erityinen lippu tai viiri sen merkiksi, että aluksella olevat tarkastajat suorittavat CCAMLR-tarkastusjärjestelmän mukaisia tarkastuksia.

2. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

24 artikla

Tarkastusmenettelyt merellä

1. Yhteisön aluksen, joka on yleissopimuksen alueella meren elollisten luonnonvarojen hyödyntämiseksi tai tieteellisen tutkimuksen harjoittamiseksi ja joka vastaanottaa kansainvälisessä viestikirjassa sovitun merkin 23 artiklan mukaisesti CCAMLR-tarkastajia kuljettavalta alukselta, on pysähdyttävä tai toteutettava kaikki muut tarvittavat toimenpiteet helpottaakseen tarkastajan turvallista ja nopeaa siirtymistä alukselle, paitsi jos alus harjoittaa parhaillaan pyyntiä, jolloin sen on täytettävä nämä määräykset heti, kun se on mahdollista.

2. Aluksen päällikkö antaa tarkastajalle, jolla voi olla mukanaan avustajia, luvan nousta alukseen. Tarkastajan on esitettävä 21 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu asiakirja noustessaan alukselle. Aluksen päällikön on autettava tarkastajia suorittamaan tehtävänsä; tähän sisältyy viestintälaitteiden käyttömahdollisuus, jos se on tarpeen.

3. Tarkastus on tehtävä siten, että siitä koituu alukselle mahdollisimman vähän häiriötä tai vaivaa. Tiedustelut saavat koskea vain kyseiseen lippuvaltioon sovellettavien CCAMLR:n säilytystoimenpiteiden noudattamista koskevien asioiden toteamista.

4. CCAMLR-tarkastajilla on oikeus tarkastaa saaliit, verkot ja muut pyydykset sekä kalastustoiminta ja tieteellinen tutkimustoiminta; heillä on myös oikeus tutkia saalistietoja ja sijaintia koskevat asiakirjat ja raportit siltä osin kuin se on tarpeen heidän tehtäviensä hoitamiseksi. Tarkastajat voivat tarvittaessa ottaa valokuvia ja/tai kuvanauhan CCAMLR:n voimassa olevien säilyttämistoimenpiteiden oletetun rikkomisen tueksi.

5. CCAMLR-tarkastajat kiinnittävät CCAMLR:n hyväksymän tunnistemerkin kaikkiin verkkoihin tai muihin pyydyksiin, joita on käytetty CCAMLR:n voimassa olevia säilyttämistoimenpiteitä rikkoen. He kirjaavat tämän tiedon 25 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen.

6. Jos alus kieltäytyy pysähtymästä tai muulla tavoin helpotamasta tarkastajan siirtymistä alukselle tai jos aluksen päällikkö tai miehistö puuttuu tarkastajan säännönmukaisiin toimiin, tarkastajan on laadittava yksityiskohtainen selvitys, jossa on täydellinen kuvaus kaikista asiaan liittyvistä tekijöistä, ja toimitettava se nimeäjävaltiolle toimitettavaksi edelleen 25 artiklan asiaa koskevien säännösten mukaisesti.

Lippujäsenvaltion on käsiteltävä tarkastajan työhön puuttumista tai tarkastajan tehtävänsä suorittaessaan esittämien kohtuullisten pyyntöjen noudattamatta jättämistä samoin kuin jos tarkastaja olisi tämän jäsenvaltion nimeämä tarkastaja.

Lippujäsenvaltion on raportoitava tämän kohdan nojalla toteutetuista toimista 26 artiklan mukaisesti.

7. Ennen kuin CCAMLR-tarkastaja poistuu tarkastamaltaan alukselta, hän antaa aluksen päällikölle asianmukaisesti täytetyn 25 artiklassa tarkoitetun tarkastuskertomuksen kappaleen.

8. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

25 artikla

Tarkastuskertomus

1. Edellä olevan 24 artiklan mukaisesti merellä suoritetusta tarkastuksesta laaditaan tarkastuskertomus CCAMLR:n hyväksymässä muodossa seuraavasti:

a) CCAMLR-tarkastajan on ilmoitettava kaikista oletetuista voimassa olevien säilyttämistoimenpiteiden rikkomisista. Tarkastaja antaa tarkastettavan aluksen päällikölle mahdollisuuden lisätä tarkastuskertomukseen tarkastusta koskevat omat huomautuksensa;

b) tarkastaja allekirjoittaa kertomuksen. Tarkastetun aluksen päällikköä pyydetään myös allekirjoittamaan kertomus osoitukseksi sen vastaanottamisesta.

2. CCAMLR-tarkastajan on toimitettava hänet nimenneelle jäsenvaltiolle 15 päivän kuluessa satamaan saapumisestaan kopio tarkastuskertomuksesta, jonka liitteenä on mahdolliset valokuvat tai kuvanauha.

3. CCAMLR-tarkastajan nimenneen jäsenvaltion on toimitettava CCAMLR:lle 15 päivän kuluessa tarkastuskertomuksen vastaanottamisesta tarkastuskertomuksen kopio ja tarvittaessa kaksi kopiota valokuvista ja kuvanauhasta.

Jäsenvaltion on myös toimitettava seitsemän päivän kuluessa tarkastuskertomuksen vastaanottamisesta yksi tarkastuskertomuksen kopio sekä kopiot valokuvista ja kuvanauhasta komis-

siolle samoin kuin kaikki muut tarkastuskertomusta koskevat lisäselvitykset ja -tiedot, jotka se on myöhemmin toimittanut CCAMLR:lle.

4. Jäsenvaltio, joka on saanut lippunsa alla purjehtivaa alusta koskevan tarkastuskertomuksen tai sitä koskevia lisäselvityksiä tai -tietoja, (mukaan lukien 24 artiklan 6 kohdan mukaiset selvitykset) on toimitettava viipymättä kopio CCAMLR:lle ja niin ikään komissiolle ja lähetettävä sille myös kopio kaikista huomautuksista ja/tai havainnoista, jotka se mahdollisesti on toimittanut CCAMLR:lle saatuaan tällaisia lisäselvityksiä tai -tietoja.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

26 artikla

Menettely rikottaessa säännöksiä

1. Jos CCAMLR:n tarkastusjärjestelmän mukaisesti suoritettujen tarkastusten tuloksena todetaan, että on olemassa näyttöä yleissopimuksen nojalla hyväksytyjen toimenpiteiden rikkomisesta, lippujäsenvaltion on varmistettava, että yleissopimuksen nojalla hyväksytyjen toimenpiteiden rikkomisesta vastuussa olevia luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä vastaan ryhdytään asianmukaisiin toimenpiteisiin elollisten vesiluonnonvarojen säilyttämisestä ja kestävästä hyödyntämisestä yhteisessä kalastuspolitiikassa 20 päivänä joulukuuta 2002 annetun asetuksen (EY) N:o 2371/2002 (¹) mukaisesti.

2. Lippujäsenvaltion on 14 päivän kuluessa syytteen nostamisesta tai syytetoimia koskevan oikeudenkäynnin alkamisesta ilmoitettava siitä CCAMLR:lle ja komissiolle ja pidettävä ne ajan tasalla menettelyn etenemisestä ja sen lopputuloksesta.

3. Lippujäsenvaltion on vähintään kerran vuodessa raportoitava CCAMLR:lle kirjallisesti 1 kohdassa tarkoitettun oikeudenkäynnin tuloksesta ja määrätyistä seuraamuksista. Jos oikeudenkäyntiä ei ole vielä saatettu päätökseen, asiasta laaditaan tilan selvitys. Jos oikeudenkäyntiä ei ole aloitettu tai se ei tuottanut tulosta, kertomuksessa on oltava tästä selvitys. Lippujäsenvaltion on toimitettava komissiolle kertomuksen kopio.

4. Lippujäsenvaltion CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden rikkomisesta säättämien seuraamusten on oltava riittävän ankaria näiden toimenpiteiden noudattamisen varmistamiseksi, rikkomusten ennalta ehkäisemiseksi ja laittomasta toiminnasta saadun taloudellisen hyödyn ottamiseksi pois lainrikkajilta.

5. Lippujäsenvaltion on varmistettava, että CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden rikkomisesta kiinni saatu alus ei harjoita kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella ennen kuin se on suoriutunut sille määrätyistä seuraamuksista.

(¹) EYVL L 358, 31.12.2002, s. 59.

6. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2 JAKSO

VALVONTA JA TARKASTUKSET SATAMASSA

27 artikla

Valvonta ja tarkastukset satamassa

1. Jäsenvaltioiden on tarkastettava kaikki niiden satamiin saapuvat *Dissostichus* spp. -lajien kaloja kuljettavat alukset.

Tarkastuksilla pyritään osoittamaan, että:

- a) purettavan tai jälleenlaivattavan saaliin:
 - i) mukana on *Dissostichus* spp. -lajien saaliiden dokumentointijärjestelystä 22 päivänä toukokuuta 2001 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1035/2001⁽¹⁾ *Dissostichus* spp. -lajeilta vaadittu saalistodistus, ja
 - ii) saalis vastaa asiakirjassa ilmoitettuja tietoja;
 - b) jos alus on harjoittanut hyödyntämistoimintaa yleissopimuksen alueella, se on ollut CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden mukaista.
2. Tarkastusten helpottamiseksi jäsenvaltioiden on vaadittava, että asianomaiset alukset ilmoittavat etukäteen tulostaan satamaan ja että ne ilmoittavat kirjallisesti, etteivät ne ole harjoittaneet eivätkä tukeneet laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta yleissopimuksen alueella. Aluk-

silta, jotka eivät ole ilmoittaneet kirjallisesti, etteivät ne ole harjoittaneet laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta, tai jotka eivät ole antaneet tuloilmoitusta, evätään pääsy satamaan, lukuun ottamatta hätätapauksia.

Satamajäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset tarkastavat alukset, jotka saavat tulla satamaan, mahdollisimman pian ja viimeistään 48 tunnin kuluessa niiden saapumisesta.

Tarkastukset eivät saa rasittaa tarpeettomasti alusta tai sen miehistöä, ja niiden on oltava CCAMLR:n tarkastusjärjestelmän asiaa koskevien määräysten mukaisia.

3. Jos on olemassa todisteita siitä, että alus on kalastanut CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden vastaisesti, satamajäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset eivät saa antaa lupaa saaliin purkamiseen aluksesta tai sen jälleenlaivaukseen.

Satamajäsenvaltio antaa lippuvaltiolle tiedoksi havaintonsa ja tekee sen kanssa yhteistyötä oletetun rikkomisen tutkimiseksi ja tarvittaessa kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen seuraamusten soveltamiseksi.

4. Jäsenvaltiot ilmoittavat mahdollisimman pian CCAMLR:lle 1 kohdassa tarkoitetuista aluksista, joiden pääsy satamaan tai lupa purkaa aluksesta tai jälleenlaivata *Dissostichus* spp. kaloja on evätty. Niiden on samalla toimitettava komissiolle kopio näistä tiedoista.

5. Tämän artiklan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt annetaan 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

V LUKU

LAITONTA, SÄÄNTELEMÄTÖNTÄ JA ILMOITTAMATTA JÄTETTYÄ KALASTUSTA YLEISSOPIMUKSEN ALUEELLA HARJOITAVAT ALUKSET

1 JAKSO

SOPIMUSPUOLTEN ALUKSET

28 artikla

Sopimuspuolten alusten harjoittama laiton, sääntelemätön ja ilmoittamatta jätetty kalastustoiminta

1. Tätä jaksoa sovellettaessa sopimuspuolen aluksen voidaan olettaa harjoittaneen laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastustoimintaa, joka on heikentänyt CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden tehokkuutta, jos se on:

- a) harjoittanut kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella ilman 3 artiklassa tarkoitettua erityiskalastuslupaa tai, jos kyseessä ei ole yhteisön kalastusalue, ilman CCAMLR:n asianomaisten säilyttämistoimenpiteiden mukaisesti myönnettyä lisenssiä, tai tällaisen luvan tai lisenssin ehtojen vastaisesti;
- b) jättänyt kirjaamatta tai ilmoittamatta yleissopimuksen alueella pyytämänsä saaliit harjoittamaansa kalastukseen sovellettavan ilmoitusjärjestelmän mukaisesti tai antanut vääriä ilmoituksia;

c) kalastanut pyyntikieltoaikana tai kalastuskieltoalueilla CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden vastaisesti;

d) käyttänyt kiellettyä pyydystä CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden vastaisesti;

e) jälleenlaivannut tai osallistunut yhteisiin kalastustoimiin sellaisen aluksen kanssa, joka on CCAMLR:n laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa;

f) harjoittanut muita CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden vastaisia kalastustoimia tavalla, joka vaarantaa yleissopimuksen XXII artiklassa vahvistettujen yleissopimuksen tavoitteiden saavuttamisen; tai

g) harjoittanut kalastustoimintaa CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden tavoitteiden saavuttamisen vaarantavalla tavalla yleissopimuksen alueella sellaisten saarien lähivesillä, joita koskevan valtiosuvereniteetin kaikki sopimuspuolet tunnustavat.

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 669/2003 (EUVL L 97, 15.4.2003, s. 1).

2. Yhteisön kalastusalueiden osalta 1 kohdan viittauksia CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteisiin pidetään viittauksina asetuksen (EY) N:o 600/2004 asiaa koskeviin säännöksiin, asetuksen (EY) N:o 1035/2001 säännöksiin tai yhteisön vesialueilla ja yhteisön aluksiin muilla vesialueilla, joilla pyyntirajoitukset ovat tarpeen, sovellettavien eräiden kalakantojen ja kalakantaryhmien kalastusmahdollisuuksien ja niihin liittyvien edellytysten vahvistamisesta kullekin vuodelle annettavan tällaisten toimenpiteiden täytäntöönpanoa koskevan asetuksen säännöksiin.

29 artikla

Laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten tunnistaminen

1. Jäsenvaltioiden, jotka ovat saaneet asianmukaisesti dokumentoituja tietoja aluksista, joihin muun muassa 19–26 artiklan säännösten perusteella sopii yksi tai useampi 28 artiklassa säädetyistä kriteereistä, on toimitettava nämä tiedot komissiolle aluksen dokumentoitua toimintaa seuraavan vuoden huhtikuun 20 päivään mennessä.

Komissio toimittaa jäsenvaltioilta saamansa tiedot edelleen CCAMLR:lle viipymättä ja 30 päivään huhtikuuta mennessä.

2. Komissio toimittaa jäsenvaltioille luetteloluonnoksen sopimuspuolten aluksista, joiden oletetaan harjoittaneen laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta, välittömästi saatuaan sen CCAMLR:ltä.

Jäsenvaltioiden, joiden aluksia mainitaan luetteloluonnoksessa, on toimitettava kesäkuun 1 päivään mennessä komissiolle aiheelliset huomautuksensa, joihin sisältyvät tarkistettavissa olevat VMS-tiedot ja muut sellaiset tiedot, jotka osoittavat, että luettelossa mainitut alukset eivät ole harjoittaneet CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden vastaista kalastustoimintaa eivätkä ole voineet harjoittaa kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella. Komissio toimittaa tällaiset huomautukset ja lisätiedot edelleen CCAMLR:lle kesäkuun 30 päivään mennessä.

3. Saatuaan 2 kohdassa tarkoitetun luetteloluonnoksen jäsenvaltioiden on seurattava tiiviisti luettelossa mainittuja aluksia niiden toiminnan jäljittämiseksi ja mahdollisen nimen, lippuvaltion tai omistajan muutoksen paljastamiseksi.

4. Komissio toimittaa välittömästi jäsenvaltioille CCAMLR:ltä saamansa luettelon sopimuspuolten aluksista, jotka mainitaan laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten alustavassa luettelossa. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kaikki luettelossa mainittuja aluksia koskevat lisähuomautukset ja -tiedot vähintään kaksi kuukautta ennen CCAMLR:n seuraavaa vuosikokousta. Komissio toimittaa nämä lisähuomautukset ja -tiedot viipymättä CCAMLR:lle.

5. Komissio antaa jäsenvaltioille vuosittain tiedoksi CCAMLR:n vahvistaman laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelon.

30 artikla

Sopimuspuolten aluksia koskevat toimenpiteet

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset kansallisen ja yhteisön lainsäädännön mukaiset toimenpiteet varmistukseksi, että:

- tämän asetuksen 3 artiklassa tarkoitettua erityiskalastuslupaa ei myönnetä laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainituille yhteisön kalastusalueille yleissopimuksen alueella kalastamista varten;
- lisenssiä tai erityiskalastuslupaa ei myönnetä laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainituille kalastusalueille jäsenvaltioiden suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä kalastamista varten;
- laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainitut alukset eivät saa purjehtia niiden lipun alla;
- laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainitut alukset, jotka omasta aloitteestaan saapuvat jäsenvaltioiden satamiin, tarkastetaan satamassa 27 artiklan mukaisesti.

2. Kielletään seuraavat toimet:

- poiketen siitä, mitä asetuksen (ETY) N:o 2847/93 11 artiklassa säädetään, yhteisön kalastusalueiden, tukialusten, emäalusten ja lastialusten osallistuminen jälleenlaivauksiin tai yhteisiin kalastustoimiin laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainittujen alusten kanssa;
- laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainittujen alusten, jotka omasta aloitteestaan saapuvat satamiin, saaliin purkaminen tai jälleenlaivaaminen siellä;
- laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainittujen alusten rahtausminen;
- Dissostichus* spp. -lajien tuonti laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainituilta aluksilta.

3. Jäsenvaltiot eivät saa vahvistaa asetuksen (EY) N:o 1035/2001 asianomaisten säännösten mukaisesti *Dissostichus* spp. -lajeja sisältävän lastin mukana olevia vienti- tai jälleenvienti-asiakirjoja, jos tämän lastin ilmoitetaan olevan laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainitun aluksen pyytämä.

4. Komissio kerää ja vaihtaa muiden sopimuspuolten tai muiden yhteistyökumppaneiden kuin sopimuspuolten, yhteisöjen tai kalastusyhteisöjen kanssa kaikki aiheelliset asianmukaisesti dokumentoidut tiedot paljastaakseen, valvoakseen ja estääkseen sellaisten väärennetyjen tuonti- ja vientitodistusten käytön, jotka koskevat laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainituilta aluksilta peräisin olevaa kalaa.

2 JAKSO

33 artikla

MUUT KUIN SOPIMUSPUOLTEN ALUKSET

31 artikla

Sopimuspuolen kansalaisia koskevat toimenpiteet

Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimet kansallisen ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti:

- a) varmistaakseen, että niiden lainkäyttövallan piiriin kuuluvat kansalaiset eivät tue tai harjoita laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta, mukaan lukien työskentely aluksilla, jotka mainitaan 29 artiklassa tarkoitetussa laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa;
- b) tunnistaakseen kansalaiset, jotka ovat laittomaan, sääntelemättömään ja ilmoittamatta jätettyyn kalastukseen osallistuvien alusten laivanisäntiä tai edunsaajaomistajia.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden lainkäyttövallan piiriin kuuluville kansalaisille laittomasta, sääntelemättömästä ja ilmoittamatta jätetystä kalastuksesta määrättävät seuraamukset ovat riittävän ankaria, jotta ne todella ehkäisevät ja estävät laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta ja saavat sen loppumaan sekä vievät rikoksentehtäjiltä tämän laitoman toiminnan tuottaman hyödyn.

32 artikla

Muiden kuin sopimuspuolten alusten harjoittama laiton, sääntelemätön ja ilmoittamatta jätetty kalastus

1. Muun kuin sopimuspuolen aluksen, jonka on havaittu harjoittavan kalastustoimintaa yleissopimuksen alueella tai jolta on 27 artiklan mukaisesti eväty satamaan pääsy taikka lastin purkaminen tai jälleenlaivaaminen, oletetaan harjoittaneen laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta, joka on heikentänyt CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden tehokkuutta.

2. Jos yleissopimusalueella tai sen ulkopuolella tapahtuviin jälleenlaivaustoiimiin osallistuu havaittu muu kuin sopimuspuolen alus, oletusta CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteiden tehokkuuden heikentämisestä sovelletaan jokaiseen muuhun kuin sopimuspuolen alukseen, joka on osallistunut näihin toimiin asianomaisen aluksen kanssa.

Muiden kuin sopimuspuolten alusten tarkastaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset tarkastavat 27 artiklan mukaisesti jokaisen 31 artiklassa tarkoitetun muun kuin sopimuspuolen aluksen, joka saapuu niiden satamiin.

2. Edellä 1 kohdan mukaisesti tarkastetun aluksen ei sallita purkaa tai jälleenlaivata sellaisia sen mahdollisesti aluksella pitämiä kalalajeja, joihin sovelletaan CCAMLR:n säilyttämistoimenpiteitä, paitsi jos alus voi osoittaa, että kalat on pyydetty säilyttämistoimenpiteitä ja yleissopimuksen vaatimuksia noudattaen.

34 artikla

Muita kuin sopimuspuolten aluksia koskevat tiedot

1. Jäsenvaltio, joka havaitsee muun kuin sopimuspuolen aluksen tai epää siltä satamaan pääsyn tai lastin purkamisen tai jälleenlaivaamisen 32 ja 33 artiklan mukaisesti on pyrittävä ilmoittamaan alukselle, että sen oletetaan vaarantavan yleissopimuksen tavoitteet ja että tämä tieto toimitetaan kaikille sopimuspuolille, CCAMLR:lle ja aluksen lippuvaltiolle.

2. Jäsenvaltioiden on viipymättä toimitettava komissiolle tiedot havainnoista sekä satamaan pääsyn tai lastin purkamisen tai jälleenlaivaamisen epämisestä sekä tulokset kaikista niiden satamissa tehdyistä tarkastuksista ja mahdollisista toimituksista, joita se on myöhemmin kohdistanut kyseiseen alukseen. Komissio toimittaa nämä tiedot viipymättä CCAMLR:lle.

3. Jäsenvaltiot voivat koska tahansa antaa komissiolle toimitettaviksi välittömästi edelleen CCAMLR:lle lisätietoja, joilla voi olla merkitystä sellaisten muiden kuin sopimuspuolten alusten tunnistamiselle, jotka saattavat harjoittaa laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta yleissopimuksen alueella.

4. Komissio antaa jäsenvaltioille vuosittain tiedoksi muiden kuin sopimuspuolten alukset, jotka mainitaan CCAMLR:n vahvistamassa laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa.

35 artikla

Muita kuin sopimuspuolten aluksia koskevat toimenpiteet

Edellä 34 artiklan 4 kohdassa tarkoitetussa laitonta, sääntelemätöntä ja ilmoittamatta jätettyä kalastusta harjoittavien alusten luettelossa mainittuihin muihin kuin sopimuspuolten aluksiin sovelletaan soveltuvin osin 30 artiklan 1, 2 ja 3 kohtaa.

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

36 artikla

Täytäntöönpano

Asetuksen 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 ja 27 artiklan täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä säädetään 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua hallintomenettelyä noudattaen.

37 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 2371/2002 30 artiklan mukainen komitea.

2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 4 ja 7 artiklaa.

Päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan 3 kohdassa säädetty määräaika vahvistetaan yhdeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa oman työjärjestyksensä.

38 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetukset (ETY) N:o 3943/90, (EY) N:o 66/98 ja (EY) N:o 1721/1999.

2. Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

39 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä 22 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

J. WALSH

Puheenjohtaja

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 602/2004,

annettu 22 päivänä maaliskuuta 2004,

asetuksen (EY) N:o 850/98 muuttamisesta syvänmeren koralliriuttojen troolaamisen vaikutuksilta suojelemisen osalta Skotlannin luoteispuolella

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 37 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Elollisten vesiluonnonvarojen säilyttämisestä ja kestävästä hyödyntämisestä yhteisessä kalastuspolitiikassa 20 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2371/2002 ⁽²⁾ 2 artiklassa säädetään, että yhteisessä kalastuspolitiikassa noudatetaan ennalta varautumisen periaatetta toteuttamalla toimenpiteitä, joilla saate-taan kalastustoimien vaikutukset meriekosysteemeihin mahdollisimman vähäisiksi.
- (2) Kalavarojen säilyttämisestä nuorten meren eliöiden suojelemiseksi toteutettavien teknisten toimenpiteiden avulla 30 päivänä maaliskuuta 1998 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 850/98 ⁽³⁾ säädetään vedettävien pohjatroolien käytön rajoituksista.
- (3) Tuoreiden tutkimusraporttien ja erityisesti kansainvälisen merentutkimusneuvoston raporttien mukaan syvänmeren korallien (*Lophelia pertusa*) kasaumia on löydetty ja kartoitettu yksityiskohtaisesti Skotlannin luoteispuolella sijaitsevalla Yhdistyneen kuningaskunnan lainkäyttö-valtaan kuuluvalla alueella. Nämä Darwin Mounds -nimellä tunnetut kasaumat ovat osoittautuneet hyvin säilyneiksi, mutta niissä on havaittavissa pohjatroolika-lastuksen aiheuttamia vaurioita.
- (4) Tieteelliset tutkimukset ovat osoittaneet, että tällaiset kasaumat muodostavat luontotyyppejä, jotka toimivat tärkeiden ja erittäin monimuotoisten biologisten yhteisöjen kasvupaikkana. Monet tahot katsovat näiden luontotyyppien vaativan ensisijaista suojelua. Syvänmeren koralliriutat on äskettäin sisällytetty Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelusta tehdyn yleis-sopimuksen (OSPAR-yleissopimus) uhanalaisten luonto-tyyppien luetteloon.

- (5) Koralliriutat sisältyvät luontotyyppien sekä luonnon-varaisen eläimistön ja kasviston suojelusta 21 päivänä toukokuuta 1992 annettuun neuvoston direktiiviin 92/43/ETY ⁽⁴⁾ yhteisön tärkeinä pitäminä luontotyyppienä, joiden suojelemiseksi on osoitettava erityisten suojelutoi-mien alueita. Yhdistynyt kuningaskunta on virallisesti ilmaissut aikeensa nimetä Darwin Mounds erityisten suojelutoimien alueeksi suojellakseen tätä luontotyyppiä ja täyttääkseen mainitun direktiivin mukaiset velvoit-teensa.
- (6) Tieteellisten tutkimusten mukaan toipuminen pohjaa pitkien vedettyjen troolien aiheuttamista vaurioista on joko mahdotonta tai erittäin vaikeata ja hidasta. Sen vuoksi on aiheellista kieltää pohjatroolien ja niiden kaltaisten pyydysten käyttö Darwin Moundsia ympä-röivällä alueella.
- (7) Asetus (EY) N:o 850/98 olisi sen vuoksi muutettava,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Lisätään asetuksen (EY) N:o 850/98 30 artiklaan 4 kohta seu-raavasti:

"4. On kiellettyä käyttää aluksella pohjatroolia tai sen kaltaisia vedettäviä verkkoja, joilla kalastetaan merenpohjaa pitkien, seuraavat koordinaatit yhdistävän linjan rajoitta-malla alueella:

59°54' pohjoista leveyttä	6°55' läntistä pituutta
59°47' pohjoista leveyttä	6°47' läntistä pituutta
59°37' pohjoista leveyttä	6°47' läntistä pituutta
59°37' pohjoista leveyttä	7°39' läntistä pituutta
59°45' pohjoista leveyttä	7°39' läntistä pituutta
59°54' pohjoista leveyttä	7°25' läntistä pituutta."

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 23. päivänä elokuuta 2004.

⁽¹⁾ Lausunto annettu 10. helmikuuta 2004 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EYVL L 358, 31.12.2002, s. 59.

⁽³⁾ EYVL L 125, 27.4.1998, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 973/2001 (EYVL L 137, 19.5.2001, s. 1).

⁽⁴⁾ EYVL L 206, 22.7.1992, s. 7. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

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

Tehty Brysselissä 22 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

J. WALSH

Puheenjohtaja

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 603/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon hedelmien ja vihannesten tuontijärjestelmän soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 21 päivänä joulukuuta 1994 annetun komission asetuksen (EY) N:o 3223/94 ⁽¹⁾, ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

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

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2004.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Maatalouden pääjohtaja

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

LIITE

tuonnin kiinteistä arvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi 31 päivänä maaliskuuta 2004 annettuun komission asetukseen

(EUR/100 kg)

CN-koodi	Kolmannen maan koodi ⁽¹⁾	Tuonnin kiinteä arvo
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

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

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 604/2004,
annettu 29 päivänä maaliskuuta 2004,
tietojen toimittamisesta tupakka-alalla satovuodesta 2000 alkaen**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

1 artikla

ottaa huomioon raakatupakka-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2075/92 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2319/2003 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 21 artiklan,

Jäsenvaltioiden on toimitettava liitteissä I, II ja III esitetyt tiedot niissä esitetyissä määräajoissa.

Tiedot on esitettävä sato- ja lajikeryhmäkohtaisesti.

2 artikla

sekä katsoo seuraavaa:

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta talouden toimijat toimittavat niille tarvittavat tiedot säädetyissä määräajoissa.

3 artikla

(1) Tietojen toimittamisesta tupakka-alalla satovuodesta 2000 alkaen ja asetuksen (ETY) N:o 1771/93 kumoamisesta 14 päivänä joulukuuta 1999 annettua komission asetusta (EY) N:o 2636/1999 ⁽³⁾ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osilta ⁽⁴⁾. Sen vuoksi olisi selkeyden ja järjeistämisen takia kodifioitava mainittu aset.

Ensimmäisen jalostusasteen yritysten varastot on annettava tiedoksi liitteen III mukaisesti.

4 artikla

(2) On syytä täsmentää asetuksen (ETY) N:o 2075/92 ja sen täytäntöönpanemiseksi annettujen asetusten mukaisesti toimitettavat tiedot.

Kumotaan aset.

(3) Hallinnon moitteettoman toiminnan takaamiseksi kyseiset tiedot on aiheellista koota yhteen ja vahvistaa niiden toimittamisen aikataulu.

Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä V olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

5 artikla

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

Tämä aset.

Tämä aset.

Tehty Brysselissä 29 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

Romano PRODI

⁽¹⁾ EYVL L 215, 30.7.1992, s. 70.

⁽²⁾ EUVL L 345, 31.12.2003, s. 17.

⁽³⁾ EYVL L 323, 15.12.1999, s. 4.

⁽⁴⁾ Katso liite IV.

LIITE I

Komissiolle viimeistään asianomaisten satovuoden 31 päivänä heinäkuuta toimitettavat tiedot

Satovuosi: Tiedot ilmoittava jäsenvaltio:

Lajikeryhmä:

	Tuottajajäsenvaltio (sama kuin ilmoituksen tekijä)	Tuottajajäsenvaltio Nimi:	Tuottajajäsenvaltio Nimi:	Tuottajajäsenvaltio Nimi:
1 VIILJELYSOPIMUKSET				
1.1 Rekisteröityjen viljelysopimusten lukumäärä				
1.2 Sopimuksiin sisältyvän, asetuksen (EY) N:o 2848/98 liitteessä IV tarkoitettua kosteuspitoisuutta vastaavan tupakan määrä (tonneina) ⁽¹⁾				
1.3 Sopimusten alainen kokonaispinta-ala (hehtaareina)				
2 TUOTTAJAT				
2.1 Tuottajien kokonaislukumäärä				
2.2 Niiden tuottajien lukumäärä, jotka ovat asetuksen (EY) N:o 2848/98 mukaisesti hyväksytyt tuottajaryhmittymien jäseniä				
3 ENSIMMÄISEN JALOSTUSASTEEN YRITYKSET				
3.1 Niiden ensimmäisen jalostusasteen yritysten lukumäärä, jotka ovat tehneet viljelysopimuksia				
4 HINTA				
4.1 Viljelysopimuksen mukainen enimmäiskilohinta asianomaisena valuuttana ilman veroja ja muita maksuja; viitelatu ilmoitettava	(kansallisena valuuttana)	(²)	(²)	(²)
4.2 Viljelysopimuksen mukainen vähimmäiskilohinta asianomaisena valuuttana ilman veroja ja muita maksuja; viitelatu ilmoitettava				

(1) Tätä tietoa voidaan muuttaa ennen asianomaista satovuotta seuraavan vuoden 30 päivää kesäkuuta, jotta asetuksen (EY) N:o 2848/98 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti tehdyissä kirjallisissa sopimusehtojen muutoksissa tarkoitettujen määrät tulisivat huomioon otetuiksi.

(2) Kahden jäsenvaltion välisen sopimusten osalta on ilmoitettava käytetty valuutta.

LIITE II

Komissiolle kyseessä olevan satovuoden 30 päivästä syyskuuta alkaen kuukausittain toimitettavat tiedot

Tiedot kyseessä olevalta satovuodelta.

Komissiolle on toimitettava yhteenveto viimeistään kyseessä olevaa satovuotta seuraavan vuoden 30 päivänä kesäkuuta.

Satovuosi:

Tiedot toimittava jäsenvaltio:

Lajikeryhmä:

Tilanne tiedonantoa edeltävän kuukauden viimeisenä päivänä

Kyseessä oleva kuukausi:

	Tuottajajäsenvaltio (sama kuin ilmoituksen tekijä)	Tuottajajäsenvaltio Nimi:	Tuottajajäsenvaltio Nimi:	Tuottajajäsenvaltio Nimi:
1 Toimitettu määrä (tonnia)				
1.1 Vähimmäislaatuinen, asetuksen (EY) N:o 2848/98 liitteessä IV tarkoitettua kosteuspitoisuutta vastaavan raakatupakan kokonaismäärä, joka on toimitettu ensimmäisen jalostusasteen yritykselle				
1.2 Vähimmäislaatuinen, asetuksen (EY) N:o 2848/98 liitteessä IV tarkoitettua kosteuspitoisuutta vastaavan raakatupakan kokonaismäärä, jonka tuottajaryhmittymät ovat toimittaneet ensimmäisen jalostusasteen yritykselle				
2 Toimitettua vähimmäislaatuista vastaavan raakatupakan todellinen määrä (tonneina) ilman että paino on maukautettu kosteuspitoisuuden mukaan				
3 Arvio vielä toimittamattomista määristä (tonneina)				
4 Ensimmäisen jalostusasteen tosiasialisesti maksama keskimääräinen kilohinta ilman veroja tai muita maksuja, painotettuna ⁽²⁾ toimitetuilla määrillä	(kansallisena valuuttana)	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾

⁽¹⁾ Kahden jäsenvaltion välisten sopimusten osalta on ilmoitettava käytetty valuutta.

⁽²⁾ Laskutapa: $[summa (QL \times PP)]/QT$ = painotettu keskihinta, jossa QL on kyseessä olevan ryhmän osalta erässä toimitettu määrä ja PP kunkin erän ostohinta.

QT on ensimmäisen asteen jalostusyrityksille toimitettujen määrien kokonaismäärä tietyn lajikeryhmän osalta.

LIITE III

Komissiolle viimeistään kutakin vuosineljännestä seuraavan kuukauden viimeisenä päivänä toimitettavat tiedot ⁽¹⁾

Ensimmäisen jalostusasteen yritysten varastojen kehitys (tonneina)

Tiedot ilmoittava jäsenvaltio:

Tiedonannon päivämäärä:

Lajikeryhmä	Satovuosi	Yhteisön markkinoille edeltävänä vuosineljänneksenä varastosta toimitetut määrät	Kolmansien maiden markkinoille edeltävänä vuosineljänneksenä varastosta toimitetut määrät	Varastot edeltävän vuosineljänneksen viimeisenä päivänä

⁽¹⁾ Neljännesvuosittaiset määräajat ovat seuraavat:

- 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän maaliskuuta välinen ajanjakso: 30 päivä huhtikuuta,
- 1 päivän huhtikuuta ja 30 päivän kesäkuuta välinen ajanjakso: 31 päivä heinäkuuta,
- 1 päivän heinäkuuta ja 30 päivän syyskuuta välinen ajanjakso: 31 päivä lokakuuta,
- 1 päivän lokakuuta ja 31 päivän joulukuuta välinen ajanjakso: 31 päivä tammikuuta.

LIITE IV

Kumottu asetus ja sen muutokset

Komission asetus (EY) N:o 2636/1999	(EYVL L 323, 15.12.1999, s. 4)
Komission asetus (EY) N:o 1639/2000	(EYVL L 187, 26.7.2000, s. 39)
Komission asetus (EY) N:o 384/2001	(EYVL L 57, 27.2.2001 s. 16)

LIITE V

VASTAAVUUSTAUUKKO

Asetus (EY) N:o 2636/1999	Tämä asetus
1, 2 ja 3 artikla	1, 2 ja 3 artikla
4 artikla	—
—	4 artikla
5 artikla	5 artikla
Liitteet I, II ja III	Liitteet I, II ja III
—	Liite IV
—	Liite V

**KOMISSIO ASETUS (EY) N:o 605/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
asetuksesta (EY) N:o 1518/2003 poikkeamisesta vuonna 2004 vientitodistusten myöntämisaikojen osalta sianliha-alalla**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sianliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 29 päivänä lokakuuta 1975 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2759/75⁽¹⁾, ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 12 kohdan ja 22 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yksityiskohtaisista säännöistä vientitodistusjärjestelmän soveltamiseksi sianliha-alalla annetun komission asetuksen (EY) N:o 1518/2003⁽²⁾ annettu 28 päivänä elokuuta 2003, 3 artiklan 3 kohdassa säädetään, että vientitodistukset myönnetään sitä viikkoa, jonka aikana vientitodistushakemukset on jätetty, seuraavana keski-
viikkona, jollei komissio ole tällä välin toteuttanut erityistoimenpiteitä.
- (2) Kun otetaan huomioon vuoden 2004 yleiset vapaapäivät ja Euroopan unionin virallisen lehden epäsäännöllinen julkaiseminen kyseisinä päivinä, tämä harkinta-aika on liian lyhyt markkinoiden moitteettoman hallinnon varmistamisen kannalta. Sen vuoksi määräaikaa on syytä pidentää.

- (3) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat sianlihan hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 1518/2003 3 artiklan 3 kohdassa säädetään, vientitodistukset myönnetään jäljempänä mainittuina aikoina, jollei ennen kyseisiä päivämääriä toteuteta mainitun artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja erityistoimenpiteitä.

Todistushakemuksen jättöaika	Myöntämispäivä
5.—9. huhtikuuta 2004	15. huhtikuuta 2004
24.—28. toukokuuta 2004	3. kesäkuuta 2004
25.—29. lokakuuta 2004	5. marraskuuta 2004

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

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

⁽²⁾ EYVL L 217, 29.8.2003, s. 35. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 130/2004 (EUVL L 19, 27.1.2004, s. 14.)

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 606/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
asetuksesta (EY) N:o 174/1999 poikkeamisesta maito- ja maitotuotealan vientitodistusten voimassaoloajan osalta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 804/68 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista erityissäännöistä maito- ja maitotuotealan vientitodistusten ja vientitukien osalta 26 päivänä tammikuuta 1999 annetun komission asetuksen (EY) N:o 174/1999 ⁽²⁾ 6 artiklassa säädetään vientitodistusten voimassaoloaika.

(2) Asetuksesta (EY) N:o 174/1999 poikkeamisesta maito- ja maitotuotealan vientitodistusten voimassaoloajan osalta 15 päivänä tammikuuta 2004 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 67/2004 ⁽³⁾ rajoitetaan vientitodistusten voimassaoloaika 30 päivään huhtikuuta 2004. Koska maitotuotteiden uuden markkinatilanteen edellyttämät vientitukien hallinnointia koskevat toimenpiteet, jotka toteutetaan Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian 1 päivänä toukokuuta 2004 yhteisöön liittymisen vuoksi, eivät ole vielä kokonaan käytössä, on tarpeen säätää vientitodistusten voimassaoloajan jatkamisesta 31 päivän maaliskuuta 2004 jälkeen ja säilyttää niiden voimassaoloaika koskeva rajoitus. Jotta eräiden maitotuotteiden vientitukia koskevasta tarjouskilpailusta 26 päivänä maaliskuuta 2004 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 580/2004 ⁽⁴⁾ säädetty uusi tarjouskilpailujärjestelmä voisi toimia moitteettomasti, kyseistä rajoitusta ei pitäisi kuitenkaan soveltaa tässä yhteydessä myönnettyihin vientitodistuksiin.

(3) Olisi otettava huomioon Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian 1 päivänä toukokuuta 2004 tapahtuvan liittymisen,

jonka edellytyksenä on vuoden 2003 liittymisasiakirjan voimaantulo, mahdolliset vaikutukset yhteisön maitomarkkinoihin sekä tarve seurata yhteisön ja maailmanmarkkinoiden kehitystä. Sen vuoksi on aiheellista poiketa asetuksesta (EY) N:o 174/1999 ja säätää, että maitotuotteiden vientitodistusten, joiden hakemus on jätetty 15 päivästä huhtikuuta 2004, voimassaoloaika olisi rajoitettava 30 päivään kesäkuuta 2004.

(4) Maidon ja maitotuotteiden hallintokomitea ei ole antanut lausuntoa puheenjohtajansa asettamassa määräajassa,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 174/1999 6 artiklassa säädetään, tuen ennakkovahvistuksen sisältävien vientitodistusten, joita haetaan 1 päivän huhtikuuta ja 14 päivän huhtikuuta 2004 välisenä aikana kyseisen artiklan a—d alakohdassa tarkoitettuja tuotteita varten, voimassaoloaika päättyy 30 päivänä huhtikuuta 2004.

2. Asetuksen (EY) N:o 580/2004 2 artiklan mukaisesti haettujen tuen ennakkovahvistuksen sisältävien vientitodistusten voimassaoloaika päättyy kuitenkin 30 päivänä kesäkuuta 2004.

2 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 174/1999 6 artiklassa säädetään, tuen ennakkovahvistuksen sisältävien vientitodistusten, joita haetaan 15 päivästä huhtikuuta 2004 alkaen kyseisen artiklan a—d alakohdassa tarkoitettuja tuotteita varten, voimassaoloaika päättyy 30 päivänä kesäkuuta 2004.

3 artikla

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

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

⁽²⁾ EYVL L 20, 27.1.1999, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1948/2003 (EUVL L 287, 5.11.2003, s. 13).

⁽³⁾ EUVL L 10, 16.1.2004, s. 13.

⁽⁴⁾ EUVL L 90, 27.3.2004, s. 58.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

**KOMISSIO ASETUS (EY) N:o 607/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
asetuksen (EY) N:o 1146/2003 perusteella tapahtuvasta tuontioikeuksien uudelleen jakamisesta ja
kyseisestä asetuksesta poikkeamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon naudanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 17 päivänä toukokuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1254/1999 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 32 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Jalostettavaksi tarkoitetun jäädytetyn naudanlihan tuontitariffikiintiön avaamisesta ja hallinnoinnista 1 päivän heinäkuuta 2003 ja 30 päivän kesäkuuta 2004 välisenä aikana 27 päivänä kesäkuuta 2003 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1146/2003 ⁽²⁾ säädetään jalostettavaksi tarkoitetun jäädytetyn naudanlihan 50 700 tonnin tariffikiintiön avaamisesta 1 päivän heinäkuuta 2003 ja 30 päivän kesäkuuta 2004 väliseksi ajaksi. Kyseisen asetuksen 9 artiklassa säädetään käyttämättömien määrien uudelleen jakamisesta ottaen mahdollisesti huomioon tuontioikeuksien todellinen käyttö A- ja B-luokan tuotteiden osalta vuoden 2004 helmikuun loppuun mennessä.

(2) Eräs toimija on jättänyt tuontioikeushakemuksen, joka koskee 225 tonnia naudanlihaa A-luokan tuotteiden valmistamiseksi asetuksen (EY) N:o 1146/2003 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Tanskan toimivaltaisen viranomaisen tekemän hallinnollisen virheen vuoksi kyseisen toimijan hakemus, joka on toimitettu komissiolle 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti, koski ainoastaan 40:tä tonnia. Kyseinen kansallinen viranomainen havaitsi virheen vasta sen jälkeen, kun 5 artiklan 4 kohdassa mainittu tuontioikeuksien jakamismenettely oli päättynyt, ja se ilmoitti siitä komissiolle. Jotta toimijalle, joka oli jättänyt hakemuksensa asianmukaisesti, ei aiheutuisi seuraamuksia, on syytä toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet, jotta Tanskan toimivaltainen viranomainen voi oikaista hallinnollisen virheen soveliaalla tavalla. Sen vuoksi ja poiketen siitä, mitä edellä mainitun asetuksen 9 artiklassa säädetään, olisi ensinnäkin pienennettävä mainitun artiklan 1 kohdan mukaisesti vahvistettua kokonaismäärää määrällä, joka vastaa niiden tuontioikeuksien, jotka toimija olisi voinut oikeudenmukaisesti toivoa saavansa hakemuksensa perusteella ja niiden tuontioikeuksien, jotka toimija on tosiasiallisesti saanut, välistä erotusta. Toiseksi olisi säädettävä, että Tanskan

toimivaltainen viranomainen voi myöntää kyseiselle toimijalle tuontioikeuksia sen hakemuksen perusteella, jonka toimija oli jättänyt asetuksen (EY) N:o 1146/2003 5 artiklan mukaisesti.

(3) Koska kyseisen virheen huomioon ottaminen on aiheuttanut hallinnollisen viivästyksen, olisi pidennettävä 9 artiklan 4 kohdassa säädettyjä hakemuksen ja ilmoituksen määräaikoja.

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 1146/2003 9 artiklassa säädetään, Tanskan toimivaltainen viranomainen voi myöntää 72,199 tonnin tuontioikeudet toimijalle, joka oli hakenut tuontioikeuksia 225 tonnille lihaa, jota ei virheen vuoksi ollut otettu huomioon kuin 40 tonniin asti asetuksen (EY) N:o 1146/2003 5 artiklan mukaisesti.

2 artikla

1. Asetuksen (EY) N:o 1146/2003 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti jaettavat määrät ovat yhteensä 406,58 tonnia.

2. Asetuksen (EY) N:o 1146/2003 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu jako vahvistetaan seuraavasti:

— 321,20 tonnia A-luokan tuotteisiin tarkoitetuille määrille,

— 85,38 tonnia B-luokan tuotteisiin tarkoitetuille määrille.

3 artikla

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EY) N:o 1146/2003 9 artiklan 4 kohdassa säädetään, hakemusta koskeva määräaika on 7 päivä huhtikuuta 2004 ja ilmoitusta koskeva määräaika 16 päivä huhtikuuta 2004.

4 artikla

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

⁽¹⁾ EYVL L 160, 26.6.1999 p. 21. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1782/2003 (EUVL L 270, 21.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EUVL L 160, 28.6.2003, s. 59.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

KOMISSION ASETUS (EY) N:o 608/2004,**annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,****sellaisten elintarvikkeiden ja elintarvikkeiden ainesosien, joihin on lisätty fyto-steroleita, fyto-steroliestereitä, fyto-sterolia tai fyto-sterolianoliestereitä, pakkausmerkinnöistä****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon myytäväksi tarkoitettujen elintarvikkeiden merkintöjä, esillepanoa ja mainontaa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/13/EY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2003/89/EY⁽²⁾, ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdan ja 6 artiklan 7 kohdan

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Fytosterolit, fyto-steroliestereit, fyto-sterolit ja fyto-sterolianoliestereit alentavat seerumin kolesterolitasoja mutta mahdollisesti myös veren seerumin beetakaroteenitasoja. Tämän vuoksi jäsenvaltiot ja komissio pyysivät elintarvikealan tiedekomitealta lausuntoa useista lähteistä peräisin olevien fyto-sterolien, fyto-steroliesterien, fyto-sterolien tai fyto-sterolianoliesterien nauttimisen vaikutuksista.
- (2) Syyskuun 26 päivänä 2002 antamassaan lausunnossa, jossa luodaan yleiskatsaus useista ravintolähteistä peräisin olevien suurten fyto-sterolimäärien saannin pitkäaikaisvaikutuksiin ja kiinnitetään erityistä huomiota beetakaroteeniin kohdistuviin vaikutuksiin, elintarvikealan tiedekomitea vahvisti tarpeen ilmoittaa tuotteen merkinnöissä sen sisältämät fyto-sterolit, fyto-steroliestereit, fyto-sterolit ja fyto-sterolianoliestereit rasvaväitteiden, joihin on lisätty fyto-steroliestereitä, markkinoille saattamisen sallimisesta uuselintarvikkeina tai elintarvikkeiden uusina ainesosina Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 258/97 mukaisesti 24 päivänä heinäkuuta 2000 tehdyssä komission päätöksessä 2000/500/EY⁽³⁾ kuvatulla tavalla. Tiedekomitea totesi myös, ettei 3 grammaa ylittävän päiväsaannin lisähyödyistä ollut näyttöä ja että suuremmat saantimäärät saattavat aiheuttaa ei-toivottuja vaikutuksia. Siksi on syytä varovaisuuden nimissä pyrkiä siihen, ettei kasvisterolien saanti ylittäisi 3:a grammaa päivässä.
- (3) Fytosteroleja tai -stanoleja sisältävät tuotteet olisi sen vuoksi esitettävä yksittäisinä annoksina, jotka sisältävät joko enintään 3 grammaa tai enintään 1 gramman fyto-steroleja tai -stanoleja vapaina fyto-steroleina tai -stanoleina laskettuna. Muussa tapauksessa olisi selvästi määriteltävä elintarvikkeen vakioannos grammoina tai millilitroina ja ilmoitettava tällaisen annoksen sisältämä fyto-steroli- tai -stanolimäärä vapaina fyto-steroleina tai -stanoleina laskettuna. Tuotteitten koostumuksen ja pakkausmerkintöjen olisi joka tapauksessa oltava sellai-

sia, että käyttäjät voivat rajoittaa fyto-sterolien ja -stanolien saantiaan enintään 3 grammaan päivässä nauttimalla joko yhden enintään 3 grammaa sisältävän annoksen tai kolme enintään 1 gramman sisältävää annosta.

- (4) Jotta kuluttajien olisi helpompi ymmärtää merkintöjä, näyttää asianmukaiselta korvata pakkausmerkinnöissä ilmaisu "fyto-" sanalla "kasvi-".
- (5) Komission päätöksellä 2000/500/EY sallitaan tiettyjen fyto-steroliesterien lisääminen rasvaväitteisiin. Päätöksessä säädettyillä pakkausmerkintävaatimuksilla halutaan varmistaa, että tuote päätyy kohderyhmänsä eli sellaisten ihmisten käyttöön, jotka haluavat alentaa verensä kolesterolitasoa.
- (6) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat elintarvikkeiden ja eläinten terveyttä käsittelevän pysyvän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tätä asetusta sovelletaan elintarvikkeisiin ja elintarvikkeiden ainesosiin, joihin on lisätty fyto-steroleita, fyto-steroliestereitä, fyto-sterolia tai fyto-sterolianoliestereitä.

2 artikla

Pakkausmerkinnöissä fyto-steroli, fyto-steroliesteri, fyto-sterolit tai fyto-sterolianoliesteri on ilmoitettava termeillä "kasvisteroli", "kasvisteroliesteri", "kasvistanoli" ja "kasvistanoliesteri" tai tarvittaessa niiden monikkomuodoilla.

Rajoittamatta elintarvikkeiden merkintöjä koskevan yhteisön tai kansallisen lainsäädännön muiden vaatimusten soveltamista, elintarvikkeiden ja elintarvikkeiden ainesosien, joihin on lisätty fyto-steroleita, fyto-steroliestereitä, fyto-sterolia tai fyto-sterolianoliestereitä, merkintöihin on sisällyttävä seuraavat:

- 1) Samassa kentässä tuotteen kaupanimen kanssa on oltava selvästi havaittavana ja luettavana ilmoitus "lisätty kasvisteroleita/kasvistanoleita".
- 2) Lisättyjen fyto-sterolien, fyto-steroliesterien, fyto-sterolien tai fyto-sterolianoliesterien määrä (vapaiden kasvisterolien/kasvistanolien määrä prosentteina tai grammoina 100 grammassa tai 100 millilitrassa elintarviketta) on ilmoitettava ainesosaluettelossa.

⁽¹⁾ EYVL L 109, 6.5.2000, s. 29.⁽²⁾ EUVL L 308, 25.11.2003, s. 15.⁽³⁾ EYVL L 200, 8.8.2000, s. 59.

- 3) Merkinnöissä on ilmoitettava, että tuote on tarkoitettu yksinomaan ihmisille, jotka haluavat alentaa verensä kolesterolitasoa.
- 4) Merkinnöissä on ilmoitettava, että kolesterolitasoa alentavaa lääkitystä käyttävien potilaiden olisi käytettävä tuotetta vain lääkärin valvonnassa.
- 5) Merkinnöissä on oltava näkyvä ja helppolukuinen ilmoitus siitä, ettei tuote välttämättä ravitsemuksellisesti sovellu raskaana oleville ja imettäville naisille tai alle viisivuotiaille lapsille.
- 6) Merkinnöissä on suositeltava, että tuotetta käytetään osana tasapainoista ja monipuolista ruokavaliota, jonka yhteydessä nautitaan säännöllisesti hedelmiä ja vihanneksia karotenoiditason ylläpitämiseksi.
- 7) Samassa kentässä kuin 3 kohdan mukainen ilmoitus on ilmoitettava, ettei lisättyjä kasvisteroleita tai kasvistanoleita pitäisi nauttia enemmän kuin 3 grammaa päivässä.

- 8) Merkinnöissä on ilmoitettava elintarvike- tai elintarvikeaineesosa-annoksen määritelmä (mieluiten grammoina tai millilitroina) sekä kunkin annoksen sisältämä kasvisteroli- tai kasvistanolimäärä.

3 artikla

Kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulon jälkeen valmistettujen yhteisössä jo markkinoilla olevien elintarvikkeiden ja elintarvikkeiden ainesosien, joihin on lisätty fytostanoliestereitä, taikka komission päätöksellä 2000/500/EY sallittujen "rasvaliitteiden, joihin on lisätty fytosteroliestereitä," on vastattava tämän asetuksen 2 artiklan pakkausmerkintöjä koskevia säännöksiä.

4 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

David BYRNE

Komission jäsen

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 609/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
kemianteollisuudessa käytettävän valkoisen sokerin tuotantotuen vahvistamisesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sokerialan yhteisestä markkinajärjestelystä 19 päivänä kesäkuuta 2001 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1260/2001⁽¹⁾, ja erityisesti sen 7 artiklan 5 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 1260/2001 7 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jossain perustamissopimuksen 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista tilanteista oleville ja tiettyjen kemianteollisuuden tuotteiden valmistuksessa käytettävälle 1 artiklan 1 kohdan a ja f alakohdassa tarkoitetuille tuotteille, saman kohdan d alakohdassa tarkoitetuille siirapeille sekä CN-koodiin 1702 50 00 kuuluvalla kemiallisesti puhtaalle fruktoosille (levuloosille), silloin kun se on välituote, voidaan päättää myöntää tuotantotukia.
- (2) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1260/2001 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä tiettyjen kemianteollisuudessa käytettävien sokerialan tuotteiden tuotantotuen myöntämisen osalta 27 päivänä kesäkuuta 2001 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1265/2001⁽²⁾ määritetään säännöt tuotantotukien vahvistamiseksi sekä ne kemialliset tuotteet, joille voidaan myöntää tuotantotukea niiden valmistuksessa käytettävien kyseisten perustuotteiden osalta. Asetuksen (EY) N:o 1265/2001 5, 6 ja 7 artiklassa säädetään, että voimassa oleva raakasokerin, sakkaroosisiirappien ja sellaisenaan olevan isoglukoosin tuotantotuki lasketaan valkoiselle sokerille vahvistetun tuen perusteella kullekin perustuotteelle ominaisten edellytysten mukaisesti.
- (3) Asetuksen (EY) N:o 1265/2001 9 artiklassa säädetään, että valkoisen sokerin tuotantotuki on vahvistettava kuukausittain kunkin kuukauden 1 päivänä alkaviksi

kausiksi. Sitä voidaan muuttaa ennen määräajan päättymistä, jos yhteisön sokerinhinnat ja/tai maailmanmarkkinahinnat muuttuvat merkittävästi. Edellä mainittujen säännösten soveltamisesta seuraa, että tuotantotuki olisi vahvistettava 1 artiklan mukaiseksi ja mainitussa artiklassa esitetyksi kaudeksi.

- (4) Asetuksen (EY) N:o 1260/2001 1 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettun valkoisen sokerin ja raakasokerin määritelmän muuttamisen vuoksi lisättyä makutai väriainetta tai muita aineita sisältäviä sokereita ei enää pidetä näihin määritelmiin sisältyvinä ja niitä on sen vuoksi pidettävä ”muina sokereina” Asetuksen (EY) N:o 1265/2001 1 artiklan mukaan ne ovat kuitenkin perustuotteina oikeutettuja tuotantotukeen. Näihin tuotteisiin sovellettavan tuotantotuen vahvistamiseksi olisi sen vuoksi säädettävä niiden sakkaroosisipitoisuuteen perustuvasta laskentamenetelmästä.
- (5) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat sokerin hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1265/2001 4 artiklassa tarkoitetun valkoisen sokerin tuotantotuki vahvistetaan 45,414 EUR/100 kg:ksi.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2004.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

Franz FISCHLER

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 178, 30.6.2001, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 39/2004 (EYVL L 6, 10.1.2004, s. 16).

⁽²⁾ EYVL L 178, 30.6.2001, s. 63.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 610/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
tuontitullien vahvistamisesta riisialalla**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon vilja-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 22 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95 ⁽¹⁾,

ottaa huomioon neuvoston asetuksen (EY) N:o 3072/95 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä riisialan tuontitullien osalta 29 päivänä heinäkuuta 1996 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1503/96 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 3072/95 11 artiklassa säädetään, että tuotaessa mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitettuja tuotteita kannetaan yhteisen tullitariffin mukaiset tullit. Kyseisen artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tuotteiden osalta tuontitulli on kuitenkin yhtä suuri kuin näiden tuotteiden tuontihetkellä voimassa oleva interventiohintaa, jota on korotettu tietyllä prosenttimäärällä sen mukaan, onko kysymys esikuoritusta tai kokonaan hiotusta riisistä, ja josta on vähennetty tuotantohintaa. Tämä tulli ei kuitenkaan saa ylittää yhteisen tullitariffin tullien määriä.
- (2) Asetuksen (EY) N:o 3072/95 12 artiklan 3 kohdan mukaan cif-tuontihinnasta lasketaan kyseisen tuotteen maailmanmarkkinoiden tai yhteisön tuontimarkkinoiden edustavien hintojen perusteella.
- (3) Asetuksessa (EY) N:o 1503/96 vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 3072/95 soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt riisialan tuontitullien osalta.

- (4) Tuontitulleja sovelletaan uusien tullien vahvistamisen voimaantuloon asti. Ne jäävät myös voimaan, jos seuraavaa kausittaista vahvistamista edeltävien kahden viikon aikana ei ole käytettävissä asetuksen (EY) N:o 1503/96 5 artiklassa säädetystä viitelähteestä saatavaa noteerausta.
- (5) Tuontitullijärjestelmän moitteettoman toiminnan vuoksi olisi tullien laskemisessa käytettävä kelluvien valuuttojen osalta viiteajanjakson aikana markkinakursseja.
- (6) Asetuksen (EY) N:o 1503/96 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan tuontitullit, jotka on vahvistettu 15 päivästä toukokuuta 2003 komission asetuksella (EY) N:o 832/2003 ⁽³⁾, tarkastetaan tämän asetuksen liitteiden mukaisesti,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 3072/95 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tuontitullien riisialalla tarkastetaan asetuksen (EY) N:o 1503/96 4 artiklan säännösten mukaisesti ja vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä I, liitteessä II annettujen tekijöiden perusteella.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2004.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Maatalouden pääjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 329, 30.12.1995, s. 18. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 411/2002 (EYVL L 62, 5.3.2002, s. 27).

⁽²⁾ EYVL L 189, 30.7.1996, s. 71. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 2294/2003 (EUVL L 340, 24.12.2003, s. 12).

⁽³⁾ EUVL L 120, 15.5.2003, s. 15.

LIITE I

Riisin ja rikkoutuneiden riisinjyvien tuontitullit

(EUR/t)

CN-koodi	Tuontimaksut ⁽²⁾				
	Kolmannet maat (muut kuin AKT-valtiot ja Bangladesh) ⁽³⁾	AKT-valtiot ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati Intia ja Pakistan ⁽⁵⁾	Egypti ⁽⁶⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

⁽¹⁾ AKT-valtioista peräisin olevan riisin tuonnista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2286/2002 (EYVL L 348, 21.12.2002, s. 5) sekä komission asetuksen (EY) N:o 638/2003, sellaisena kuin se on muutettuna, (EYVL L 93, 10.4.2003, s. 3), soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä.

⁽²⁾ Asetuksen (ETY) N:o 1706/98 mukaisesti maksuja ei sovelleta Afrikan, Karibian ja Tyynenmeren valtioista peräisin oleviin ja suoraan Réunionin merentakaiseen departementtiin tuotaviin tuotteisiin.

⁽³⁾ Réunionin merentakaiseen departementtiin tuotavalta riisiltä kannettava maksu määritellään asetuksen (EY) N:o 3072/95, 11 artiklan 3 kohdassa.

⁽⁴⁾ Bangladeshistä peräisin olevan riisin, lukuun ottamatta rikkoutuneita riisinjyviä (CN-koodi 1006 40 00), tuontiin sovelletaan maksua neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3491/90 (EYVL L 337, 4.12.1990, s. 1) ja komission asetuksessa (ETY) N:o 862/91 (EYVL L 88, 9.4.1991, s. 7), sellaisena kuin se on muutettuna, määritellyn järjestelmän mukaisesti.

⁽⁵⁾ MMA:ista peräisin olevien tuotteiden tuonti vapautetaan maksusta neuvoston päätöksen 91/482/ETY (EYVL L 263, 19.9.1991, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna, 101 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

⁽⁶⁾ Intiasta ja Pakistanista peräisin olevaan esikuorittuun Basmati-lajikkeeseen riisiin sovelletaan 250 EUR/t (asetuksen (EY) N:o 1503/96 4 a artikla, sellaisena kuin se on muutettuna).

⁽⁷⁾ Tuontitulli vahvistettu yhteisessä tullitariffissa.

⁽⁸⁾ Egyptistä peräisin olevan ja sieltä yhteisön alueelle tulevan riisin tuonnista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2184/96 (EYVL L 292, 15.11.1996, s. 1) sekä komission asetuksen (EY) N:o 196/97 (EYVL L 31, 1.2.1997, s. 53), soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä.

LIITE II

Tuontitullien laskeminen riisialalla

	Paddy- eli raakariisi	Indica-riisi		Japonica-riisi		Rikkoutuneet riisinjyvät
		Esikuorittu	Hiottu	Esikuorittu	Hiottu	
1. Tuontitulli (EUR/t)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Laskuperusteet:						
a) Cif ARAG -hintaa (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) FOB-hintaa (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Merirahti (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Alkuperä	—	USDA ja toimijat	USDA ja toimijat	Toimijat	Toimijat	—

(¹) Tuontitulli vahvistettu yhteisessä tullitariffissa.

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o 611/2004,
annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004,
tuontitullien vahvistamisesta vilja-alalla**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon vilja-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1766/92 ⁽¹⁾,

ottaa huomioon neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1766/92 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä vilja-alan tuontitullien osalta 28 päivänä kesäkuuta 1996 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1249/96 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 2 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (ETY) N:o 1766/92 10 artiklassa säädetään, että tuotaessa mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitettuja tuotteita kannetaan yhteisen tullitariffin mukaiset tullit. Kyseisen artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tuotteiden osalta tuontitulli on kuitenkin yhtä suuri kuin näiden tuotteiden interventiohintaa tuonnin tapahtuessa korotettuna 55 prosentilla, josta on vähennetty kyseessä olevaan toimitukseen sovellettava cif-tuotantohinta. Tuontitulli ei saa kuitenkaan ylittää yhteisen tullitariffin mukaista tullimaksua.
- (2) Asetuksen (ETY) N:o 1766/92 10 artiklan 3 kohdan mukaan cif-tuontihinnat lasketaan kyseessä olevan tuotteen edustavien maailmanmarkkinahintojen perusteella.

- (3) Asetuksessa (EY) N:o 1249/96 vahvistetaan asetuksen (ETY) N:o 1766/92 soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt vilja-alan tuontitullien osalta.
- (4) Tuontitulleja sovelletaan uusien tullien vahvistamisen voimaantuloon asti.
- (5) Tuontitullijärjestelmän moitteettoman toiminnan vuoksi olisi tullien laskemisessa käytettävä kelluvien valuuttojen osalta viiteajanjakson aikana edustavia markkinakursseja.
- (6) Asetuksen (EY) N:o 1249/96 soveltamisesta seuraa, että tuontitullit vahvistetaan tämän asetuksen liitteen I mukaisesti,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (ETY) N:o 1766/92 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tuontitullien vilja-alalla vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä I liitteessä II annettujen tekijöiden perusteella.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2004.

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

Tehty Brysselissä 31 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Maatalouden pääjohtaja

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

⁽²⁾ EYVL L 161, 29.6.1996, s. 125. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1110/2003 (EUVL L 158, 27.6.2003, s. 12).

LIITE I

Asetuksen (ETY) N:o 1766/92 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tuotteiden tuontitullit

CN-koodi	Tavaran kuvaus	Tuontitulli ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	Durumvehnä korkealaatuinen	0,00
	keskilaatuinen	0,00
	heikkolaatuinen	0,00
1001 90 91	Tavallinen vehnä, siemenvilja	0,00
ex 1001 90 99	Tavallinen vehnä, korkealaatuinen, muu kuin siemenvilja	0,00
1002 00 00	Ruis	19,42
1005 10 90	Maissi, siemenvilja, muu kuin hybridimaissi	23,89
1005 90 00	Maissi, muu kuin siemenvilja ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Durra, muut kuin kylvämiseen tarkoitettut hybridit	19,42

⁽¹⁾ Atlantin valtameren tai Suezin kanavan kautta yhteisöön tulevien tavaroiden osalta (asetuksen (EY) N:o 1249/96 2 artiklan 4 kohta) tuoja voi päästä osalliseksi tullinalennuksesta, joka on:

— 3 EUR/t, jos purkamissatama sijaitsee Välimerellä, tai

— 2 EUR/t, jos purkamissatama sijaitsee Irlannissa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Tanskassa, Ruotsissa, Suomessa tai Iberian niemimaan Atlantin valtameren puoleisella rannikolla.

⁽²⁾ Tuoja voi päästä osalliseksi kiinteämääräisestä alennuksesta, jonka määrä on 24 EUR tonnilta, jos asetuksen (EY) N:o 1249/96 2 artiklan 5 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät.

LIITE II

Tullien laskentatekijät

(15.3.2004 ja 31.3.2004 välisenä aikana)

1. Asetuksen (EY) N:o 1249/96 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun viitekauden keskiarvot:

Pörssinoteeraukset	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Tuote (valkuais-%, kun kosteus on 12 %)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	keski-laatuinen (*)	heikko-laatuinen (**)	US barley 2
Noteeraus (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Lisä/Meksikonlahti (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Lisä/Suuret järvet (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Vähennys 10 EUR/t (asetuksen (EY) N:o 1249/96 4 artiklan 3 kohta).

(**) Vähennys 30 EUR/t (asetuksen (EY) N:o 1249/96 4 artiklan 3 kohta).

(***) Lisäys 14 EUR/t mukaan lukien (asetuksen (EY) N:o 1249/96 4 artiklan 3 kohta).

(****) Fob Duluth.

2. Asetuksen (EY) N:o 1249/96 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun viitekauden keskiarvot:

Maksut: Meksikonlahti—Rotterdam: 33,83 EUR/t; Suuret järvet—Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Asetuksen (EY) N:o 1249/96 4 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetut tukipalkkiot: 0,00 EUR/t (HRW2)
-
- 0,00 EUR/t (SRW2).

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

NEUVOSTO

NEUVOSTON PÄÄTÖS,

tehty 8 päivänä maaliskuuta 2004,

jäsenvaltioiden, jotka ovat vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia, valtuuttamisesta Euroopan yhteisön puolesta ratifioimaan mainittua yleissopimusta muuttava pöytäkirja tai liittymään siihen

(2004/294/EY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 61 artiklan c kohdan ja 67 artiklan yhdessä 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ja 3 kohdan toisen alakohdan kanssa,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Pöytäkirja vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn, 28 päivänä tammikuuta 1964 tehdyllä lisäpöytäkirjalla ja 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen (jäljempänä 'Pariisin yleissopimus') muuttamisesta on neuvoteltu, jotta korvausten maksamista ydintapahtumien aiheuttamien vahinkojen uhreille voitaisiin parantaa. Pöytäkirjassa määrätään korvausvastuumäärien korottamisesta ja ydinvoiman alan vahingonkorvausjärjestelmän ulottamisesta ympäristövahinkoihin.
- (2) Komissio on neuvotellut neuvoston 13 päivänä syyskuuta 2002 hyväksymien neuvotteluohjeiden mukaisesti yhteisön puolesta Pariisin yleissopimusta muuttavasta pöytäkirjasta yhteisön toimivaltaan kuuluvien asioiden osalta. Neuvoston neuvotteluohjeissa ei määrätty neuvotelemaan lausekkeesta, joka mahdollistaisi yhteisön liittymisen pöytäkirjaan.
- (3) Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolet ovat hyväksyneet pöytäkirjan lopullisesti. Pöytäkirjan teksti on neuvoston neuvotteluohjeiden mukainen.

- (4) Yhteisöllä on Pariisin yleissopimuksen 13 artiklan muutoksen osalta yksinomainen toimivalta siltä osin kuin kyseinen muutos vaikuttaa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta 2000 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 44/2001 ⁽²⁾ vahvistettuihin sääntöihin. Jäsenvaltiot säilyttävät toimivaltansa sellaisten tämän yleissopimuksen piiriin kuuluvien alojen osalta, jotka eivät vaikuta yhteisön oikeuteen. Ottaen huomioon yleissopimusta muuttavan pöytäkirjan tavoitteet ja tarkoitus, ei ole mahdollista erottaa toisistaan yhteisön ja jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvien pöytäkirjan määräysten hyväksymistä.

- (5) Pariisin yleissopimusta muuttava pöytäkirja on yhteisölle ja sen jäsenvaltioille erityisen tärkeä, sillä sen avulla ydintapahtumien aiheuttamien vahinkojen korvaamista on mahdollista parantaa.

- (6) Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia olevat jäsenvaltiot allekirjoittivat pöytäkirjan Euroopan yhteisön puolesta 12 päivänä helmikuuta 2004 edellyttäen, että pöytäkirja myöhemmin tehdään, neuvoston päätöksen 2003/882/EY ⁽³⁾ mukaisesti.

- (7) Alueelliset järjestöt eivät voi liittyä Pariisin yleissopimukseen ja sitä muuttavaan pöytäkirjaan. Tästä syystä yhteisö ei voi allekirjoittaa ja ratifioida pöytäkirjaa eikä liittyä siihen. Näin ollen on perusteltua, että jäsenvaltiot poikkeuksellisesti ratifioivat pöytäkirjan tai liittyvät siihen yhteisön puolesta.

⁽¹⁾ Lausunto annettu 26. helmikuuta 2004 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EYVL L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUVL L 338, 23.12.2003, s. 32.

- (8) Kolme jäsenvaltiota, Itävalta, Irlanti ja Luxemburg, eivät kuitenkaan ole Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia. Koska pöytäkirjalla muutetaan Pariisin yleissopimusta, koska asetuksessa (EY) N:o 44/2001 sallitaan niiden jäsenvaltioiden, joita yleissopimus sitoo, soveltaa edelleen yleissopimuksessa määrättyjä toimivaltasääntöjä ja koska pöytäkirjalla ei olennaisesti muuteta mainitun yleissopimuksen toimivaltasääntöjä, on pidettävä asiallisesti perusteltuna, että tämä päätös osoitetaan ainoastaan niille jäsenvaltioille, jotka ovat Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia. Näin ollen Itävalta, Irlanti ja Luxemburg noudattavat edelleen asetuksessa (EY) N:o 44/2001 vahvistettuja yhteisön sääntöjä ja soveltavat niitä Pariisin yleissopimuksen ja sitä muuttavan pöytäkirjan soveltamisalalla.
- (9) Olisi siis säädettävä, että ne jäsenvaltiot, jotka ovat Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia, ratifioivat Pariisin yleissopimusta muuttavan pöytäkirjan tai liittyvät siihen yhteisön puolesta ja tässä päätöksessä säädettyin edellytyksin. Pöytäkirjan ratifiointi ja siihen liittyminen eivät vaikuta Itävallan, Irlannin ja Luxemburgin asemaan.
- (10) Pöytäkirjan määräyksiä sovelletaan näin ollen Euroopan yhteisön osalta vain niihin jäsenvaltioihin, jotka nykyisin ovat Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia, eivätkä ne vaikuta Itävallan, Irlannin ja Luxemburgin asemaan.
- (11) Asetus (EY) N:o 44/2001 sitoo Yhdistynyttä kuningaskuntaa ja Irlantia, ja ne osallistuvat siten tämän päätöksen tekemiseen.
- (12) Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen ja Euroopan yhteisön perustamissopimukseen liitetyn, Tanskan asemasta tehdyn pöytäkirjan 1 ja 2 artiklan mukaisesti Tanska ei osallistu tämän päätöksen tekemiseen, se ei sido Tanskaa eikä sitä sovelleta Tanskaan,

ON TEHNYT SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Jäsenvaltioiden, jotka ovat nyt Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia, on ratifioitava Euroopan yhteisön puolesta edellä mainittua yleissopimusta muuttava pöytäkirja tai

liittyttävä siihen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön toimivaltaa. Pöytäkirjan ratifiointi ja siihen liittyminen eivät vaikuta Itävallan, Irlannin ja Luxemburgin asemaan.

2. Pariisin yleissopimusta muuttavan pöytäkirjan teksti on tämän päätöksen liitteenä.

3. Tässä asetuksessa 'jäsenvaltioilla' tarkoitetaan kaikkia jäsenvaltioita lukuun ottamatta Itävaltaa, Irlantia, Luxemburgia ja Tanskaa.

2 artikla

1. Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia olevien jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet voidakseen tallettaa pöytäkirjan ratifiointia tai siihen liittymistä koskevat asiakirjat Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön pääsihteeristön samanaikaisesti kohtuullisessa ajassa, mahdollisuuksien mukaan ennen 31 päivää joulukuuta 2006.

2. Pariisin yleissopimuksen sopimuspuolia olevat jäsenvaltiot vaihtavat ennen 1 päivää heinäkuuta 2006 neuvostossa komission kanssa tietoja siitä, milloin ne katsovat saavansa sopimukseen liittymisen tai sopimuksen ratifioinnin edellyttämät parlamentaariset menettelynsä päätökseen. Tällä perusteella päätetään samanaikaisen tallettamisen päivämäärästä ja yksityiskohtaisista säännöistä.

3 artikla

Ratifioituaan Pariisin yleissopimusta muuttavan pöytäkirjan tai liittyttyään siihen jäsenvaltioiden on kirjallisesti ilmoitettava Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön pääsihteerille, että ratifiointi tai liittyminen on tapahtunut tämän päätöksen mukaisesti.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu jäsenvaltioille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti.

Tehty Brysselissä 8 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

D. AHERN

Puheenjohtaja

PÖYTÄKIRJA

vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn, 28 päivänä tammikuuta tehdyllä lisäpöytäkirjalla ja 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen muuttamisesta

Saksan liittotasavallan, Belgian kuningaskunnan, Tanskan kuningaskunnan, Espanjan kuningaskunnan, Suomen tasavallan, Ranskan tasavallan, Kreikan tasavallan, Italian tasavallan, Norjan kuningaskunnan, Alankomaiden kuningaskunnan, Portugalin tasavallan, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan, Slovenian tasavallan, Ruotsin kuningaskunnan, Sveitsin valaliiton ja Turkin tasavallan HALLITUKSET,

jotka pitävät toivottavana muuttaa Euroopan taloudellisen yhteistyön järjestön, nykyisen Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön puitteissa 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehtyä, Pariisissa 28 päivänä tammikuuta allekirjoitetulla lisäpöytäkirjalla ja Pariisissa 16 päivänä marraskuuta 1982 allekirjoitetulla pöytäkirjalla muutettua yleissopimusta,

OVAT SOPINEET seuraavasta:

I

Vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehtyä, 28 päivänä tammikuuta 1964 tehdyllä lisäpöytäkirjalla ja 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla muutettua yleissopimusta muutetaan seuraavasti:

A. Korvataan yleissopimuksen 1 artiklan a kohdan i ja ii alakohta seuraavasti:

- ”i) ’Ydintapahtuma’ tarkoittaa jokaista ydinvahingon aiheuttanutta tapahtumaa tai samasta alkulähteestä johtunutta tapahtumasarjaa.
- ii) ’Ydinlaitos’ tarkoittaa reaktoreita, lukuun ottamatta kuljetusvälineen osana olevia reaktoreita, ydinainetta valmistavia tai käsitteleviä tehtaita, ydinpolttoaineen isotoppeja erottavia tehtaita, säteilytetyn ydinpolttoaineen muokkausta suorittavia tehtaita, ydinaineen säilytyslaitoksia, lukuun ottamatta niitä laitoksia, jotka on tarkoitettu vain tilapäiseen varastointiin aineen kuljetuksen aikana, sellaisia reaktoreita, tehtaita ja laitoksia, joita ollaan poistamassa käytöstä, sekä sen mukaan kuin järjestön ydinenergian johtokomitea (jäljempänä ’johtokomitea’) määrää, muita laitoksia, joissa on ydinpolttoainetta tai radioaktiivista ainetta tai jätettä. Sopi-musvaltio voi määrätä, että saman haltijan kahta tai useampaa samalla alueella sijaitsevaa ydinlaitosta, samoin kuin muita samalla alueella sijaitsevia tiloja, joissa säilytetään radioaktiivista ainetta, pidetään yhtenä ydinlai-toksena.”

B. Lisätään yleissopimuksen 1 artiklan a kohtaan seuraava uusi vii, viii, ix ja x alakohta:

”vii) ’Ydinvahinko’ tarkoittaa:

1. kuolemantapausta tai henkilövahinkoa;
2. omaisuuden tuhoutumista tai vahingoittumista;

sekä, sen mukaan kuin toimivaltaisen tuomioistuimen soveltamassa laissa määrätään, seuraavia vahinkoja:

3. edellä 1 tai 2 alakohdassa tarkoitettu vahingosta johtuvaa taloudellista menetystä, siltä osin kuin se ei sisällä kyseisissä alakohdissa tarkoitettuun vahinkoon, jos taloudellisen menetyksen kärsineellä on oikeus vaatia korvausta kyseisissä alakohdissa tarkoitettu vahingosta;
4. pilaantuneen ympäristön ennallistamistoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia, paitsi jos pilaantuminen on vähäistä, edellyttäen, että toimenpiteisiin on tosiasiaassa ryhdytty tai ryhdytään ja että kustannukset eivät sisällä 2 alakohdassa tarkoitettuun vahinkoon;
5. tulon menetystä, joka johtuu ympäristön käyttöön tai hyödyntämiseen liittyvästä välittömästä taloudelli-sesta edusta ja on aiheutunut ympäristön merkittävästä pilaantumisesta siltä osin kuin menetys ei sisällä edellä 2 alakohdassa tarkoitettuun vahinkoon;
6. torjuntatoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia, ja tällaisista toimenpiteistä johtuvia lisävahinkoja, kuitenkin niin,

että ydinvahingolla tarkoitetaan 1—5 alakohdan mukaista menetystä tai vahinkoa ainoastaan niiltä osin kuin se aiheutuu ydinlaitoksessa olevan säteilylähteen ionisoivasta säteilystä, ydinpolttoaineen tai radioaktiivisen tuotteen tai jätteen ionisoivasta säteilystä taikka tällaisesta laitoksesta peräisin olevan tai sellaiseen kuljetet-tavan ydinaineen ionisoivasta säteilystä, joka johtuu joko kyseessä olevan aineen tai tuotteen radioaktiivisista ominaisuuksista tai mainitunlaisista ominaisuuksista ja niiden yhteydessä esiintyvistä aineen tai tuotteen myrkyllisyyteen tai räjähtävyyteen liittyvistä tai muista vaarallisista ominaisuuksista.

- viii) 'Ennallistamistoimenpiteet' tarkoittavat kohtuullisia toimenpiteitä, jotka sen paikan toimivaltaiset viranomaiset, missä niihin ryhdytään, ovat hyväksyneet ja joilla pyritään korjaamaan tai palauttamaan ennalleen vahingoittuneita tai tuhoutuneita ympäristön osia tai, mikäli kohtuullista, sijoittamaan tällaisia osia vastaava aines ympäristöön. Se, kenellä on oikeus ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin, määräytyy sen valtion lain mukaan, jossa ydinvahinko kärsitään.
- ix) 'Torjuntatoimenpiteet' tarkoittavat kohtuullisia toimenpiteitä, jotka sen paikan toimivaltaiset viranomaiset, missä niihin ryhdytään, ovat hyväksyneet ja joilla pyritään ydinvahingon tai sellaisen tapahtuman jälkeen, joka aiheuttaa vakavan ja välittömän ydinvahingon uhan, estämään tai minimoimaan a kohdan vii alakohdan 1—5 alakohdassa tarkoitettu menetys tai vahinko.
- x) 'Kohtuulliset toimenpiteet' tarkoittavat toimenpiteitä, joita toimivaltaisen tuomioistuimen soveltaman lain mukaan pidetään asianmukaisina ja kustannuksiltaan kohtuullisina kaikki asiaan vaikuttavat tekijät huomioon ottaen, esimerkiksi:
 - 1. aiheutuneen ydinvahingon luonne ja laajuus tai torjuntatoimenpiteiden osalta vahingon uhan luonne ja laajuus;
 - 2. toimenpiteiden todennäköinen tehokkuus silloin, kun niihin ryhdytään; ja
 - 3. asiaan liittyvä tieteellinen ja tekninen asiantuntemus."

C. Korvataan yleissopimuksen 2 artikla seuraavasti:

"2 artikla

- a) Tätä yleissopimusta sovelletaan ydinvahinkoon, joka on kärsitty seuraavien valtioiden alueella tai niiden kansainvälisen oikeuden mukaisesti perustetulla meriväyläalueella taikka niiden rekisteröimällä aluksella tai ilma-aluksella, silloin kun alus ei ole sellaisen tämän yleissopimuksen ulkopuolisen valtion alueella, jota ei mainita tämän kohdan ii—iv alakohdassa:
 - i) sopimusvaltio;
 - ii) tämän yleissopimuksen ulkopuolinen valtio, joka on ydintapahtuman ajankohtana Wienissä 21 päivänä toukokuuta 1963 tehdyn korvausvastuuta ydinvahinkojen alalla koskevan yleissopimuksen sopimusvaltio, mukaan lukien sen muutokset, jotka ovat kyseisen sopimusvaltion osalta voimassa, sekä 21 päivänä syyskuuta 1988 tehdyn Wienin ja Pariisin yleissopimusten soveltamista koskevan yhteispöytäkirjan osapuoli, edellyttäen kuitenkin, että se Pariisin yleissopimuksen sopimusvaltio, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, on myös yhteispöytäkirjan osapuoli;
 - iii) tämän yleissopimuksen ulkopuolinen valtio, jolla ei ydintapahtuman ajankohtana ole alueellaan tai kansainvälisen oikeuden mukaisesti perustetulla meriväyläalueellaan yhtään ydinlaitosta; tai
 - iv) muu tämän yleissopimuksen ulkopuolinen valtio, jolla on ydintapahtuman ajankohtana voimassa ydinvastuuta koskeva lainsäädäntö, joka mahdollistaa vastaavat vastavuoroiset edut ja joka perustuu samanlaisiin periaatteisiin kuin tämä yleissopimus, mukaan lukien säännökset ydinlaitoksen haltijan tuottamuksesta riippumattomasta vastuusta, ydinlaitoksen haltijan yksinomaisesta vastuusta tai vastaavanlaisesta vastuusta, tuomioistuimen yksinomaisesta toimivallasta, kaikkien ydintapahtuman uhrien tasa-arvoisesta kohtelusta, tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta, sekä korvausten, korkojen ja kustannusten vapaasta siirto-oikeudesta.
- b) Tämän artiklan määräykset eivät estä sopimusvaltiota, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, antamasta säännöksiä tämän yleissopimuksen laajemmasta soveltamisesta."

D. Korvataan yleissopimuksen 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

- a) Ydinlaitoksen haltija on tämän yleissopimuksen mukaisesti vastuussa ydinvahingosta silloin, kun kyse ei ole:
 - i) ydinvahingosta, joka on kohdistunut ydinlaitokseen itseensä tai tämän laitoksen alueella olevaan muuhun valmiiseen tai rakenteilla olevaan ydinlaitokseen; eikä
 - ii) ydinvahingosta, joka on kohdistunut edellä tarkoitettujen laitosten alueella olevaan omaisuuteen, jota käytetään tai joka on tarkoitettu käytettäväksi sellaisten laitosten yhteydessä,
- ja kun vahinko on todistettavasti aiheutunut kyseisessä ydinlaitoksessa sattuneesta ydintapahtumasta tai siihen liittyy kyseisestä laitoksesta peräisin olevia ydinaineita, jollei 4 artiklan määräyksistä muuta johdu.

- b) Kun ydinvahinko on aiheutunut sekä ydintapahtumasta että muusta tapahtumasta, sitä osaa muun tapahtuman aiheuttamasta vahingosta, jota ei voida kohtuudella erottaa ydintapahtuman aiheuttamasta ydinvahingosta, pidetään ydintapahtuman aiheuttamana ydinvahinkona. Kun ydinvahinko on aiheutunut sekä ydintapahtumasta että sellaisesta ionisoivasta säteilystä, jota tämä yleissopimus ei koske, tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita kyseiseen ionisoivaan säteilyyn liittyvien henkilöiden vastuuta eivätkä muutoin vaikuta siihen.”
- E. Numeroidaan yleissopimuksen 4 artiklan c ja d kohta uudelleen d ja e kohdaksi ja lisätään artiklaan seuraava uusi c kohta:
- ”c) Vastuu voi a kohdan i ja ii alakohdan ja b kohdan i ja ii alakohdan mukaisesti siirtyä toisen ydinlaitoksen haltijalle ainoastaan, jos kuljetettavilla ydinaineilla on kyseiselle ydinlaitoksen haltijalle välitöntä taloudellista merkitystä.”
- F. Korvataan yleissopimuksen 5 artiklan b ja d kohta seuraavasti:
- ”b) Jos ydinvahinko on kuitenkin aiheutunut ydinlaitoksessa sattuneesta ydintapahtumasta, joka koskee vain ydinaineita, jotka on varastoitu sinne tilapäisesti kuljetuksen aikana, ydinlaitoksen haltija ei ole vastuussa, jos toinen ydinlaitoksen haltija tai henkilö on 4 artiklan mukaan ydinvahingosta vastuussa.
- c) Jos useat ydinlaitoksen haltijat ovat tämän yleissopimuksen mukaan vastuussa samasta ydinvahingosta, he vastaavat siitä omasta ja toistensa puolesta, kuitenkin niin, että jos vastuu johtuu ydinvahingosta, joka on aiheutunut kuljetettavina olevia ydinaineita koskevasta ydintapahtumasta joko samassa kuljetusvälineessä tai, kun on kysymys kuljetuksen aikana tapahtuneesta tilapäisestä varastoinnista, samassa ydinlaitoksessa, mainittujen ydinlaitoksen haltijain yhteenlasketun vastuun enimmäismäärä on sama kuin korkein yksittäisen ydinlaitoksen haltijan vastuu on 7 artiklan mukaan. Missään tapauksessa ei ydinlaitoksen haltijan vastuu ydintapahtuman johdosta voi olla suurempi kuin hänen 7 artiklan mukainen vastuunsa.”
- G. Korvataan yleissopimuksen 6 artiklan c ja e kohta seuraavasti:
- ”c) i) Tämän yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta:
- 1) henkilön vastuuseen sellaisesta ydintapahtumasta aiheutuneesta ydinvahingosta, josta ydinlaitoksen haltija ei 3 artiklan a kohdan tai 9 artiklan nojalla ole vastuussa tämän yleissopimuksen mukaan ja joka on johtunut tämän henkilön vahingoittamisen tarkoituksessa tekemästä toimesta tai laiminlyönnistä;
 - 2) kuljetusvälineen osana olevan reaktorin käyttöön asianmukaisesti luvan saaneen henkilön vastuuseen ydintapahtuman aiheuttamasta ydinvahingosta, jos ydinlaitoksen haltija ei ole vahingosta vastuussa 4 artiklan a kohdan iii alakohdan tai b kohdan iii alakohdan mukaan.
- ii) Laitoksen haltija ei ole vastuussa tämän yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolella olevista ydintapahtuman aiheuttamista ydinvahingoista.”
- ”e) Jos ydinlaitoksen haltija osoittaa, että ydinvahinko on aiheutunut kokonaan tai osittain joko vahingonkär sineen törkeästä huolimattomuudesta tai vahingonkär sineen vahingoittamisen tarkoituksessa tekemästä toimesta tai laiminlyönnistä, toimivaltainen tuomioistuin voi vapauttaa ydinlaitoksen haltijan korvausvelvoitteesta kokonaan tai osittain kyseisen henkilön kärsimän vahingon osalta, jos tämä on kansallisen lain mukaan mahdollista.”
- H. Korvataan yleissopimuksen 7 artikla seuraavasti:
- ”7 artikla
- a) Kukin sopimusvaltio varmistaa lainsäädäntönsä mukaisesti, että ydinlaitoksen haltijan vastuu yksittäisestä ydintapahtuman aiheuttamasta ydinvahingosta on vähintään 700 miljoonaa euroa.
- b) Edellä a kohdan ja 21 artiklan c kohdan määräysten estämättä sopimusvaltio voi:
- i) vahvistaa ydinlaitokselle alhaisemman vastuun määrän, ottaen huomioon kyseessä olevan ydinlaitoksen luonteen ja seuraukset, joita sieltä peräisin olevalla ydintapahtumalla todennäköisesti olisi, edellyttäen kuitenkin, että tällä tavoin vahvistettu määrä on joka tapauksessa vähintään 70 miljoonaa euroa; ja
 - ii) vahvistaa ydinaineiden kuljetukselle alhaisemman vastuun määrän ottaen huomioon kuljetettavien ydinaineiden luonteen ja seuraukset, joita siitä peräisin olevalla ydintapahtumalla todennäköisesti olisi, edellyttäen kuitenkin, että tällä tavoin vahvistettu määrä on joka tapauksessa vähintään 80 miljoonaa euroa.
- c) Korvaus, joka maksetaan ydintapahtuman ajankohtana kyseessä olevia ydinaineita sisältäneelle kuljetusvälineelle aiheutuneesta ydinvahingosta, ei voi alentaa ydinlaitoksen haltijan vastuuta muusta ydinvahingosta alle 80 miljoonan euron tai alle sellaisen korkeamman vastuun määrän, josta sopimusvaltion lainsäädännössä säädetään.
- d) Sopimusvaltion alueella olevien ydinlaitosten haltijoiden vastuun määrää, joka on vahvistettu a tai b kohdan mukaisesti taikka 21 artiklan c kohdan mukaisesti, sekä c kohdan mukaisia sopimusvaltion lainsäädännön säännöksiä sovelletaan ydinlaitosten haltijoiden vastuuseen riippumatta siitä, missä ydintapahtuma sattuu.

- e) Sopimusvaltio voi asettaa alueensa kautta tapahtuvan ydinaineiden kuljetuksen ehdoksi sen, että ulkomaisen ydinlaitoksen haltijan vastuun enimmäismäärää korotetaan, jos se katsoo, että vastuun määrä ei ole riittävä ydintapahtuman uhan kattamiseksi kuljetuksen aikana, edellyttäen kuitenkin, että tällä tavoin korotettu vastuun määrä ei ylitä kyseisen sopimusvaltion omalla alueella sijaitsevien ydinlaitosten haltijoiden vastuun enimmäismäärää.
- f) Edellä e kohdan määräyksiä ei sovelleta:
- i) merikuljetuksiin silloin, kun aluksilla on oikeus hätätilanteessa päästä sopimusvaltion satamaan tai oikeus viattomaan kauttakulkuun sen alueella; eikä
 - ii) ilmakuljetuksiin silloin, kun ilma-aluksilla on oikeus sopimuksen tai kansainvälisen oikeuden nojalla lentää sopimusvaltion alueen yli tai laskeutua sen alueelle.
- g) Silloin, kun yleissopimusta sovelletaan sen ulkopuoliseen valtioon 2 artiklan a kohdan iv alakohdan mukaisesti, sopimusvaltio voi vahvistaa ydinvahingon varalle vastuun määrän, joka on alempi kuin tämän artiklan tai 21 artiklan c kohdan mukaisesti vahvistettu vastuun vähimmäismäärä, jos kyseinen valtio ei vastavuoroisesti myönnä samaa määrää vastaavaa etua.
- h) Tuomioistuimen määräämiä korkoja tai kulukorvauksia tähän yleissopimukseen perustuvien vahingonkorvauskanteiden osalta ei pidetä tässä yleissopimuksessa tarkoitettuina vahingonkorvauksina, vaan ydinlaitoksen haltijan on maksettava ne sen summan lisäksi, joka hänen on maksettava tämän artiklan mukaisesti.
- i) Tässä artiklassa mainitut summat voidaan muuntaa kansalliseksi valuutaksi pyöristettyinä.
- j) Kukin sopimusvaltio varmistaa, että vahingonkär sineiden oikeus vahingonkorvaukseen voidaan panna täytäntöön ilman, että heidän tarvitsee erikseen panna vireille oikeudenkäyntiä sen perusteella mistä vahingonkorvaukseen tarkoitetut varat ovat peräisin.”
- I. Korvataan yleissopimuksen 8 artikla seuraavasti:
- ”8 artikla
- a) Oikeus korvaukseen tämän yleissopimuksen mukaan vanhentuu, ellei kannetta ole pantu vireille:
- i) ihmishengen menetyksen ja henkilövahingon osalta kolmenkymmenen vuoden kuluessa ydintapahtuman sattumisesta;
 - ii) muun ydinvahingon osalta kymmenen vuoden kuluessa ydintapahtuman sattumisesta.
- b) Kansallisessa lainsäädännössä voidaan kuitenkin määrätä a kohdan i tai ii alakohdan mukaista vanhentumisaikaa pidemmästä vanhentumisajasta, jos se sopimusvaltio, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, on ryhtynyt toimenpiteisiin kyseisen ydinlaitoksen haltijan vastuun kattamiseksi sellaisten vahingonkorvauskanteiden osalta, jotka on pantu vireille a kohdan i tai ii alakohdan mukaisen vanhentumisajan kulumisen jälkeen kyseisen pidemmän vanhentumisajan aikana.
- c) Edellä b kohdan mukaisesti säädetyn pidemmän vanhentumisajan kuluessa vireille pantu kanne ei kuitenkaan missään tapauksessa saa vaikuttaa sellaisten henkilöiden oikeuteen saada vahingonkorvausta tämän yleissopimuksen nojalla, jotka ovat panneet vireille kanteen ydinlaitoksen haltijaa vastaan:
- i) kolmenkymmenen vuoden kuluessa henkilövahingon tai ihmishengen menetyksen osalta;
 - ii) kymmenen vuoden kuluessa muiden ydinvahinkojen osalta.
- d) Kansallisessa lainsäädännössä voidaan määrätä oikeudelle vahingonkorvaukseen vähintään kolmen vuoden pituinen vanhentumisaika, joka lasketaan päivästä, jona vahingonkär sijä sai tiedon tai hänen olisi kohtuullista huolellisuutta noudattaen pitänyt saada tieto ydinvahingosta ja vastuussa olevasta ydinlaitoksen haltijasta, edellyttäen, että a ja b kohdan mukaisesti määrättyä vanhentumisaikojä ei ole ylitetty.
- e) Kun 13 artiklan f kohdan ii alakohdan määräykset ovat sovellettavissa, oikeus vahingonkorvaukseen ei kuitenkaan vanhene, jos a, b tai d kohdan mukaisen vanhentumisajan kuluessa:
- i) kanne on, ennen kuin 17 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin on nimennyt toimivaltaisen tuomioistuimen, pantu vireille jossakin sellaisessa tuomioistuimessa, joiden joukosta se voi valita toimivaltaisen tuomioistuimen. Jos 17 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin nimeää toimivaltaiseksi tuomioistuimeksi jonkin muun kuin sen, jossa kanne on jo pantu vireille, se voi määrätä päivän, johon mennessä kanne on pantava vireille sen nimeämässä toimivaltaisessa tuomioistuimessa; tai
 - ii) kyseessä olevaa sopimusvaltiota on pyydetty esittämään 13 artiklan f kohdan ii alakohdan mukaisesti 17 artiklassa tarkoitettulle tuomioistuimelle pyyntö nimitä toimivaltainen tuomioistuin ja tämän nimeämisen jälkeen kanne on pantu vireille 17 artiklassa tarkoitettun tuomioistuimen määrämän ajan kuluessa.
- f) Jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin määrätä, on henkilöllä, joka on kärsinyt ydintapahtuman johdosta ydinvahingon ja joka on pannut korvauskanteen vireille tässä artiklassa mainitussa määräajassa, oikeus muuttaa vaatimustaan, jos ydinvahinko on pahentunut määräajan päättymisen jälkeen, edellyttäen, että toimivaltainen tuomioistuin ei ole lopullisesti ratkaissut asiaa.”

J. Korvataan yleissopimuksen 9 artikla seuraavasti:

"9 artikla

Ydinlaitoksen haltija ei ole vastuussa ydintapahtuman aiheuttamasta ydinvahingosta silloin, kun ydintapahtuma on suoranaisesti johtunut aseellisesta selkkauksesta, vihollisuuksista, sisällissodasta tai kapinasta."

K. Korvataan yleissopimuksen 10 artikla seuraavasti:

"10 artikla

- a) Ydinlaitoksen haltija on, kattaakseen tämän yleissopimuksen mukaisen vastuun, velvollinen ottamaan ja pitämään voimassa 7 artiklan a tai b kohdan tai 21 artiklan c kohdan mukaisen määrään asti vakuutuksen tai muun taloudellisen takuun, joka luonteeltaan ja ehdoiltaan vastaa toimivaltaisen viranomaisen antamia määräyksiä.
- b) Jos ydinlaitoksen haltijan vastuun määrää ei ole rajoitettu, sopimusvaltio, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, määrää rajan vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan taloudelliselle takuulle, edellyttäen, että näin määrätty raja on vähintään 7 artiklan a tai b kohdassa tarkoitettu määrä.
- c) Sopimusvaltio, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, varmistaa ydinlaitoksen haltijaan vastaan vahvistettujen korvausvaatimusten täyttämisen niiltä osin kuin vakuutusta tai taloudellista takuuta ei ole tai se ei ole riittävä korvausvaatimusten täyttämiseksi, varaamalla tähän tarkoitukseen riittävät varat, joiden määrä on vähintään 7 artiklan a kohdassa tai 21 artiklan c kohdassa tarkoitettu määrä.
- d) Vakuutuksenantaja tai se, joka on antanut muun taloudellisen takuun, ei voi tilapäisesti tai lopullisesti lakkauttaa a tai b kohdassa tarkoitettua vakuutusta tai muuta taloudellista takuuta jättämättä siitä ennakolta kirjallista ilmoitusta toimivaltaiselle viranomaiselle vähintään kahta kuukautta aikaisemmin tai, jos vakuutus tai taloudellinen takuu koskee ydinaineiden kuljetusta, sinä aikana, jolloin kuljetus jatkuu.
- e) Vakuutuksen, jälleenvakuutuksen tai muun taloudellisen takuun perusteella maksettavia määriä ei voida käyttää muuhun tarkoitukseen kuin ydintapahtuman aiheuttamien ydinvahinkojen korvaamiseen."

L. Korvataan yleissopimuksen 12 artikla seuraavasti:

"12 artikla

Vahingonkorvaukset, jotka on maksettava tämän yleissopimuksen mukaan, vakuutus- ja jälleenvakuutusmaksut, 10 artiklan edellyttämän vakuutuksen, jälleenvakuutuksen tai muun taloudellisen takuun nojalla suoritettavat määrät sekä 7 artiklan h kohdassa tarkoitettut korot ja kulukorvaukset ovat vapaasti siirrettävissä sopimusvaltioiden rahoalueiden välillä."

M. Korvataan yleissopimuksen 13 artikla seuraavasti:

"13 artikla

- a) Jollei tässä artiklassa toisin määrätä, ainoastaan sen sopimusvaltion tuomioistuimet, jonka alueella ydintapahtuma sattui, ovat toimivaltaisia käsittelemään 3 ja 4 artiklan sekä 6 artiklan a kohdan nojalla vireille pantuja kanteita.
- b) Jos ydintapahtuma sattuu sopimusvaltion talousvyöhykkeen alueella tai, jos sopimusvaltiolla ei ole talousvyöhykettä, sellaisella alueella, jonka rajat eivät ylittäisi talousvyöhykkeen rajoja, jos sillä olisi sellainen, ainoastaan kyseisen sopimusvaltion tuomioistuimet ovat toimivaltaisia käsittelemään kyseisestä ydinvahingosta johtuvat vahingonkorvauskanteet, edellyttäen, että kyseessä oleva sopimusvaltio on ilmoittanut järjestön pääsihteerille kyseisen alueen rajat ennen ydintapahtuman sattumista. Tämän kohdan määräyksiä ei tule tulkita siten, että ne mahdollistaisivat toimivallan käytön tai meriväyhykkeiden rajojen määrittämisen kansainvälisen merioikeuden vastaisella tavalla.
- c) Jos ydintapahtuma sattuu sopimusvaltioiden alueen ulkopuolella tai se sattuu alueella, josta ei ole tehty b kohdan mukaista ilmoitusta, taikka ydintapahtuman paikka ei ole varmuudella määrättävissä, sen sopimusvaltion tuomioistuimet, jonka alueella vastuussa olevan ydinlaitoksen haltijan laitos sijaitsee, ovat toimivaltaisia käsittelemään vahingonkorvauskanteet.
- d) Jos ydintapahtuma sattuu alueella, jota koskee 17 artiklan d kohdassa tarkoitettu tilanne, toimivaltaisia ovat ne tuomioistuimet, jotka 17 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin on kyseessä olevan sopimusvaltion pyynnöstä nimennyt tuomioistuiniksi, joiden sijaintivaltiolla on läheisin yhteys ydintapahtumaan ja jota sen seuraukset eniten koskevat.

- e) Tämän artiklan mukainen toimivallan käyttö tai b kohdan mukaisesti tehty alueen rajoja koskeva ilmoitus ei luo oikeuksia tai velvoitteita taikka ennakkotapausta vierekkäisten tai vastakkaisten rannikkovaltioiden välisten merirajojen määrittämisen osalta.
- f) Jos useamman sopimusvaltion tuomioistuimet olisivat a, b tai c kohdan mukaan toimivaltaisia, on toimivalta:
- i) silloin, kun ydintapahtuma on sattunut osittain kaikkien sopimusvaltioiden alueiden ulkopuolella ja osittain ainoastaan yhden sopimusvaltion alueella, tämän viimeksi mainitun sopimusvaltion tuomioistuimilla; ja
 - ii) muissa tapauksissa niillä tuomioistuimilla, jotka 17 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin on kyseessä olevan sopimusvaltion pyynnöstä nimennyt tuomioistuimiksi, joiden sijaintivaltiolla on läheisin yhteys ydintapahtumaan ja jota sen seuraukset eniten koskevat.
- g) Sopimusvaltio, jonka tuomioistuimet ovat toimivaltaisia käsittelemään vahingonkorvauskanteita, varmistaa, että ydinvahinkojen osalta:
- i) mikä tahansa valtio voi panna vireille vahingonkorvauskanteen sellaisten henkilöiden puolesta, jotka ovat kärsineet ydinvahingon ja jotka ovat kyseisen valtion kansalaisia tai joilla on kotipaikka tai asuinpaikka kyseisen valtion alueella ja jotka ovat antaneet tähän suostumuksensa; ja
 - ii) kuka tahansa henkilö voi panna vireille kanteen vahvistaakseen tähän yleissopimukseen perustuvat oikeutensa, jotka on saatu sijaantulon tai luovutuksen perusteella.
- h) Sopimusvaltio, jonka tuomioistuimet ovat tämän yleissopimuksen mukaisesti toimivaltaisia, varmistaa, että ainoastaan yhdellä sen tuomioistuinta on toimivalta antaa päätös vahingonkorvauksista yksittäisestä ydintapahtumasta johtuvan ydinvahingon osalta, ja tämä tuomioistuin määräytyy kyseisen sopimusvaltion kansallisen lainsäädännön kriteerien mukaisesti.
- i) Tämän artiklan mukaisesti toimivaltaisen tuomioistuimen antama päätös tai yksipuolinen tuomio on, kun se voidaan panna täytäntöön tuomioistuimen soveltaman lain mukaisesti, täytäntöönpanokelpoinen myös jokaisessa muussa sopimusvaltiossa niin pian kuin asianomaisen sopimusvaltion määräämät muodollisuudet on täytetty. Asian aineellista sisältöä ei saa tutkia uudelleen. Edellä olevat määräykset eivät koske päätöksiä, jotka eivät ole lainvoimaisia.
- j) Jos vahingonkorvauskanne pannaan vireille sopimusvaltiota vastaan tämän yleissopimuksen nojalla, kyseinen sopimusvaltio ei voi vedota oikeudelliseen koskemattomuuteen tämän artiklan mukaisesti toimivaltaisessa tuomioistuimessa, lukuun ottamatta täytäntöönpanotoimia.”
- N. Korvataan yleissopimuksen 14 artiklan b kohta seuraavasti:
- ”b) ’Kansallisella lailla’ ja ’kansallisella lainsäädännöllä’ tarkoitetaan sen valtion kansallista lakia tai lainsäädäntöä, jonka tuomioistuimet ovat tämän yleissopimuksen mukaisesti toimivaltaisia käsittelemään ydintapahtumasta johtuvia vahingonkorvauskanteita, ei kuitenkaan tällaisiin vahingonkorvauskanteisiin liittyviä lainvalintasäännöksiä. Kyseistä lakia tai lainsäädäntöä sovelletaan kaikkiin sekä asiasisältöä että menettelyjä koskeviin kysymyksiin, joita ei erityisesti säännellä tällä yleissopimuksella.”
- O. Korvataan yleissopimuksen 15 artiklan b kohta seuraavasti:
- ”b) Niiltä osin kuin ydinvahingosta maksettava vahingonkorvaus ylittää 7 artiklan a kohdassa mainitun 700 miljoonan euron summan, voidaan sellainen toimenpide toteuttaa missä muodossa tahansa, vaikka siten poikettaisiin tämän yleissopimuksen määräyksistä.”
- P. Lisätään yleissopimuksen 16 artiklan jälkeen seuraava uusi 16 a artikla:
- ”16 a artikla
- Tämä yleissopimus ei vaikuta sopimusvaltion oikeuksiin ja velvoitteisiin, joita sillä on yleisen kansainvälisen oikeuden nojalla.”
- Q. Korvataan yleissopimuksen 17 artikla seuraavasti:
- ”17 artikla
- a) Mikäli kahden tai useamman sopimusvaltion välillä syntyy riita tämän yleissopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, riidan osapuolet keskustelevat ratkaistakseen riidan neuvotteluin tai muulla rauhanomaisella keinolla.
 - b) Jos a kohdassa tarkoitettua riitaa ei ole ratkaistu kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona jokin sen osapuolista on ilmoittanut riidan olemassaolosta, sopimusvaltiot kokoontuvat auttaakseen riidan osapuolia pääsemään rauhanomaiseen ratkaisuun.
 - c) Jos riitaa ei ole ratkaistu kolmen kuukauden kuluessa b kohdassa tarkoitettua kokouksesta, riita saatetaan minkä tahansa riidan osapuolen pyynnöstä ratkaistavaksi Euroopan ydinenergiatuomioistuimeen, joka on perustettu 20 päivänä joulukuuta 1957 tehdyllä yleissopimuksella turvallisuusvalvonnan järjestämisestä ydinenergian alalla.
 - d) Meriväyhykkeiden rajojen määrittämistä koskevat riidat eivät kuulu tämän yleissopimuksen soveltamisalaan.”

R. Korvataan yleissopimuksen 18 artikla seuraavasti:

"18 artikla

- a) Tämän yleissopimuksen määräyksiin voi tehdä varaumia milloin tahansa ennen sen ratifiointia tai hyväksymistä tai siihen liittymistä taikka, sellaisten alueiden osalta, jotka mainitaan 23 artiklan mukaisessa ilmoituksessa, ennen kyseisen ilmoituksen antamista, ja varaumat ovat hyväksyttävissä ainoastaan, jos allekirjoittajavaltiot ovat nimenomaisesti hyväksyneet varaumien ehdot.
- b) Nimenomaista hyväksyntää ei vaadita sellaiselta allekirjoittajavaltiolta, joka ei itse ole ratifioinut tai hyväksynyt tätä yleissopimusta kahdentoista kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona järjestön pääsihteeri on ilmoittanut sille varaumasta 24 artiklan mukaisesti.
- c) Tämän artiklan mukaisesti hyväksytty varauma voidaan perua milloin tahansa ilmoittamalla siitä järjestön pääsihteerille."

S. Korvataan yleissopimuksen 19 artikla seuraavasti:

"19 artikla

- a) Tämä yleissopimus on ratifioitava tai hyväksyttävä. Ratifioimis- tai hyväksymiskirjat talletetaan järjestön pääsihteerin huostaan.
- b) Tämä yleissopimus tulee voimaan, kun vähintään viisi allekirjoittajaa on tallettanut ratifioimis- tai hyväksymiskirjansa. Kunkin yleissopimuksen myöhemmin ratifioivan tai hyväksyvän allekirjoittajavaltion osalta se tulee voimaan, kun allekirjoittajavaltio tallettaa ratifioimis- tai hyväksymiskirjansa."

T. Korvataan yleissopimuksen 20 artikla seuraavasti:

"20 artikla

Tämän yleissopimuksen muutokset hyväksytään kaikkien sopimusvaltioiden yhteisestä sopimuksesta. Muutokset tulevat voimaan, kun kaksi kolmasosaa sopimusvaltioista on ratifioinut tai hyväksynyt ne. Kunkin muutokset myöhemmin ratifioivan tai hyväksyvän sopimusvaltion osalta ne tulevat voimaan ratifioimis- tai hyväksymispäivänä."

U. Lisätään yleissopimuksen 21 artiklaan seuraava uusi c kohta:

- "c) Tämän yleissopimuksen 7 artiklan a kohdan määräyksistä riippumatta sellainen hallitus, joka ei ole allekirjoittanut tätä yleissopimusta ja joka liittyy siihen 1 päivän tammikuuta 1999 jälkeen, voi lainsäädäntönsä mukaisesti määrätä, että ydinlaitoksen haltijan vastuuta yksittäisen ydintapahtuman aiheuttamasta ydinvahingosta voidaan rajoittaa enintään viiden vuoden ajaksi tämän yleissopimuksen muuttamisesta 12 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn pöytäkirjan voimaantulosta lukien siten, että vastuun määrä on kuitenkin kyseisen siirtymäkauden aikana vähintään 350 miljoonaa euroa."

V. Numeroidaan yleissopimuksen 22 artiklan c kohta uudelleen d kohdaksi ja lisätään artiklaan seuraava uusi c kohta:

- "c) Sopimusvaltiot keskustelevat keskenään kunkin tämän yleissopimuksen voimaantuloa seuraavan viiden vuoden ajanjakson kuluttua kaikista niiden yhteisiin etuihin liittyvistä ongelmista, joita tämän yleissopimuksen soveltamisesta johtuu, sekä erityisesti mahdollisesta tarpeesta nostaa tämän yleissopimuksen mukaisia vastuun ja taloudellisten takuiden määriä."

W. Korvataan yleissopimuksen 23 artiklan b kohta seuraavasti:

- "b) Allekirjoittajavaltio tai sopimusvaltio voi tämän yleissopimuksen allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tai siihen liittyessään taikka milloin tahansa myöhemmin ilmoittaa järjestön pääsihteerille, että tätä yleissopimusta sovelletaan sellaisiin ilmoituksessa mainittuihin valtion alueisiin, joihin tätä yleissopimusta ei sovellettaisi a kohdan mukaisesti, mukaan lukien sellaiset alueet, joiden kansainvälisistä suhteista se vastaa. Tällainen ilmoitus voidaan perua minkä tahansa siinä mainitun alueen osalta ilmoittamalla siitä kahtatoista kuukautta aikaisemmin järjestön pääsihteerille."

X. Korvataan yleissopimuksen 24 artikla seuraavasti:

"24 artikla

Järjestön pääsihteeri ilmoittaa kaikille allekirjoittajavaltioille ja yleissopimukseen liittyvien valtioiden hallituksille kaikista ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjojen ja varaumien peruutuksista, 13 artiklan b kohdan ja 23 artiklan mukaisista ilmoituksista, johtokomitean 1 artiklan a kohdan ii ja iii alakohdan sekä b kohdan mukaisesti tekemistä päätöksistä, tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä, sekä kaikista 18 artiklan mukaisesti tehdystä varaumista."

- Y. Korvataan käsite "vahinko" käsitteellä "ydinvahinko" seuraavissa artikloissa:
4 artiklan a ja b kohta
5 artiklan a ja c kohta
6 artiklan a, b, d, f ja h kohta.
- Z. Korvataan ranskankielisen toisinnon 4 artiklan ensimmäisessä lauseessa sana "stockage" sanalla "entreposage" ja samassa artiklassa sana "transportées" sanoilla "en cours de transport". Korvataan englanninkielisen toisinnon 6 artiklan h kohdassa sana "workmen's" sanalla "workers".
- AA. Poistetaan yleissopimuksen II liite.

II

- a) Tämän pöytäkirjan määräykset ovat sen osapuolten keskinäisissä suhteissa vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn, 28 päivänä tammikuuta 1964 tehdyllä lisäpöytäkirjalla ja 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen (jäljempänä 'yleissopimus') erottamaton osa, josta tästä lähtien käytetään nimeä vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehty, 28 päivänä tammikuuta 1964 tehdyllä lisäpöytäkirjalla, 16 päivänä marraskuuta 1982 tehdyllä pöytäkirjalla ja 12 päivänä helmikuuta 2004 tehdyllä pöytäkirjalla muutettu yleissopimus.
- b) Tämä pöytäkirja on ratifioitava tai hyväksyttävä. Ratifioimis- ja hyväksymiskirjat talletetaan Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön pääsihteerin huostaan.
- c) Tämän pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot, jotka ovat jo ratifioineet yleissopimuksen tai liittyneet siihen, ilmaisevat aikomuksensa ratifioida tai hyväksyä tämä pöytäkirja mahdollisimman pian. Muut tämän pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot sitoutuvat ratifioimaan tai hyväksymään sen samanaikaisesti kuin ne ratifioivat yleissopimuksen.
- d) Tämä pöytäkirja on avoinna liittymistä varten yleissopimuksen 21 artiklan määräysten mukaisesti. Liittymiset yleissopimukseen hyväksytään ainoastaan, jos siihen liittyvä valtio samalla liittyy myös tähän pöytäkirjaan.
- e) Tämän pöytäkirja tulee voimaan yleissopimuksen 20 artiklan määräysten mukaisesti.
- f) Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön pääsihteeri ilmoittaa kaikille allekirjoittajavaltioille ja liittyvien valtioiden hallituksille kaikkien tämän pöytäkirjan ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjojen vastaanottamisesta.

**NEUVOSTON PÄÄTÖS,
tehty 22 päivänä maaliskuuta 2004,**

luvan antamisesta Italialle soveltaa jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY 21 artiklasta poikkeavaa toimenpidettä

(2004/295/EY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon jäsenvaltioiden liikevaihtoverojärjestelmän yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 27 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 77/388/ETY 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltioille luvan ottaa käyttöön direktiivistä poikkeavia erityistoimenpiteitä veronkannon yksinkertaistamiseksi tai tietyntyyppisten veropetosten ja veron kiertämisen estämiseksi tai jatkaa tällaisten toimenpiteiden voimassaoloa.
- (2) Italian hallitus pyysi komission pääsihteeristön 31 päivänä lokakuuta 2003 saapuneeksi kirjaamalla kirjeellä lupaa soveltaa veronkantoa koskevia erityistoimenpiteitä jätelaan.
- (3) Muille jäsenvaltioille ilmoitettiin Italian pyynnöstä 28 päivänä marraskuuta 2003.
- (4) Kyseisen poikkeuksen nojalla Italia voi määrätä veronmaksuvelvolliseksi tietyntyyppisten jätelaalla tapahtuvien luovutusten vastaanottajan. Direktiivin 77/388/ETY 17 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti jäteluovutusten vastaanottaja voi vähentää verotuksessa näistä luovutuksista maksettavan arvonlisäveron. Näin pitäisi voida minimoida veroviranomaisten arvonlisäveron kantamisessa asianomaisella alalla kohtaamat ongelmat ilman kannettavan veron määrään kohdistuvia vaikutuksia.
- (5) Pyydettyä toimenpidettä on tarkasteltava ennen kaikkea toimenpiteenä, jolla jätteenkierrätysalalla voidaan estää tietyntyyppiset veropetokset kuten sellaiset, joissa jättemateriaalin keruuta, lajittelua ja perusjalostusta harjoittavat toimijat jättävät veloittamansa arvonlisäveron tiiltämättä ja katoavat sen jälkeen jäljettömiin. Lisäksi toimenpide yksinkertaistaa veroviranomaisten työtä.
- (6) Toimenpide on oikeassa suhteessa pyrittäisiin tavoitteisiin, koska sitä ei ole tarkoitus soveltaa kaikkiin verolliisiin toimiin asianomaisella alalla vaan ainoastaan tiettyihin toimiin, jotka aiheuttavat huomattavia veronkierto-ongelmia.

- (7) Arvonlisäverojärjestelmän toiminnan parantamista lyhyellä aikavälillä koskevassa 7 päivänä kesäkuuta 2000 julkaisemassaan strategiassa komissio pyrki järkipäistämään useita tällä hetkellä voimassa olevia poikkeuksia. Tällainen järkipäistäminen voi kuitenkin joissakin tapauksissa merkitä sitä, että jotkut erityisen tehokkaiksi osoittautuneet poikkeukset laajennetaan koskemaan kaikkia jäsenvaltioita.
- (8) Komission viimeaikaiset yhteydenotot tiettyihin kansallisiin viranomaisiin ja alan edustajiin osoittavat, että alalle sovitettujen erityissääntöjen laatiminen saattaa olla tarpeen asianomaisten toimijoiden oikeudenmukaisemman verotuksen varmistamiseksi koko yhteisössä. Komission tarkoituksena on valmistella ehdotus jätteenkierrätysalalla sovellettavasta erityisjärjestelmästä.
- (9) Tästä syystä tämän poikkeuksen voimassaolon pitäisi päättyä sinä päivänä, jona erityinen jätteenkierrätysalalla sovellettava arvonlisäverojärjestelmä tulee voimaan, kuitenkin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2005.
- (10) Poikkeus ei vaikuta arvonlisäverosta saataviin Euroopan yhteisöjen omiin varoihin eikä lopullisessa vaiheessa kannetun arvonlisäveron määrään,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Poiketen siitä, mitä direktiivin 77/388/ETY 21 artiklan 1 kohdan a alakohdassa, sellaisena kuin se on muotoiltu kyseisen direktiivin 28 g artiklassa, säädetään, Italian tasavallalle annetaan lupa määrätä arvonlisäverovelvolliseksi tämän päätöksen 2 artiklassa tarkoitettujen tavaroiden luovutusten ja palvelujen suoritusten vastaanottaja.

2 artikla

Arvonlisäverovelvolliseksi voidaan määrätä tavaroiden luovutuksen tai palvelujen suorituksen vastaanottaja seuraavissa tapauksissa:

— romuraudan samoin kuin lasin, paperin ja pahvin, lumpujen, luiden ja nahan, kumin ja muovin luovutukset ja niihin liittyvät toiminnot mukaan luettuina kyseisten materiaalien luovutukset sen jälkeen, kun niitä on käsitelty esimerkiksi puhdistamalla, kiillottamalla, lajittelemalla, leikkaamalla tai valamalla harkkoiksi,

⁽¹⁾ EYVL L 145, 13.6.1977, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/15/EY (EUVL L 52, 21.2.2004, s. 61).

— puolivalmiiden rauta- ja muiden metallituotteiden, kuten harkkoraudan, puhdistetun kuparin ja kupariseosten sekä raakanikkelin ja -alumiinin luovutukset ja niihin liittyvät toiminnot.

3 artikla

Tämän päätöksen voimassaolo päättyy sinä päivänä, jona direktiiviä 77/388/ETY muuttava erityinen jätteenkierrätysalaa sovellettava arvonlisäverojärjestelmä tulee voimaan, kuitenkin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2005.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 22 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

B. COWEN

Puheenjohtaja

**NEUVOSTON SUOSITUS,
annettu 30 päivänä maaliskuuta 2004,
Euroopan keskuspankin johtokunnan jäsenen nimittämisestä**

(2004/296/EY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 112 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 122 artiklan 4 kohdan sekä Euroopan keskuspankkijärjestelmän ja Euroopan keskuspankin perussäännöstä tehdyn pöytäkirjan 11.2 artiklan ja 43.3 artiklan,

SUOSITTAA SEURAAVAA:

José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO nimitetään Euroopan keskuspankin johtokunnan jäseneksi 1 päivänä kesäkuuta 2004 alkavaksi kahdeksan vuotta kestäväksi toimikaudeksi.

Tämä suositus toimitetaan euron käyttöön ottaneiden jäsenvaltioiden valtion- tai hallitusten päämiesten päätettäväksi sen jälkeen, kun Euroopan parlamenttia ja Euroopan keskuspankin neuvostoa on kuultu.

Tämä suositus julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 30 päivänä maaliskuuta 2004.

Neuvoston puolesta

M. McDOWELL

Puheenjohtaja

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 29 päivänä maaliskuuta 2004,

luvan myöntämisestä Tšekille, Virolle, Liettualle, Unkarille, Puolalle ja Slovakialle lykätä neuvoston direktiivien 2002/53/EY ja 2002/55/EY tiettyjen säännösten soveltamista tiettyjen lajikkeiden siementen kaupan pitämisen osalta

(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 962)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2004/297/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymissopimuksen ja erityisesti sen 2 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymisasiakirjan ja erityisesti sen 42 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Liittymisasiakirjan 42 artiklan mukaan komissio voi toteuttaa siirtymätoimenpiteitä, jos kyseiset siirtymätoimenpiteet ovat tarpeen helpottamaan siirtymistä uusissa jäsenvaltioissa voimassa olevasta järjestelmästä yhteisön eläinlääkintä- ja kasvinsuojelualan sääntöjen soveltamisesta johtuvaan järjestelmään. Näihin sääntöihin kuuluvat siementen kaupan pitämiseen liittyvät säännöt.
- (2) Viljelykasvilajien yleisestä lajikeluettelosta 13 päivänä kesäkuuta 2002 annetun neuvoston direktiivin 2002/53/EY⁽¹⁾ ja vihannesten siementen pitämisen kaupan 13 päivänä kesäkuuta 2002 annetun neuvoston direktiivin 2002/55/EY⁽²⁾ mukaisesti direktiivin 2002/53/EY 1 artiklan 1 kohdassa mainituissa direktiiveissä tai direktiivin 2002/55/EY 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen kasvilajien lajikkeiden siemeniä saadaan pitää kaupan vain, jos kyseisten kahden direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa, 7 artiklassa ja 11 artiklassa säädetyt vaatimukset on täytetty.
- (3) Tiettyjen lajikkeiden siementen pitäminen kaupan olisi kiellettävä Tšekissä, Virossa, Liettuassa, Unkarissa, Puolassa ja Slovakiassa liittymispäivästä alkaen, jollei kyseisistä säännöksistä voida myöntää poikkeusta.

- (4) Jotta nämä maat voisivat toteuttaa ja panna täytäntöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseiset lajikkeet on hyväksytty yhteisön järjestelmän periaatteiden mukaisesti, niille olisi myönnettävä lupa lykätä kolmella vuodella liittymispäivästä lukien direktiivien 2002/53/EY ja 2002/55/EY soveltamista siltä osin kuin on kyseessä kunkin maan luetteloihin muiden kuin edellä mainituissa direktiiveissä vahvistettujen periaatteiden mukaisesti merkittyjen lajikkeiden siementen kaupan pitäminen niiden alueella.

- (5) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat maataloudessa, puutarhaviljelyssä ja metsätaloudessa käytettäviä siemeniä ja lisäysaineistoa käsittelevän pysyvän komitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Direktiivien 2002/53/EY ja 2002/55/EY 4 artiklan 1 kohdasta, 7 artiklasta ja 11 artiklasta poiketen Tšekki, Viro, Liettua, Unkari, Puola ja Slovakia saavat lykätä kolmella vuodella liittymispäivästä lukien mainittujen direktiivien soveltamista siltä osin kuin on kyseessä kunkin maan kansallisiin viljelykasvilajien ja vihanneslajien lajikeluetteloihin merkittyjen lajikkeiden, joita ei ole virallisesti hyväksytty kyseisten direktiivien säännösten mukaisesti, siementen kaupan pitäminen niiden alueella.

⁽¹⁾ EYVL L 193, 20.7.2002, s. 1. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1829/2003 (EUVL L 268, 18.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EYVL L 193, 20.7.2002, s. 33. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1829/2003.

Kyseisenä aikana tällaisia siemeniä saa pitää kaupan ainoastaan kussakin kyseisessä jäsenvaltiossa. Tämän päätöksen säännösten nojalla lajikkeen siemenerään kiinnitetystä tai erän mukana seuraavassa virallisessa tai muunlaisessa pakkausmerkinnässä tai asiakirjassa on selkeästi ilmoitettava, että siemenet on tarkoitettu pidettäväksi kaupan yksinomaan kyseisessä maassa.

2 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan edellyttäen, että Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymissopimus tulee voimaan, ja tällöin sen voimaantulopäivästä.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 29 päivänä maaliskuuta 2004.

Komission puolesta

David BYRNE

Komission jäsen

EUROOPAN TALOUSALUE

EFTAN VALVONTAVIRANOMAINEN

EFTAN VALVONTAVIRANOMAISEN PÄÄTÖS,

tehty 16 päivänä heinäkuuta 2003,

pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavasta hyvitysjärjestelmästä

(Norja)

(2004/298/EY)

EFTAN VALVONTAVIRANOMAINEN, joka

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 49 ja 61—63 artiklan sekä sen liitteen XIII ⁽²⁾,

ottaa huomioon EFTAn jäsenvaltioiden sopimuksen valvontaviranomaisen ja tuomioistuimen perustamisesta ⁽³⁾ ja erityisesti sen 24 artiklan sekä sen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan,

ottaa huomioon EFTAn jäsenvaltioiden sopimuksen valvontaviranomaisen ja tuomioistuimen perustamisesta ⁽⁴⁾ ja erityisesti sen 5 artiklan sekä sen pöytäkirjassa 15 olevan 6 artiklan,

ottaa huomioon valvontaviranomaisen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen ⁽⁵⁾,

on valtiontukea koskevien valvontaviranomaisen suuntaviivojen 5 luvussa olevien säännösten ⁽⁶⁾ mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon kyseiset huomautukset,

⁽¹⁾ Jäljempänä 'ETA-sopimus'.

⁽²⁾ Erityisesti ETA-sopimuksen liitteen XIII I luvun "Kotimaan liikenne" 4 kohdassa mainitut säädökset (neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969 julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1893/91, annettu 20 päivänä kesäkuuta 1991 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1)); II luvun "Maantieliikenne" 32 kohdassa mainittu säädös (neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92, annettu 16 päivänä maaliskuuta 1992, yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla (EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 11/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1997, yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 muuttamisesta (EYVL L 4, 8.1.1998, s. 1)) ja II luvun "Maantieliikenne" 33 kohdan a alakohdassa mainittu säädös (neuvoston asetus (ETY) N:o 2454/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa (EYVL L 251, 29.8.1992, s. 1), sellaisena kuin se on korvattu luvun II "Maantieliikenne" 33 kohdan b alakohdassa mainitulla säännöksellä (neuvoston asetus (EY) N:o 12/98, annettu 11 päivänä joulukuuta 1997, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa (EYVL L 4, 8.1.1998, s. 10)).

⁽³⁾ Jäljempänä 'valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehty sopimus'.

⁽⁴⁾ EFTAn valvontaviranomaisen 19 päivänä tammikuuta 1994 hyväksymät ja julkaisemat ETA-sopimuksen 61 ja 62 artiklan sekä valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan soveltamista ja tulkintaa koskevat suuntaviivat, EYVL L 231, 3.9.1994, ETA-täydennysosa nro 32, 3.9.1994, viimeksi muutettuna valvontaviranomaisen päätöksellä N:o 264/02/KOL, tehty 18 päivänä joulukuuta 2002, ei vielä julkaistu; jäljempänä 'valtiontukea koskevat valvontaviranomaisen suuntaviivat'.

⁽⁵⁾ Päätös n:o 381/00/KOL, tehty 18 päivänä joulukuuta 2000, EYVL C 125, 26.4.2001 ja EYVL:n ETA-täydennysosa nro 22, 26.4.2001.

⁽⁶⁾ Erityisesti suuntaviivojen 5.3.2 kohta.

sekä katsoo seuraavaa:

I. TOSISEIKAT

A. MENETTELY JA KIRJEENVAIHTO

1. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMINEN

Vastaanotettuaan pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa hyvitysjärjestelmää koskevan kantelun valvontaviranomainen teki kyseistä järjestelmää koskevan, ETA:n valtiontukea koskevien sääntöjen mukaisen alustavan tutkimuksen. Tutkimuksen perusteella viranomainen päätti 18 päivänä joulukuuta 2000 aloittaa pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa hyvitysjärjestelmää koskevan tutkintamenettelyn. Päätöksestä annettiin samana päivänä päivätyllä kirjeellä tieto Norjan hallitukselle (Asiakirja nro 00-9192-D).

Kyseisellä kirjeellä Norjan hallitusta kehoitettiin valtiontukea koskevien valvontaviranomaisen suuntaviivojen 5 luvun 5.3.1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti esittämään muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevat huomautuksensa. Norjan viranomaisia pyydettiin myös toimittamaan kaikki tarpeelliset tiedot, joiden perusteella voidaan arvioida hyvitysjärjestelmän yhteensopivuutta ETA:n valtiontukisääntöjen kanssa.

Valvontaviranomainen muistutti Norjan hallitusta siitä, että valtiontukea koskevien valvontaviranomaisen suuntaviivojen 6 luvun 6.2.3 kohdan mukaisesti tuki voidaan periä takaisin sen saajilta, mikäli valvontaviranomainen toteaa hyvitysjärjestelmän ETA-sopimuksen vastaiseksi. Tästä syystä Norjan hallitusta kehoitettiin viipymättä toimittamaan jäljennös päätöksestä tuensaajille.

Koska hyvitysjärjestelmää oli ehdotettu jatkettavaksi vielä vuonna 2001, valvontaviranomainen muistutti Norjan hallitusta siitä, että sillä on velvollisuus olla panematta tukea täytäntöön.

2. NORJAN HALLITUKSEN ANTAMAT HUOMAUTUKSET JA SEN TOIMITTAMAT LISÄTIEDOT

Norjan hallitus antoi muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevat huomautuksensa 31 päivänä tammikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä, jonka viranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 8 päivänä helmikuuta 2001 (asiakirja nro 01-1029-A). Se väitti, että hyvitysjärjestelmä ei ollut 'uutta tukea' ja ettei se missään tapauksessa kuulunut ennakoilmoitusmenettelyn piiriin, koska se oli neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukainen ⁽⁷⁾. Tästä syystä Norjan hallitus ilmoitti valvontaviranomaiselle, että hyvitysjärjestelmän mukaisten maksujen täytäntöönpanoa ei keskeytettäisi.

Huhtikuun 12 päivänä 2001 päivätyssä kirjeessään (asiakirja nro 01-2781-D) valvontaviranomainen vahvisti saaneensa mainitun kirjeen ja pyysi lisätietoja.

Norjan hallitus antoi pyydetty tiedot 15 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyssä ja 20 päivänä kesäkuuta 2001 saapuneeksi kirjatussa kirjeessä (asiakirja nro 01-4686-A).

⁽⁷⁾ Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti ilmoitusmenettely ei koske kyseisen asetuksen nojalla maksettavia hyvityksiä julkisen palvelun velvoitteiden suorittamisesta joten niihin ei sovelleta tuen täytäntöönpanon lopettamisvelvoitetta.

3. ASIANOMAISTEN KOLMANSIEN ANTAMAT HUOMAUTUKSET JA NIIDEN TOIMITTAMAT LISÄTIEDOT

Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen mutta ennen päätöksen julkaisemista *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* Norjan liikennöitsijöiden järjestö (*Transportbedriftenes Landsforening*) antoi menettelyn aloittamispäätöstä koskevat huomautuksensa 21 päivänä helmikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä, jonka valvontaviranomainen kirjasi saapuneeksi 23 päivänä helmikuuta 2001 (asiakirja nro 01-1387-A).

Kantelun tekijälle annettiin tieto muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta 18 päivänä joulukuuta 2000 päivätyllä kirjeellä (asiakirja nro 00-9193-D).

Vastaanotettuaan muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevat huomautukset Norjan hallitukselta valvontaviranomainen otti 12 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä (asiakirja nro 01-2780-D) uudelleen yhteyttä kantelun tekijään. Mainitussa kirjeessä viranomainen antoi yhteenvedon Norjan hallituksen esittämistä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevista väitteistä ja kehotti kantelun tekijää toimittamaan huomautuksensa näistä väitteistä. Kantelun tekijää kehoitettiin myös toimittamaan lisätietoja erityisesti satunnaisten palvelujen ja (pikalinja-autoliikenteen harjoittajien tarjoamien) säännöllisten palvelujen välisestä kilpailutilanteesta Norjassa. Kantelun tekijä vastasi tähän pyyntöön 21 päivänä toukokuuta 2001 päivätyllä kirjeellä, jonka valvontaviranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 23 päivänä toukokuuta 2001 (asiakirja nro 01-3911-A).

Asianomaiset kolmannet eivät toimittaneet muita huomautuksia valvontaviranomaisen valtioneuvoston suuntaviivojen 5 luvun 5.3.2 kohdan 1 alakohdassa säädetyn määräajan kuluessa⁽⁸⁾ eli 26 päivään toukokuuta 2001 mennessä.

4. NORJAN HALLITUKSEN TOIMITTAMAT KOLMANSIEN HUOMAUTUKSIIN LIITTYVÄT LISÄTIEDOT

Lokakuun 30 päivänä 2001 päivätyssä kirjeessään (asiakirja nro 01-8453-D) valvontaviranomainen toimitti kolmansien huomautuksen Norjan hallitukselle. Samalla valvontaviranomainen ilmoitti Norjan hallitukselle, ettei tukea saamattomiin linja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä sen mielestä kuulunut neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan. Ottaen huomioon ympäristönsuojelua koskeviin suuntaviivoihin mahdollisesti perustuvan oikeutuksen valvontaviranomainen korosti erityisesti, että hyvitysjärjestelmän tulisi olla rajallinen ja periaatteessa asteittain aleneva, että linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettävän hyvityksen on pysyttävä säännöllisillä linja-autoreiteillä kuluva dieselpolttoainesta aiheutuvia todellisia kuluja pienempänä ja että hyvityksen määrää on rajoitettava myös siksi, että se kannustaisi linja-autoliikenteen harjoittajia supistamaan dieselpolttoaineen kulutustaan. Tästä syystä Norjan hallitusta pyydettiin toimittamaan lisätietoja.

Tammikuun 31 päivänä 2001 päivätyssä liikenne- ja viestintäministeriön kirjeessä, jonka viranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 5 päivänä helmikuuta 2002 (asiakirja nro 02-1006-A) Norjan hallitus antoi kolmansien huomautuksia koskevat huomautuksensa. Se toimitti myös huomautuksensa neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamista koskevasta valvontaviranomaisen arviosta ja lähetti pyydytetyt tiedot. Norjan hallitus toimitti lisähuomautuksia (ks. 4 päivänä huhtikuuta 2002 päivätty liikenne- ja viestintäministeriön kirje, jonka viranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 9 päivänä huhtikuuta 2002 (asiakirja nro 02-2573-A)).

5. KOLMANSIEN HUOMAUTUKSET, JOTKA TOIMITETTIIN HUOMAUTUSTEN TOIMITTAMISELLE ASETETUN MÄÄRÄAJAN PÄÄTTYTTYÄ

Kolmansien huomautusten toimittamiselle asetetun määräajan päätyttyä (eli toukokuun 26 päivän 2001 jälkeen) viranomainen vastaanotti vielä lisähuomautuksia Norjan liikennöitsijöiden järjestöltä (ks. 7 päivänä helmikuuta 2002 päivätty faksi, jonka valvontaviranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi samana päivänä (asiakirja nro 02-1058-A) ja 9 päivänä huhtikuuta 2002 päivätty kirje, jonka valvontaviranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 11 päivänä huhtikuuta 2002 (asiakirja nro 02-2557-A)) ja kantelun tekijältä (ks. 8 päivänä toukokuuta 2002 päivätty kirje, jonka valvontaviranomainen vastaanotti ja kirjasi saapuneeksi 15 päivänä toukokuuta 2002 (asiakirja nro 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Valvontaviranomaisen valtioneuvoston suuntaviivojen 5 luvun 5.3.2 kohdan 1 alakohdan mukaisesti asianomaiset osapuolet voivat toimittaa huomautuksiaan menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä kuukauden kuluessa sen julkaisemisesta.

B. PIKALINJA-AUTOLIIKENNETTÄ KOSKEVAN HYVITYSJÄRJESTELMÄN KUVAUS

1. NORJAN DIESELVERO: LINJA-AUTOLIIKENTEEN HARJOITTAJIA KOSKEVAN POIKKEUKSEN POISTAMINEN

Dieselvero (*autodieselavgift*) otettiin alun perin käyttöön 1 päivänä lokakuuta 1993 (vuonna 1978 käyttöön otetun kilometriveron tilalle) ⁽⁹⁾. Veroa peritään dieselin käytöstä ja suurkäräjät vahvistaa sen määrän litraa kohti vuosittaisella päätöksellä ⁽¹⁰⁾. Matkustajia kuljettavat linja-autoliikenteen harjoittajat oli vapautettu tästä verosta (koska ne oli aikaisemmin vapautettu myös kilometriverosta). Ympäristöveroja koskevassa lakiehdotuksessaan (*St. prp. nr. 54 (1997—1998) Grønne Skatter*) Norjan hallitus piti linja-autoille aikaisemmin myönnettyä vapautusta ympäristön kannalta perusteettomana, koska siinä linja-autoliikenteen harjoittajat vapautettiin teiden käytöstä, onnettomuuksista ja ympäristön pilaantumisesta aiheutuvista ulkoisista kustannuksista eikä siinä tarjottu taloudellista kannustinta näiden kustannusten vähentämiseen. Näin ollen Norjan hallitus ehdotti linja-autoliikenteen harjoittajille dieselverovapautuksen poistamista, jotta alan yritykset saisivat kimmokkeen tehokkuuden lisäämiseen ja ympäristölähtöisten investointipäätösten tekemiseen.

Tammikuun 1 päivästä 1999 kaikki linja-autoliikenteen harjoittajat (eli sekä säännöllisiä liikennepalveluja ⁽¹¹⁾ tarjoavat että satunnaisliikennepalveluja ⁽¹²⁾ tarjoavat) ovat periaatteessa joutuneet maksamaan dieselveroa.

2. JOHDANTO HYVITYSJÄRJESTELMIIN

Julkisen liikenteen (eli säännöllisen matkustajaliikenteen) kilpailukyvyyn heikentymisen välttämiseksi ehdotuksessa esitettiin verovapauden poistamisesta aiheutuvien kustannusten hyvittämistä tiettyyn kategoriaan kuuluville linja-autoliikenteen harjoittajille (niin kutsuttua *"tilskuddsberettiget bussdrift"* -liikennettä varten eli "tukikelpoisille" linja-autoliikenteen harjoittajille, toisin sanoen suoraa valtion avustusta säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen ⁽¹³⁾ tarjoamista varten saamaan oikeutetuille liikenteenharjoittajille). Muista linja-autoliikenteen harjoittajien luokista (niin kutsutusta *ikke-tilskuddsberettiget bussdrift* -liikenteestä eli "tukea saamattomista" linja-autoliikenteen harjoittajista, toisin sanoen säännöllisiä matkustajaliikennepalvelua tarjoavista linja-autoliikenteen harjoittajista, jotka eivät ole oikeutettuja saamaan tällaista suoraa valtion avustusta ⁽¹⁴⁾) hallituksen ympäristöveroja koskevassa lakiehdotuksessa todettiin, että hyvitystä ei tulisi myöntää, koska kyseisten liikennöitsijöiden katsottiin pystyvän kattamaan kustannusten lisääntyminen joko nostamalla lipunhintoja tai alentamalla voittojaan. Edelleen ehdotuksessa väitettiin, että verovapautuksen poistaminen tarjoaisi linja-autoyhtiöille kannustimen toimintansa tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden lisäämiseen.

Hallituksen ehdotuksen jälkeen suurkäräjät hyväksyi syksyllä 1998 "tukikelpoisille" linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettävän hyvitysjärjestelmän. Vaikka ympäristöverojen uudistusta koskeva hallituksen ehdotus ei alun perin sisältänyt toista hyvitysjärjestelmää "tukea saamattomille" linja-autoliikenteen harjoittajille, Norjan suurkäräjät hyväksyi sellaisen keväällä 1999 tekemässään päätöksessä tarkistetusta valtion talousarviosta vuodelle 1999 (*St. prp. nr. 67 (1998—1999)*). Järjestelmä kuuluu liikenneministeriön vastuualueeseen (ks. *St.prp.nr. 1 (1999—2000)*, 1330 luku, 71 kohta *Tilskudd til ekspressbusser*).

⁽⁹⁾ Dieselveroa koskeva asetus 8.6.1993, *"Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje"*.

⁽¹⁰⁾ Tarkempia tietoja veron määrästä vuoden 1999 jälkeen on jäljempänä taulukossa 2.

⁽¹¹⁾ Käsite "säännöllinen liikenne" ymmärretään tässä päätöksessä tavalla, jolla se on määritelty edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa 11 päivänä joulukuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 1 kohdassa.

⁽¹²⁾ Käsite "satunnaisliikenne" ymmärretään tässä päätöksessä tavalla, jolla se on määritelty edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa 11 päivänä joulukuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 3 kohdassa.

⁽¹³⁾ Tarkempi kuvaus tähän luokkaan kuuluvista liikenteenharjoittajista on tämän päätöksen C osassa.

⁽¹⁴⁾ Tarkempi kuvaus tähän luokkaan kuuluvista liikenteenharjoittajista on tämän päätöksen C osassa.

Kun hyvitysjärjestelmiä näin ollen alettiin soveltaa sekä "tukikelpoihin" että "tukea saamattomiin" linja-autoliikenteen harjoittajiin, säännöllistä matkustajaliikennettä tarjoaville liikennöitsijöille myönnettiin 1 päivästä tammikuuta 1999 (osittain) dieselverosta aiheutuvat kustannukset. Sen sijaan muiden linja-autoliikenteen harjoittajien, muun muassa satunnaisliikennepalvelujen tarjoajien, oli itse vastattava kaikista dieselverosta aiheutuvista kustannuksista.

Pikalinja-autoliikenteen harjoittajille maksettavia hyvityksiä koskevat säännöt määriteltiin kahdessa 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyssä tukikelpoisille liikennöitsijöille lähetetyssä kirjeessä ⁽¹⁵⁾.

Kunkin yhtiön saaman hyvityksen määrä lasketaan reittisuunnitelman mukaisesti ajettujen matkojen ja tietyn kilometritaksan perusteella. Kilometritaksaa ei ole määritely ennalta, vaan se lasketaan vasta, kun kaikkien luvanhaltijoiden ajamat kokonaismatkat on saatu selville ⁽¹⁶⁾. Norjan hallituksen mukaan kilometritaksa oli 1,37 Norjan kruunua vuonna 1999 ja 1,41 vuonna 2000. Vuodelle 2001 se arvioitiin 1,07 Norjan kruunuksi ja vuodelle 2002 0,62 Norjan kruunuksi.

Hyvitys myönnetään myös niin kutsutusta "varikkoajosta" ⁽¹⁷⁾ ja "täydennysajosta" ⁽¹⁸⁾. Norjan viranomaisten mukaan hyvitystä myönnettiin näissä tapauksissa vain, jos varikkoajoa ja täydennysajoa oli yli 10 prosenttia aikataulunmukaisesta ajosta. Hyvitystä myönnetään myös "hyväksytyistä poikkeamisista" reittisuunnitelmasta ⁽¹⁹⁾.

Kansainvälisen liikenteen yhteydessä tarjottavat kotimaan liikennepalvelut (kabotaasiliikenne) sisältyvät myös hyvitysjärjestelmään. Kabotaasiliikennettä harjoittavan ulkomaisen liikennöitsijän oletetaan toimivan yhteistyössä norjalaisten liikenteenharjoittajien kanssa. Lisäksi oletetaan, että norjalainen liikennöitsijä toimii ulkomaisen liikennöitsijän puolesta hyvityksiä haettaessa.

3. TARKASTELTAVANA OLEVAN TUTKIMUKSEN LAAJUUS

Valvontaviranomainen päätti 18 päivänä joulukuuta 2000 aloittaa "pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa hyvitysjärjestelmää" ⁽²⁰⁾ koskevan muodollisen tutkintamenettelyn. Menettelyn aloittamis päätöstä koskevissa huomautuksissaan Norjan hallitus selitti, että tutkimuksen kohteena olevan tukiohjelman edunsaajat eivät olleet nimenomaisesti "pikalinja-autoliikenteen harjoittajia". Liikenteenharjoittajat käyttivät käsitettä "pikalinja-auto" markkinoinnissaan. Norjan hallituksen mukaan "pikalinja-autoliikenteen harjoittajat" tarjosivat itse asiassa sekä "tukikelpoisia" että "tukea saamattomia" palveluja. Näiden selitysten perusteella valvontaviranomainen huomauttaa, että tutkimuksen kohteena oleva hyvitysjärjestelmä on säännöllistä matkustajaliikennettä harjoittavien "tukea saamattomien" linja-autoliikenteen harjoittajien tukemiseksi käyttöönotettu järjestelmä. Muodollinen tutkintamenettely ei koske "tukikelpoihin" linja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa hyvitysjärjestelmää.

⁽¹⁵⁾ Tarkempi kuvaus hyvitysjärjestelmän säännöistä on valvontaviranomaisen tekemässä menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä.

⁽¹⁶⁾ Kilometritaksa määritellään nähtävästi jakamalla koko hyvitysten maksamiseen varattu määräraha hyvityshakemusten yhteenlasketulla kilometrimäärällä.

⁽¹⁷⁾ "Varikkoajoa" tarvitaan ennen aikataulunmukaista ajoa ja sen jälkeen, esimerkiksi ajettaessa talleilta/varikolta reitille ja takaisin.

⁽¹⁸⁾ "Täydennysajoa" tarvitaan, jotta kaikki tietyn reitin matkustajat voisivat saada aina aikataulunmukaista liikennepalvelua.

⁽¹⁹⁾ "Hyväksytyillä poikkeamisilla" tarkoitetaan poikkeamisia, jotka Norjan hallitus määrittelee vastauksessaan valvontaviranomaisen 12 päivänä huhtikuuta 2001 päivättyyn lisätietojen saamista koskevaan pyyntöön seuraavasti: "...suuria poikkeamisia [määritellyltä reitiltä] ei ole ilmennyt kuin tapauksissa, joissa ne ovat toimiluvassa määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia...".

⁽²⁰⁾ Viranomainen käytti tätä nimitystä menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, koska se oli tutkimuksen kohteena olevan järjestelmän nimi Norjan valtion budjetissa.

C. SÄÄNNÖLLISEEN MATKUSTAJALIIKENTEeseen NORJASSA SOVELLETTAVAN OIKEUSKEHYKSEN
SÄÄNNÖSTEN KUVAUS

1. SÄÄNNÖLLISEN MATKUSTAJALIIKENTEEN TARJOAMISTA NORJASSA KOSKEVAN OIKEUSKEHYKSEN
SÄÄNNÖKSET

Norjan hallituksen mukaan kaikkiin säännöllisiin matkustajaliikennepalveluihin sovelletaan Norjassa liikennöintilakia (*Lov om samferdsel 1976 nr. 63*) ja kotimaan matkustajaliikenteestä annettua asetusta (*Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy*)⁽²¹⁾. Kaikilla liikennöitsijöillä, joilla on liikennöintilain 3 §:n mukainen toimilupa, on mahdollisuus tarjota säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja Toisaalta kaikkiin toimiluvan haltijoihin sovelletaan samoja säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamista koskevia ehtoja, jotka on määritelty liikennöintilaisissa ja kotimaan matkustajaliikennettä koskevassa asetuksessa. Kotimaan matkustajaliikennettä koskevassa asetuksessa säädetään muun muassa, että toimiluvan haltijalla on oikeus ja velvollisuus tarjota toimiluvan mukaisia liikennepalveluja. Reittisuunnitelmille ja tariffeille on saatava toimivaltaisten viranomaisten lupa⁽²²⁾. Jos liikennöitsijä hakee kyseisen liikennepalvelun lopettamista (Esimerkiksi luopuakseen liikennepalvelun tarjoamisesta reitillä tai muuttaakseen liikennepalveluun sovellettavia ehtoja), toimivaltaiset viranomaiset voivat edellyttää, että liikennöitsijä jatkaa liikennepalvelun tarjoamista ja hyvittää samalla kyseisellä reitillä mahdollisesti syntyvät tappiot, joita ei ole mahdollista rahoittaa muilla reiteillä syntyvillä voitoilla (ks. kotimaan matkustajaliikennettä koskevan asetuksen 19 §:n 2 kohta).

2. NIIN KUTSUTTUJEN "TUKIKELPOISTEN" JA "TUKEA SAAMATTOMIEN" LIKENNÖITSIJÖIDEN VÄLINEN ERO

Norjan hallitus korosti, että "tukikelpoisten" ja "tukea saamattomien" liikennöitsijöiden välinen ero ei perustunut liikennöintilakiin eikä muuhun säännöllisen matkustajaliikenteen tarjoamista koskevaan säädökseen.

Valvontaviranomainen toteaa kuitenkin, että "tukikelpoisin" ja "tukea saamattomiin" liikennöitsijöihin sovelletaan erilaisia sääntöjä säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamista yksittäisillä reiteillä koskevan oikeuden myöntämistä edeltävässä menettelyssä ja määriteltäessä hakijan oikeutta (tai sen puuttumista) saada suoria valtion avustuksia kyseisten liikennepalvelujen tarjoamiseksi.

Valvontaviranomaisen käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, että niin kutsutut "tukikelpoiset" liikennöitsijät valitaan säännöllisten liikennepalvelujen tarjoamista koskevan tarjouskilpailun perusteella. Nämä palvelut korvataan kyseisen maan kanssa tehtävien "puitesopimusten" mukaisesti. Tarjousmenettelyjä, kyseisistä järjestelyistä päättämistä ja hyvitysten maksamista koskevat ehdot on määritelty paikallisliikennepalvelujen kilpailuttamista koskevassa asetuksessa (*Forskrift om anbud i lokal rutetransport*). Toisaalta reiteillä, joilla odotukset kaupallisen liikenteen kannattavuudesta ovat hyvät, linja-autoliikenteen harjoittajat voivat hakea toimilupia säännöllisen matkustajaliikenteen harjoittamiseksi kyseisellä reitillä. Toimivaltaiset viranomaiset arvioivat nämä hakemukset ottaen huomioon liikenteen tarpeen ja kilpailun. Hakemuksen perusteella säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja linja-autolla tarjoavat liikennöitsijät eivät ole oikeutettuja saamaan suoria avustuksia valtiolta. Tästä syystä niitä kutsutaan "tukea saamattomiksi" linja-autoliikenteen harjoittajiksi.

D. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVA VALVONTAVIRANOMAISEN PÄÄTÖS, NORJAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET JA ASIANOMAISTEN KOLMANSIEN MENETTELYN AIKANA ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

Valvontaviranomainen päätti joulukuussa 2000 aloittaa pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavaa hyvitysjärjestelmää koskevan muodollisen tutkintamenettelyn⁽²³⁾. Valvontaviranomainen ilmaisi kyseisessä päätöksessä huolensa hyvitysjärjestelmän yhteensopivuudesta ETA-sopimuksen määräysten kanssa. Valvontaviranomaisen mielestä pikalinja-autoliikenteen harjoittajia koskeva vuonna 1999 käyttöön otettu hyvitysjärjestelmä oli "uutta tukea". Koska järjestelmästä ei oltu ilmoitettu valvontaviranomaiselle valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjan 3 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti, hyvitysjärjestelmää oli pidettävä sääntöjenvastaisena menettelytapavirheen vuoksi valvontaviranomaisen valtiontukia koskevien suuntaviivojen 6 luvun nojalla. Valvontaviranomainen ilmoitti myös epäilevänsä hyvitysjärjestelmän yhteensopivuutta erityisesti ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan määräysten kanssa yhdistettynä ympäristönsuojelua koskeviin suuntaviivoihin.

⁽²¹⁾ Norjan hallitus viittasi kirjeissään "lisäohjeisiin".

⁽²²⁾ Tarkempia tietoja Norjan säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja koskevista ehdoista on jäljempänä.

⁽²³⁾ Ks. alaviite 5.

1. ETA-SOPIMUKSEN 61 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETTU VALTIONTUKI

a) *Valvontaviranomaisen kannat sellaisina, kuin ne esitettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä*

Alustavan tutkintamenettelyn aikana saatujen tietojen perusteella valvontaviranomainen ei voinut varmistua siitä, että hyvitysjärjestelmä ei vahvistaisi sekä Norjassa että Norjan ulkopuolella henkilöliikennettä harjoittavien yritysten kilpailuasemaa ja olisi näin ollen omiaan vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan sopimuspuolten väliseen kauppaan.

Valvontaviranomaisen alustava päätelmä perustui seuraaviin olosuhteisiin:

Hyvitysjärjestelmästä hyötyvät yritykset voivat tarjota sekä säännöllisiä että satunnaisia liikennepalveluja. Valvontaviranomaisen mukaan ei näin ollen voitu sulkea pois mahdollisuutta, että hyvitysjärjestelmästä saatavia maksuja käytettäisiin satunnaisliikenteen (eli täysin vapautetun palvelun) harjoittamiseen.

Niissäkään tapauksissa, joissa liikennöitsijä harjoitti yksinomaan säännöllistä liikennettä, kilpailua vääristäviä vaikutuksia ei voitu kokonaan sulkea pois, koska "tukea saamattomat" linja-autoliikenteen harjoittajat kilpailivat — joskin vähäisessä määrin — satunnaisliikenteen alalla.

Kansainvälisten säännöllisten liikennepalvelujen osalta valvontaviranomainen ei voinut vakuuttua siitä, että ulkomaiset liikennöitsijät saisivat hyvitystä syrjimättömästi ja avoimesti. Valvontaviranomainen korosti myös, että vaikka järjestelmää sovellettaisiin liikennepalveluja Norjassa tarjoavia ulkomaisia yrittäjiä syrjimättä, mahdollista vaikutusta kauppaan ei voitaisi sulkea pois, koska hyvitysmaksuja saavat norjalaiset linja-autoliikenteen harjoittajat saattoivat kilpailla Norjan ulkopuolella sekä satunnaisten että säännöllisten liikennepalvelujen alalla.

b) *Menettelyn aloittamispäätöstä koskevat Norjan hallituksen huomautukset*

Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa (ks. 31 päivänä tammikuuta 2001 päivätty kirje) Norjan hallitus katsoi, että hyvitysjärjestelmä ei ollut ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Säännöllisten liikennepalvelujen tarjoajille myönnettyt hyvitykset eivät voineet vaikuttaa kilpailutilanteeseen satunnaisten palvelujen osalta, koska säännöllisen liikenteen ja satunnaisen liikenteen markkinat olivat erilliset ja niillä oli hyvin vähän yhtymäkohtia. Norjan hallitus väitti lisäksi, että hyvitysjärjestelmällä ei ollut vaikutusta kauppaan, koska hyvitys myönnettiin kaikille (kotimaisille ja ulkomaisille) Norjassa kabotaasiliikennettä harjoittaville liikennöitsijöille. Hyvitys myös laskettiin vain Norjassa ajettujen kilometrien perusteella.

c) *Norjan hallituksen toimittamat lisätiedot*

Norjan hallituksen toimittamat tiedot osoittivat, että kaikkiaan 100:sta liikennöitsijästä, jotka tarjosivat säännöllisiä liikennepalveluja Norjassa ja saivat tarkasteltavana olevan hyvitysjärjestelmän mukaisesti hyvitystä dieselverosta, 49 tarjosi myös satunnaisia liikennepalveluja, joten näiden osuus oli 49 prosenttia. Norjan hallitus toimitti myös lukuja, jotka osoittivat, että Norjan linja-auto- ja turistilinja-autoliikenteessä ilman aikatauluja tarjottavien liikennepalvelujen ⁽²⁴⁾ osuus kaikista kyseistä liikennettä harjoittavien yritysten toimintakustannuksista jäi yleensä alle 15 prosenttiin.

Säännöllisen liikenteen ja satunnaisliikenteen välisestä kilpailutilanteesta Norjan hallitus selitti (ks. 15 päivänä kesäkuuta 2001 päivätty kirje) että kyseiset palvelut kuuluivat kaksille erillisille markkinoille, koska näitä kahta liikennemuotoa koskevat lakisääteiset velvoitteet olivat erilaiset (toimilupavaatimus säännöllistä liikennettä mutta ei satunnaisliikennettä varten, säännöllistä mutta ei satunnaisliikennettä koskevat liikennöintiä ja reittisuunnitelmiin sekä aikatauluihin liittyvät lisävelvoitteet) ja toimintojen luonteen väitetiin olevan asiakkaan näkökulmasta erilainen.

⁽²⁴⁾ Norjan hallitus käyttää tätä käsitettä. Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan sillä tarkoitetaan muita liikennepalveluja kuin neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä "säännöllistä liikennettä"; ks. alaviite 2.

Norjan viranomaisten mukaan säännöllinen liikenne voi olla matkustajaryhmän kannalta satunnaisliikenteen hyvä vaihtoehto vain siinä tapauksessa, että nähtävyydet, hotellit jne. sijaitsevat määritellyn reitin varrella. Norjan hallitus totesi myös, että asiakas voi tietyissä olosuhteissa katsoa, että on taloudellisesti mielekästä valita joko matkustaminen vuokratulla satunnaisliikennepalvelua tarjoavalla linja-autolla taikka matkustaminen aikataulunmukaisessa ⁽²⁵⁾ liikenteessä. Normaalitylanteessa tällaista tilannetta ei Norjan hallituksen mukaan voisi ilmetä usein ja säännöllistä linja-autoliikennettä tarjoavat liikennöitsijät ovat palvelleet hyvin vähän asiakasryhmiä, jotka tavallisesti käyttävät satunnaisliikennepalvelujen tarjoajia.

Lisäksi Norjan hallitus totesi, että Norjan liikennöintilain säännösten mukaan säännöllisessä liikenteessä olevalla linja-autolla oli mahdollisuus noutaa matkustajaryhmiä, jotka olivat kohtuullisen matkan päässä sen suunnitelmanmukaisista pysähdyspaikoista. Norjan viranomaisten tietojen mukaan suuria poikkeamia ei ollut ilmennyt, elleivät ne kuuluneet toimiluvassa määriteltyyn julkisen palvelun tarjoamisvelvoitteeseen. Sellaisiin velvoitteisiin voi sisältyä liikennepalveluja erityisiin retkikohteisiin.

Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä olleesta lausunnosta, jonka mukaan säännöllisen liikenteen harjoittajilla oli mahdollisuus muuttaa reittejään talviaikaan ja tarjota liikennepalveluja matkailukohteisiin, Norjan hallitus selitti vielä, että liikenneministeriön oli arvioitava "tukea saamattoman" linja-autoliikenteen aikataulun muutoksia koskevat hakemukset ottaen huomioon muutosten tarve ja vaikutukset kilpailuun. Norjan hallituksen mukaan liikennöitsijöillä ei ollut periaatteessa lupaa muuttaa reittejään, vaikka ryhmä ihmisiä sitä pyytäisi (tällainen reitin muutos vaikutti kuitenkin mahdolliselta, mikäli se ei haitannut aikataulun mukaista liikennepalvelua eli aikataulujen noudattamista ja pysähdyspaikkoja.).

Hyvitysjärjestelmästä hyötyvien ulkomaisten liikennöitsijöiden osalta Norjan hallitus ilmoitti valvontaviranomaiselle, että parhaillaan kansainvälistä säännöllistä kabotaasiliikennettä tarjosi Norjassa vain yksi ulkomainen liikennöitsijä, ruotsalainen Swebus AB, joka toimii yhteistyössä norjalaisen AS Østfold Bilruter -nimisen liikennöitsijän kanssa.

Norjalaisista liikennöitsijöistä, jotka tarjosivat liikennepalveluja ulkomailla, Norjan hallitus ilmoitti valvontaviranomaiselle, että yhteisössä liikennöintiä varten oli siihen mennessä myönnetty 330 toimilupaa ⁽²⁶⁾. Tiedot säännöllisten liikennepalvelujen tarjoamiseksi myönnettyistä toimiluvista olisi hankittava kyseisistä maista.

d) Menettelyn aloittamispäätöstä koskevat Norjan liikennöitsijöiden järjestön huomautukset

Norjan liikennöitsijöiden järjestö myönsi, että aikataulunmukaiset ⁽²⁷⁾ palvelut kilpailivat satunnaisten palvelujen kanssa, mutta samalla se väitti, että sen kaltainen kilpailu oli erottamaton osa Norjan ja Euroopan liikennepolitiikkaa. Norjan liikennöitsijöiden järjestö väitti, että aikataulujen muutokset (vuoden mittaan vaihtelevan kysynnän mukaisesti) ja mahdollisuus noutaa ryhmiä kohtuullisen matkan päästä linjojen suunnitelmanmukaisilta pysähdyspaikoilta olisi luontaista kyseisille palveluille ja kuuluisi neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 11/98, soveltamisalaan. Kansainvälisistä aikataulunmukaisista ⁽²⁸⁾ palveluista Norjan liikennöitsijöiden järjestö totesi, että ulkomaisia liikenteenharjoittajia kohdeltaisiin samalla tavoin kuin kotimaisia liikennöitsijöitä. ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan soveltamisesta tarkasteltavana olevaan hyvitysjärjestelmään Norjan liikennöitsijöiden järjestö väittää 9 päivänä huhtikuuta 2002 päivätystä kirjeessään, että kyseisestä järjestelmästä hyötyvä säännöllinen linja-autoliikenne oli rajoitettu Norjan alueelle joten kilpailusääntöjä ei voitaisi soveltaa kyseiseen hyvitysjärjestelmään.

⁽²⁵⁾ Norjan hallitus käyttää tätä käsitettä. Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan sillä tarkoitetaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä "säännöllistä liikennettä"; ks. alaviite 2.

⁽²⁶⁾ Norjan hallitus ei ole kuitenkaan ilmoittanut, kuinka monta tällaista toimilupaa tarkasteltavana olevan tutkimuksen kohteena olevilla liikennöitsijöillä on.

⁽²⁷⁾ Norjan liikennöitsijöiden järjestö käyttää tätä käsitettä. Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan sillä tarkoitetaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä "säännöllistä liikennettä"; ks. alaviite 2.

⁽²⁸⁾ Norjan liikennöitsijöiden järjestö käyttää tätä käsitettä. Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan sillä tarkoitetaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 3 artiklan 3 kohdassa määriteltyä "säännöllistä kansainvälistä liikennettä"; ks. alaviite 2.

e) **Kantelun tekijän huomautukset**

Kantelun tekijän mukaan "tukea saamattomat" linja-autoliikenteen harjoittajat kilpailevat turistilinja-autojen kanssa. Tällöin kantelun tekijä tarkoittaa tiettyjä reittejä, joilla liikennöivät sekä "tukea saamattomat" linja-autoliikennöitsijät että turistilinja-autot ja joilla kummatkin liikennöitsijät kilpailevat samasta asiakasryhmästä (esim. pikalinja-autoreiteistä Oslon lentokentälle, joilla säännöllisiä liikennepalveluja tarjoavat liikennöitsijät kilpailevat turistilinja-autojen kanssa.

Kantelun tekijä väittää myös, että aikataulunmukaisessa liikenteessä olevilla linja-autoilla on — toisin kuin Norjan hallitus on väittänyt — mahdollisuus muuttaa reittisuunnitelmiaan ja ajaa ryhmiä matkailukohteisiin, tehdä tyyppillisiä turistilinja-autojen toimintoja (tässä yhteydessä valituksen tekijä viittaa Valdresbussesyhtiöön, joka liikennöi linjalla Oslo-Beitostølen, "tyypillinen matkailukohde"; muita kantelussa mainittuja esimerkkejä ovat reitit Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal ja Oslo-Geilo). Tällaiset poikkeamat reittisuunnitelmasta johtaisivat palvelujen päällekkäisyyteen.

Niin kutsutut "tukea saamattomat" linja-autoliikenteen harjoittajat saisivat lisäksi hyvitystä "täydennysajosta" ja "varikkoajosta". Kyseiset linja-autoliikenteen harjoittajat käyttäisivät molempia toimintoja kantelun tekijän kanssa kilpailevien liikennepalvelujen tarjoamiseen (tässä yhteydessä kantelun tekijä viittaa erityisesti reittiin Valdres-Oslo; paluumatkan/varikkoajon yhteydessä liikennöitsijät tarjoavat väitteen mukaan matkustajaryhmille turistikuljetuspalveluja).

Kantelun tekijä korosti lopuksi, että "tukea saamattomat" liikennöitsijät saivat hyvitystä säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisesta reiteillä, joilla toimiluvan saaneet linja-autoliikennöitsijät tarjoavat samanaikaisesti tavarankuljetuspalveluja.

f) **Kolmansien huomautuksia koskevat Norjan hallituksen huomautukset**

Norjan hallitus (ks. Norjan hallituksen 31 päivänä tammikuuta 2002 päivätty kirje) ei kiistänyt kantelun tekijän väitteitä, jotka koskivat erityisesti sekä säännöllisessä linja-autoliikenteessä toimivien liikennöitsijöiden että satunnaisen linja-autoliikenteen harjoittajien ajamia reittejä sekä säännöllistä liikennettä harjoittavien liikennöitsijöiden mahdollisuutta muuttaa reittisuunnitelmiaan ajaakseen ryhmiä turistikohteisiin. Kirjeessä viitattiin kuitenkin hyvitysjärjestelmään sovellettaviin valvontamekanismeihin, joilla varmistetaan, että hyvitysmaksuja ei voitaisi käyttää väärin, eli hyödyttämään liikennöitsijän harjoittamaa turistiliikennettä, ja että hyvitystä myönnettäisiin vain matkoilta, joilla noudatetaan erityisiä reittisuunnitelmia ja aikatauluja. Tavaraliikenteen osalta Norjan hallitus ilmoitti valvontaviranomaiselle, että Norjan kuljetusyritysten liitolta saatujen tietojen mukaan tavarankuljetuksesta kertyneen liikevaihdon osuus säännöllisen liikenteen kokonaisliikevaihdosta oli "mahdollisesti alle 1 prosenttia".

Täydennysajoon, varikkoajoon ja hyväksytyihin toimiluvassa määritellyltä suunnitelmanmukaiselta ajoreitiltä poikkeamisiin liittyvistä vaikutuksista hyvitysjärjestelmään Norjan hallitus totesi, että vuonna 1999 hyvitetyn täydennysajon ja varikkoajon määrä jäi alle 4 prosenttiin suunnitelmanmukaisesta ajosta. Näiden lukujen perusteella Norjan hallitus katsoi, että varikkoajon ja täydennysajon sisällyttäminen järjestelmään ei vaikuttanut sanottavasti kilpailuun. Norjan hallitus vahvisti, että myös hyväksytyistä poikkeamisista ⁽²⁹⁾ maksettiin hyvityksiä.

⁽²⁹⁾ "Hyväksytyillä poikkeamisilla" tarkoitetaan reitiltä poikkeamia, joihin Norjan hallitus viittaa vastauksessaan valvontaviranomaisen 12 päivänä huhtikuuta 2001 päivättyyn lisätietopyyntöön. "...suuria poikkeamia [määritellyltä reitiltä] ei ole ilmennyt, elleivät ne ole kuuluneet toimiluvassa määritellyn julkisen palvelun tarjoamisvelvoitteeseen. Sellaiset velvoitteet voivat sisältää liikennepalveluja... erityisiin retkikohteisiin...".

2. ILMOITUSVELVOLLISUUS JA LYKKÄYSVELVOITE

a) *Valvontaviranomaisen kannat sellaisina, kuin ne esitettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä*

Valvontaviranomainen katsoi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että kyseinen hyvitysjärjestelmä oli "uutta tukea". Valvontaviranomaisen mielestä hyvitysjärjestelmää ei voida pitää valvontaviranomaisen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 7 luvun 7.2 kohdan 1 alakohdan ensimmäisessä luettelakohdassa tarkoitettuna olemassa olevana tukena, koska maksut eivät perustu ETA-sopimuksen voimaantulon aikaan sovellettavissa olleeseen säädökseen (kun linja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava vapautus dieselperverasta oli kumottu 1 päivästä tammikuuta 1999, niin kutsuttuja "tukea saamattomia" linja-autoliikenteen harjoittajia koskeva hyvitysjärjestelmä otettiin käyttöön). Hyvitys määräytyi erityisten sääntöjen mukaan, joista osasta ilmoitettiin asianomaisille liikennöitsijöille kahdessa 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyssä kirjeessä. Nämä säännöt muodostivat uuden lainsäädäntökehyksen tuen myöntämiseksi tietyille säännöllistä linja-autoliikennettä harjoittaville liikennöitsijöille. Näin ollen hyvitystä ei voitu pitää eri säädökseen perustuneen verovapautuksen jatkeena.

b) *Menettelyn aloittamispäätöstä koskevat Norjan hallituksen huomautukset*

Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdosta esittämissään huomautuksissa Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmän asemalla osana uutta oikeuskehystä ei ollut merkitystä. Ratkaisevaa määriteltäessä, onko toimenpide "uutta tukea" vai "voimassa olevaa tukea", oli se, myönnettiinkö tarkoitukseen lisää rahaa ja tuliko toimenpiteen piiriin uusia edunsaajia. Tästä Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmä olisi suppeampi (sekä rahallisesti että järjestelmän piiriin kuuluvien yritysten osalta) kuin aikaisempi verovapausjärjestelmä. Norjan hallituksen mukaan tuen määrää vuodelle 1999 laskettaessa oletettiin polttoaineen kulutuksen alentuneen 6 prosenttia; lisäksi hyvitysjärjestelmän soveltamisala rajoitettiin säännöllistä liikennettä harjoittaviin liikennöitsijöihin, kun aiempi verovapausjärjestelmä koski kaikkia linja-autoliikennöitsijöitä satunnaisten palvelujen tarjoajat mukaan lukien.

3. NEUVOSTON ASETUKSEN (ETY) N:o 1191/69 MUKAINEN YHDENMUKAISUUDEN ARVIOINTI

a) *Valvontaviranomaisen kannat sellaisina, kuin ne esitettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä*

Vaikka Norjan hallitus ei ottanut asiaa esille alustavan tutkimuksen aikana, valvontaviranomainen arvioi, voitaisiinko järjestelmään soveltaa asetuksen N:o 1191/69 säännöksiä. Käytettävissään olevien tietojen perusteella valvontaviranomainen päätteli alustavasti, että "...tukea saamattomille linja-autoliikenteen harjoittajille maksettavat hyvitykset eivät näytä kuuluvan asetuksen N:o 1191/69 soveltamisalaan, koska kyseisen asetuksen 2 artiklassa tarkoitetut julkisen palvelun velvoitteet eivät näyttäisi koskevan hyvitykseen oikeutettuja liikennöitsijöitä". Valvontaviranomainen katsoi myös, että "...21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyissä kahdessa kirjeessä määrättyjen hyvitysmaksuja koskevien sääntöjen perusteella oli ilmeistä, että kyseisille linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettyä hyvitystä ei ole määritelty asetuksessa N:o 1191/69 (erityisesti sen 9 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa) säädetyn menettelyn mukaisesti...".

b) *Menettelyn aloittamispäätöstä koskevat Norjan hallituksen huomautukset*

Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdosta esittämissään huomautuksissa Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmä kuuluisi neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan.

Norjan hallituksen mukaan kaikki Norjan säännölliset matkustajaliikennepalvelut kuuluivat neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan. Norjan hallitus väitti, että sekä "tukikelpoiset" että "tukea saamattomat" linja-autoliikenteen harjoittajat olivat saman lainsäädäntökehyksen alaisia. Norjan liikennöintilaissa ei tehty minkäänlaista eroa näiden kahden ryhmän välille. Näin ollen Norjan hallitus ei nähnyt perusteita näiden kahden toimintatyyppin arvioimiselle erikseen. Olettaen, että valvontaviranomainen pitäisi niin kutsutuille "tukikelpoisille" linja-autoliikenteen harjoittajille maksettua hyvityksiä ETA-sopimuksen mukaisina, Norjan hallitus väitti, että niin kutsutuille "tukea saamattomille" liikennöitsijöille maksettavaa hyvitystä tulisi myös pitää ETA-sopimuksen mukaisena.

Norjan hallitus korosti, että näiden kahden toimintatyyppin välinen ero riippui reittien kannattavuutta koskevista arvioista ja arvio oli tehty ennen verovapauden poistamista. Verovapauden päätyttyä niin kutsuttujen ”tukea saamattomien” linja-autoliikenteen harjoittajien kaupallinen asema oli muuttunut. Norjan viranomaisten mukaan oli selvää, että ”tukea saamattomat” linja-autoliikenteen harjoittajat eivät olisi välttämättä ottaneet vastaan julkisen palvelun velvoitteita samalla tavoin tai samoin ehdoin ennen tammi-kuun 1 päivää 1999, ellei niillä olisi ollut vapautta dieselverosta.

Norjan hallituksen mukaan liikennöintilaissa (*Lov om samferdsel 1976 nr. 63*) ja kotimaan matkustajaliikenteestä annetussa asetuksessa (*Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy*) säädetään useita ehtoja, jotka koskevat säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamista ja siihen liittyviä julkisen palvelun velvoitteita ⁽³⁰⁾:

- Liikennöitsijällä on ehdoton velvoite tarjota liikennepalvelua, ellei kyseessä ole ylivoimainen este (7 §);
- Liikennöitsijällä on oltava käytössään riittävä määrä linja-autoja tavanomaisen kysynnän ja mahdollisuuksien mukaan myös ennakoitavissa olevan poikkeuksellisen kysynnän tyydyttämiseksi (8 §);
- Reittisuunnitelmille on saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä; kaikista aikatauluista, lähtöpaikoista, välipysähdyspaikoista ja määränpäättä koskevista tiedoista on ilmoitettava riittävästi (10 §);
- Maksuille ja alennuksille on saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä (11 §);
- Liikennöitsijän on käytettävä lippuja, lipunmyyntikoneita ja muita laitteita, jotka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt (12 §);
- Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus päättää terminaalien, pysähdyspaikkojen ja tiettyjen teiden käytöstä reiteillä (13 §);
- Toimivaltainen viranomainen voi päättää, että matkustajilla on oltava oikeus varata paikkoja etukäteen (15 §);
- Liikennöitsijän on huolehdittava, että linja-autojen pysähdyspaikoilla on tiedotustaulut.

Norjan hallitus väittää lisäksi, että monilla rinnan rautatiereittien kanssa kulkevilla reiteillä on kielletty matkustajien ottaminen rautatieasemien lähellä, mitä voidaan pitää kyseisille liikennöitsijöille asetettuna julkisen palvelun veloitteena.

Norjan viranomaisten mukaan on ilmeistä, että liikennöintilakiin ja kotimaan matkustajaliikenteestä annettuun asetukseen sisältyvät velvoitteet nostavat kustannukset korkeammiksi, kuin ne olisivat olleet, jos palveluja olisi tarjottu pelkästään kaupallisin perustein ja että erityisesti rautatieliikenteen turvaamiseksi asetetut rajoitukset pienentävät toiminnan kannattavuutta.

Valvontaviranomaisen huolesta, että pikalinja-autoihin sovellettava hyvitysjärjestelmä ei täyttäisi neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 10—13 artiklan säännösten vaatimuksia, koska hyvitystä ei oltu laskettu siinä säädettyjen perusteiden mukaisesti, Norjan viranomaiset väittivät, että nämä puutteet eivät vaikuttaneet hyvitysjärjestelmän asetuksenmukaisuuteen. Tämä perustui siihen, että myönnetty hyvitys vastaisi edelleen asetuksessa sallittua määrää.

Norjan hallitus viittaa myös hyvitysjärjestelmiin, joita on otettu käyttöön joissakin EU:n jäsenvaltioissa ja joita komissio ei ole vastustanut (tässä viitataan erityisesti Tanskassa voimassa olevaan aikataulunmukaista linja-autoliikennettä koskevaan dieselverovapauteen). Se väitti, että komissio ei ole tulkinut neuvoston asetusta (ETY) N:o 1191/69 kovin tiukasti, ja päätteli, että tämän komission sallivan suhtautumistavan mukaisesti kaikki julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvät kustannukset olisivat hyvitettävissä.

⁽³⁰⁾ Tässä viitataan kotimaan matkustajaliikenteestä annetun asetuksen asiaa koskeviin säännöksiin.

c) *Norjan hallituksen muut huomautukset*

Vastauksessaan valvontaviranomaisen 30 päivänä lokakuuta 2001 päivättyyn kirjeeseen, jossa valvontaviranomainen ilmoitti neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamista koskevista epäilyksistään, Norjan hallitus toisti kantansa, jonka mukaan liikennöintilaissa ja kotimaan matkustajaliikenteestä annetussa asetuksessa säädetty ehdot merkitsivät kyseisille linja-autoliikenteen harjoittajille asetettuja julkisen palvelun velvoitteita. Vastauksena valvontaviranomaisen väitteeseen, että näitä ehtoja ei voitu välttämättä pitää kyseiseen linja-autoliikenteen harjoittajaan kohdistuvina, koska liikenteen harjoittaja oli hakenut lupaa tarjota tiettyä palvelua tietyllä reitillä, Norjan hallitus totesi, että liikennöitsijät eivät voineet yksipuolisesti muuttaa toimiluvissa määriteltyjä liikenteen jatkuvuutta, säännöllisyyttä ja kapasiteettia koskevia ehtoja voidakseen sopeutua muuttuneisiin taloudellisiin olosuhteisiin (tässä diesilverovapauden päättymisen). Tariffien, aikataulujen ja reittien muuttamista koskevia hakemuksia ei aina hyväksytty. Jos lupaa tiettyjen ehtojen muuttamiseen ei myönnetty, tätä oli pidettävä kyseiselle liikennöitsijälle asetettuna julkisen palvelun velvoitteena. Norjan hallitus totesi myös, että aiemman diesilverovapautuksen päätyttyä oli todennäköistä, että jotkin säännöllisistä matkustajaliikennepalveluista eivät enää olisi kannattavia. Tämän vuoksi jotkin liikennöitsijät joutuisivat todennäköisesti lopettamaan palvelun tarjoamisen. Toiset liikennöitsijät joutuisivat korottamaan tariffejaan ja/tai vähentämään ajettujen vuorojen määrää voidakseen toimia kannattavasti. Norjan hallituksen mukaan viranomaiset eivät voineet hyväksyä diesilverovapauden lakkauttamisen seurauksena linjojen lopettamisia eikä suuria tariffien korotuksia.

Norjan hallitus totesi, että kuljetusyritysten liiton mukaan liikennöinti noin 25 linjalla jouduttaisiin mahdollisesti lopettamaan, jos hyvitysjärjestelmää ei olisi, ja muilla linjoilla olisi varauduttava noin 15 prosentin hinnankorotuksiin. Kun valvontaviranomainen pyysi toimittamaan tätä koskevia todennettuja tietoja, Norjan hallitus ilmoitti, että joidenkin liikennöitsijöiden voittojen väheneminen huomioon ottaen Norjan hallitus ei nähnyt mitään syytä epäillä, että joidenkin linjojen lakkauttaminen ja/tai tariffien korotukset olisivat hyvitysjärjestelmästä luopumisen todennäköinen seuraus. Mitkä nimenomaiset palvelut lopetettaisiin tai millä reiteillä tariffeja jouduttaisiin korottamaan, jos hyvitysjärjestelmä lakkautettaisiin, nähtäisiin vasta, kun järjestelmästä olisi todella luovuttu.

Näistä velvoitteista aiheutuvien kustannusten osalta viitataan lisäksi kuljetusyritysten liiton toimittamiin huomautuksiin (ja erityisesti niiden liitteeseen II). Kyseisessä liitteessä arvioitiin julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvia taloudellisia seurauksia. Norjan hallituksen mukaan hyvitysjärjestelmä ei mahdollista liiallisia hyvityksiä. Hyvitysten määrä on yleisesti pidetty tasolla, joka alittaa selvästi diesilverosta aiheutuvat todelliset kustannukset. Julkisen palvelun velvoitteiden tarkoista kustannuksista Norjan hallitus kuitenkin myönsi, että käytettävissä ei ollut niitä koskevia konkreettisia ja todentamiskelpoisia tietoja.

d) *Norjan liikennöitsijöiden järjestön huomautukset*

Norjan liikennöitsijöiden järjestön mukaan kaikkiin kotimaisiin aikataulunmukaisiin linja-autoliikennepalveluihin riippumatta siitä, tarjosivatko niitä ”tukea saamattomat” vai ”tukikelpoiset” liikennöitsijät, liittyi yhtäläisiä julkisen palvelun velvoitteita, joista on säädetty liikennöintilaissa ja kotimaan matkustajaliikenteestä annetussa asetuksessa, joten niiden tulisi olla yhtäläisesti oikeutettuja saamaan hyvitystä.

Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ei ollut väitteen mukaan mitään, minkä perusteella korvattavia ja muita kuin korvattavia palveluja tulisi kohdella julkisen palvelun velvoitteiden ja hyvitysten osalta eri tavoin.

Norjan liikennöitsijöiden järjestön mukaan yksikään yhteisön jäsenvaltio tai komissio itse eivät ole koskaan ottaneet esille kysymystä verovapauden laillisuudesta julkisen palvelun velvoitteen tarjoamisesta maksettavana käytännön korvauksena. Päinvastoin, verohelpotukset eri muodoissaan ovat yleinen tapa korvata julkisen liikenteen palveluja kaikkialla EU:ssa. Norjan liikennöitsijöiden järjestön mukaan neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69 ei koske vain suoria hyvitysmaksuja, vaan myös välillisiä tukimuotoja, kuten ALV-vapautta, vapautusta kivennäisöljyverosta jne. Järjestö korostaa, että kyseinen tukimuoto on valittu käytännöllisistä ja hallinnollisista syistä täydentämään monimutkaisempaa toimintatukina maksettavien suorien hyvitysten järjestelmää. Kivennäisöljyveron hyvittämiseen perustuvan välillisen tukimuodon on katsottu olevan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 3 artiklan 1 kohdan mukaista. Kyseisessä kohdassa todetaan, että toimivaltaisten viranomaisten on valittava yhteisölle halvin tapa.

Norjan liikennöitsijöiden järjestö myöntää, että muodollisesti Norjan polttoaineveron hyvitysjärjestelmä ei ollut suoraan sidottu asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin. Mikäli ylisuuria hyvityksiä ei kuitenkaan makseta ja tarvittavat toimenpiteet tämän välttämiseksi toteutetaan, kysymys neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 10—13 artiklan mukaisuudesta pysyy puhtaasti teoreettisena.

Norjan liikennöitsijöiden järjestö toimitti luettelon velvoitteista, jotka on lueteltu asiaan liittyvissä oikeudellisissa asiakirjoissa, ja useita toimilupia, joissa toimintaa on rajoitettu toimiluvassa tarkoitettun reitin tietyissä osissa. Norjan liikennöitsijöiden järjestön mukaan erilaiset velvoitteet kasvattavat kustannukset suuremmiksi kuin ne olisivat olleet, jos liikennettä olisi harjoitettu yksinomaan kaupallisin perustein, ja palvelujen tarjoamista markkinoilla koskevat rajoitukset tietyillä reitin osilla rautatieliikenteen turvaamiseksi vähentävät tuottoja. norjan liikennöitsijöiden järjestön mukaan valvontaviranomaisen epäilykset siitä, että Norjan viranomaiset eivät ole osoittaneet, kuinka paljon kyseiset liikennöitsijät ottavat vastaan lisävelvoitteita ja lisäkustannuksia verrattuna yksinomaan kaupallisin perustein harjoitettavan liikenteen tasoon, ovat puhtaasti teoreettisia. Asianomaiset liikennöitsijät eivät olisi pystyneet tarjoamaan säännöllisiä liikennepalveluja ilman julkisen palvelun velvoitteita. Valvontaviranomaisen epäilyksistä koskien rautatielinjojen lähellä sijaitseville liikennereiteille asetettujen rajoitusten julkisen palvelun luonnetta Norjan liikennöitsijöiden järjestö väittää, että neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 1191/69 seuraa, että määräys, joka vähentää tuottoja, merkitsee julkisen palvelun velvoitetta. Tästä syystä järjestö väittää, että tämänkaltaisista velvoitteista maksettavat korvaukset sisällytetään Euroopassa yleisesti julkisen palvelun velvoitteita koskeviin laskelmiin.

Norjan liikennöitsijöiden järjestö esitti julkisen palvelun velvoitteista Norjan aikataulunmukaiselle linja-autoliikenteelle aiheutuvia taloudellisia seurauksia koskevia arvioita (liikenneministeriön hallinnoima hyvitysjärjestelmä huomioon ottaen). Järjestön mukaan eri velvoitteiden negatiivinen arvo oli suurempi kuin polttoaineesta maksettavan hyvityksen arvo. Vaikka ylisuuria korvauksia olisikin esiintynyt, tällaiset julkisen palvelun liikenteelle myönnetty edut olisivat ominaisia koko ETA-alueella harjoitettavalle julkista liikennettä koskevalle politiikalle.

Norjan liikennöitsijöiden järjestön huomautusten liitteessä II esitettyjen laskelmien ja arvioiden perusteella julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvista taloudellisista vaikutuksista voidaan tehdä seuraava yhteen-veto ⁽³¹⁾:

Taulukko 1

Ehdot/velvoitteet	Arvioidut lisäkustannukset
— ehdoton liikennöintivelvoite	n.a.
— sitoutuminen riittävään määrään linja-autoja	n.a.
— pysähtymispaikkojen varustaminen tiedotustauluilla ja muilla välineillä	n.a.
— velvoite antaa taloudellisia ja tilastollisia tietoja	n.a.
— ilmoittaminen "Rutebok for Norge" -julkaisussa	0,1 miljoonaa Norjan kruunua ⁽¹⁾
— erityistariffit ja alennukset	30 miljoonaa Norjan kruunua vuodessa
— velvollisuus käyttää tiettyjä terminaaleja	13 miljoonaa Norjan kruunua vuodessa ⁽²⁾

⁽³¹⁾ On huomattava, että Norjan liikennöitsijöiden järjestö on esittänyt ylimääräisiä kustannuksia koskevat arvion vain tiettyjen velvoitteiden ja vain tiettyjen yritysten osalta; jos tiedot ovat olleet puutteellisia, valvontaviranomainen käyttää merkintää "n.a."

Ehdot/velvoitteet	Arvioidut lisäkustannukset
— Lisäkustannukset pakollisten reittien käytöstä tietyillä alueilla	0,5 miljoonaa Norjan kruunua vuodessa ⁽³⁾
— toiminnan tehokkuuden heikkeneminen lähinnä rautateiden toiminnan turvaamiseksi ennalta määrättyjen aikataulujen, lähtöjen lukumäärien ja liikennöintikausien vuoksi	Yleistä arviota ei esitetty; Norjan liikennöitsijöiden järjestö viittasi erääseen esimerkkiin, jonka mukaisesti liikennöitsijällä ei ollut lupaa tarjota liikennepalveluja päivällä (tässä erityistapauksessa kustannukset arvioitiin 0,5 miljoonaksi Norjan kruunuksi vuodessa)
— tulonmenetykset markkinoilla tarjottavia palveluja koskevien rajoitusten vuoksi, joista useimpien syynä oli rautatiereittien suojaaminen samankaltaisten reittien kilpailulta	Norjan liikennöitsijöiden järjestö ilmoitti, että realististen laskelmien tekeminen taloudellisista seurauksista oli mahdotonta; se totesi kuitenkin, että menetettyjen tulojen määrä oli suurempi kuin edellä mainittujen ylimääräisten kustannusten määrä.

⁽¹⁾ Viittaa NOR-WAY pikalinja-autojärjestelmän reittisuunnitelmaa koskeviin ilmoituksiin.

⁽²⁾ Koskee velvollisuutta käyttää tiettyjä terminaleja Oslossa, Trondheimissa, Kristiansandissa, Arendalissa, Stavangerissa, Haugesundissa, Bergenissä, Elverumissa, Fagernesissa ja Ottassa; arviot toimitettiin kuitenkin vain Osloon ja osittain Trondheimin terminaalien käyttömaksuista.

⁽³⁾ Annetut arviot koskivat vain Oslostä etelään ja länteen suuntautuvia kaukoliikenteen linja-autoja. Lisäkustannuksia koskevat arvion toimitettiin vain näiltä reiteiltä. Samalla kuitenkin huomautettiin, että samankaltaisia kustannuksia aiheutuisi myös muualla, erityisesti suurten kaupunkien alueilla. Tässä yhteydessä viitattiin myös tulojen menetyksiin, joiden syynä olivat kiellot tarjota liikennepalveluja kaupunkien keskustoissa, mutta arvioita menetysten suuruudesta ei esitetty.

Näiden arvioiden lisäksi Norjan liikennöitsijöiden järjestö antoi esimerkkejä tietyistä pikalinja-autoliikenteen harjoittajista ja tietyillä reiteillä liikennöitäessä noudatettavista ehdoista.

Norjan liikennöitsijöiden järjestö korosti pikalinja-autoreittien merkitystä maan syrjäisille ja harvaan asutuille seuduille, missä vaihtoehtoja julkista liikennettä ei ollut tarjolla.

Norjan liikennöitsijöiden järjestö väitti myös, että valvontaviranomaisen päätös, jonka mukaan yhtä toimiluvalla toimivien linja-autoliikenteen harjoittajien luokkaa koskeva hyvitysjärjestelmä ei olisi ETA-sopimuksen määräysten mukainen, näyttäisi rikkovan ETA-sopimuksen 61 artiklaa ja mahdollisesti sen 59 artiklaa sekä kilpailusääntöjen soveltamisesta liikenteeseen annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 9 artiklaa ⁽³²⁾. Norjan liikennöitsijöiden järjestö kiinnittää valvontaviranomaisen huomiota myös siihen, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista tehdyn muutetun ehdotuksen ⁽³³⁾ mukaisesti sen liitteessä I olevan 1 kohdassa säädetyt julkisten palveluvelvoitteiden kustannuksien laskentasääntöjä ei sovelleta poikkeuksiin, jotka koskevat joitakin tai kaikkia polttoaineiden valmisteverojen taloudellisia vaikutuksia. Tämän perusteella Euroopan komissio aikoo poistaa polttoaineveroa koskevan kysymyksen kokonaan niistä säännöistä, joita sovelletaan julkisen palvelun velvoitteista maksettaviin korvauksiin. Norjan liikennöitsijöiden järjestö katsoo, että tämä on merkittävä seikka, joka tulisi ottaa huomioon tarkasteltavana olevan tutkimuksen yhteydessä.

e) Kantelun tekijän huomautukset

Kantelun tekijän mukaan julkisen palvelun velvoitteet eivät koske ”tukea saamattomia” linja-autoliikenteen harjoittajia. Erityisesti reiteillä, joilla tarjolla on myös rautatieliikennettä, julkisen palvelun velvoitteen mukaista liikennepalvelua tarjoavat juuri rautatiet. Kyseisillä reiteillä ei tarvittaisi myös pikalinja-autoliikennettä.

⁽³²⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 1017/68, annettu 19 päivänä heinäkuuta 1968, kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen (EYVL L 175, 23.7.1968, s. 1).

⁽³³⁾ KOM (2002) 107 lopullinen, 21.2.2002.

4. HYVITYSJÄRJESTELMÄN YHDENMUKAISUUS YMPÄRISTÖNSUOJELUA KOSKEVIEN SUUNTAVIIVOJEN KANSSA

a) *Valvontaviranomaisen kannat sellaisina, kuin ne esitettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä*

Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään valvontaviranomainen katsoi, etteivät Norjan viranomaiset olleet osoittaneet hyvitysjärjestelmän soveltuvan yhteen ympäristönsuojelua koskevien suuntaviivojen kanssa ottaen huomioon hyvitysten määrä, tuen väliaikainen ja aleneva luonne sekä tarve osoittaa, että tuki on välttämätön kilpailukyvyyn menetysten korvaamiseksi.

(1) *Hyvitysten mahdollinen liiallisuus*

Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä valvontaviranomainen myönsi, että "hyvityssummien aleneminen verrattuna aikaisempaan dieselveroa koskevaan verovapautukseen saattaisi merkitä sitä, että hyvitykset jäävät alle dieselverosta aiheutuvien kustannusten". Viranomainen katsoi kuitenkin, että järjestelmän mukaisia hyvityksiä saavien liikennöitsijöiden mahdollisuutta hyötyä hyvityksistä enemmän kuin niille dieselverosta aiheutuvien todellisten kustannusten verran ei voitu sulkea pois.

(2) *Kannustusvaikutus: hyvitysjärjestelmän väliaikainen ja aleneva luonne*

Hyvitysjärjestelmän väliaikaisesta luonteesta valvontaviranomainen totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että hyvitysjärjestelmää ei oltu mitenkään rajoitettu ajallisesti. Hyvitysjärjestelmän kannustusvaikutuksia koskevan huolensa valvontaviranomainen ilmaisi seuraavasti: "...ei ole nähtävissä selkeitä merkkejä tulevasta valtiontuen alentamisesta, joka pakottaisi linja-autoliikenteen harjoittajat alentamaan polttoaineen kulutustaan".

Valvontaviranomainen huomautti myös, että Norjan viranomaiset eivät olleet toimittaneet "... tietoja, joiden avulla valvontaviranomainen olisi voinut varmistaa, että järjestelmän mukaisesti myönnettyt hyvityssummat ovat pienentyneet jatkuvasti järjestelmän käyttöönotosta lähtien ja verrattuna tilanteeseen ennen verovapautuksen poistamista vuonna 1999".

Valvontaviranomainen ilmaisi vielä huolensa siitä, että "...ilman tietoja järjestelmästä myönnettyjen hyvitysten tasosta on vaikea todentaa, onko järjestelmällä ollut riittävä kannustinvaikutus ja kuinka suuri tämä vaikutus on ollut".

(3) *Tarve hyvittää kilpailukyvyyn menetykset*

Niin kutsuttuja "tukea saamattomia" linja-autoliikenteen harjoittajia koskevasta hyvitysjärjestelmästä verrattuna niin kutsuttuihin "tukikelpoihin" linja-autoliikenteen harjoittajiin, joista kumpikin ryhmä tarjoaa säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja, valvontaviranomainen huomautti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että hallituksen ympäristöveroja koskevan alustavan lakiehdotuksen mukaan hyvitys ei olisi tarpeen, koska "tukea saamattomien" liikennöitsijöiden katsottiin pystyvän kattamaan kustannusten lisääntyminen joko nostamalla lipunhintoja tai alentamalla voittojaan. Näin ollen valvontaviranomainen epäili vahvasti hyvitysjärjestelmän tarpeellisuutta.

b) *Norjan hallituksen huomautukset*(1) *Hyvitysten mahdollinen liiallisuus*

Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmä rajoittui ylimääräisiin kustannuksiin, jotka aiheutuivat dieselveron käyttöönotosta. Norjan viranomaiset ilmoittivat valvontaviranomaiselle myös, että hyvityksen määrän laskeminen perustui energiaa tehokkaimmin käyttäviin ajoneuvoihin. Hyvitykset pystyivät olemaan liiallisia vain, jos pikalinja-autoliikenteen harjoittajan polttoaineen kulutus oli alle 0,31 l/km. Mitään järjestelmän mukaisesti varattuja määriä, jotka ylittäisivät tehokkaimpien ajoneuvojen mukaan lasketun kulutuksen korvaamiseksi tarvittavan määrän, ei maksettaisi edunsaajille. Norjan hallitus korosti vielä, että linja-autoliikenteen harjoittajille aiheutui kustannuksia, joita ei korvattu kokonaan, kuten täydennysajo ja varikkoajo.

Hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnettyjen hyvitysten määristä Norjan viranomaiset toimittivat seuraavat luvut:

Taulukko 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	1330 luvun 71 kohdan mukaisesti varatut määrät (NOK)	n.a.	71 miljoonaa	75,4 miljoonaa	50 miljoonaa	29 miljoonaa
B	Todellisuudessa käytetyt määrät (NOK)	n.a.	64 miljoonaa	66 miljoonaa (arvio)	50 miljoonaa (arvio)	29 miljoonaa (arvio)
C	Dieserveron tuotto yksinomaan tukea saamattomien linja-autoliikennöitsijöiden tarjoaman säännöllisen matkustajaliikenteen osalta (NOK) (ALV sisältyy)	n.a.	Yli 64 miljoonaa	Yli 66 miljoonaa	Yli 53 miljoonaa	Yli 51 miljoonaa
D = B/C	Käytetyt hyvityksen prosentteina dieserveron tuotosta	n.a.	Alle 100 %	Alle 100 %	Alle 100 %	Alle 100 %
E	Dieselpolttoaineen kulutus (l/km) ⁽¹⁾	0,315 (arvio)	0,315 (arvio)	0,315 (arvio)	0,315 (arvio)	0,315 (arvio)
F	Dieservero (NOK/l), ALV ei sisälly	3,43	3,54	3,74 (1.7. alkaen 3,54)	3,04 (1.7. alkaen 2,72)	2,77
	Dieservero (NOK/l), ALV sisältyy	4,22	4,35	4,6 (1.7. alkaen 4,35)	3,77 (1.7. alkaen 3,37)	3,43
G	Hyvitys (NOK/km)	n.a.	1,37	1,41	1,07 (arvio)	0,62 (arvio)

⁽¹⁾ Norjan hallituksen mukaan nämä luvut vastaavat tehokkaimpien ajoneuvojen kulutusta.

(2) Tarve hyvittää kilpailukyyn menetykset

Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmä oli tarpeen säännöllistä matkustajaliikennettä tarjoavien linja-autoliikenteen harjoittajien kilpailukyyn säilyttämiseksi. Norjan viranomaisten mukaan viime vuosien kokemusten perusteella on ilmeistä, että julkista liikennettä, joka on tarpeeksi laajamittaista voidakseen kilpailla yksityisautojen kanssa, ei voida pitää yllä ilman julkisista varoista myönnettyjä huomattavia avustuksia. Tärkeänä pidettiin sitä, että julkisen liikenteen kilpailukykyä suhteessa yksityisautoiluun ei tulisi heikentää.

Norjan hallitus väitti alustavan ehdotuksen sanamuodon vastaisesti ⁽³⁴⁾, että kyseisten liikennöitsijöiden kannattavuus ei riittänyt kattamaan kasvaneita kustannuksia. Suurkäräjien päätös huomioon ottaen oli odotettavissa, että aikaisemman dieselverovapautuksen päätyttyä monien säännöllisten reittien kaupallinen kannattavuus muuttuisi niin, että liikennöinti niin kutsutuilla ”tukea saamattomilla” reiteillä, jotka tuottivat aikaisemmin vain vähän voittoa, jouduttaisiin lopettamaan. Muiden reittien osalta lipunhintoja jouduttaisiin nostamaan, mistä saattaisi aiheutua asiakkaiden siirtymistä käyttämään yksityisiä liikennemuotoja. Norjan hallitus korosti myös, että lipunhintojen korotusta ei pidetty hyväksyttävänä siksi, että julkista liikennettä oli tarjottava kohtuullisin hinnoin.

Tässä yhteydessä Norjan hallitus viittasi pikalinja-autojen kilpailutilannetta koskevaan arviointiraporttiin ⁽³⁵⁾. Neljästä valikoidusta reitistä (eli Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen ja TIMEkspressen) Norjan hallitus totesi raportin perusteella, että niiden matkustajien osuus, jotka käyttäisivät vaihtoehtona yksityistä henkilöautoa kuljettajana tai matkustajana, oli keskimäärin noin 47 prosenttia.

Norjan hallitus väitti, että yksityisauton käyttökustannukset eivät nykyisin vastanneet tämän kuljetusmuodon aiheuttamia ulkoisia kustannuksia.

Dieselverovapauden päättymisestä aiheutuneista kustannusten nousuista Norjan hallitus toimitti tietoja, jotka mahdollistivat kustannusvertailun vanhan oikeudellisen kehyksen (vapautus dieselverosta vuonna 1998) ja uuden oikeudellisen kehyksen (vapautuksen poistuttua 1 päivänä tammikuuta 1999) välillä. Norjan viranomaisten mukaan dieselpolttoaineen keskihinta vähittäiskaupassa oli 4,38 Norjan kruunua (ALV sis.) litralta vuonna 1998, kun keskihinta vuonna 1999 oli 8,27 Norjan kruunua (ALV ja dieselvero sis.). Kustannukset kilometriä kohti olivat 1,38 Norjan kruunua vuonna 1998 ja 2,61 Norjan kruunua vuonna 1999 (kilometrikustannusta laskettaessa oletettiin, että kulutus oli 0,315 l/km).

c) *Kantelun tekijän huomautukset*

Kantelun tekijä väitti, että hyvitysjärjestelmän mukaisesti liikennöitsijöille maksettaisiin hyvityksiä, jotka perustuisivat kulutukseen 0,45 l/km, mikä ylittäisi väitteen mukaan todellisen kulutuksen.

d) *Norjan liikennöitsijöiden järjestön huomautukset*

Norjan liikenteenharjoittajien järjestön antamien tietojen mukaan, joihin Norjan hallitus viittasi, kokonaiskustannusten arvioitiin olevan kilometriä kohti 12 Norjan kruunua (ALV ja dieselvero mukaan lukien). Tällä perusteella vuoden 1998 polttoainekustannukset (ALV sisältyy, mutta ei dieselveroa) voitiin arvioida noin 12 prosentiksi kokonaiskustannuksista, kun taas vuoden 1999 polttoainekustannukset (ALV ja dieselvero sisältyvät) voitiin arvioida noin 20 prosentiksi kokonaiskustannuksista.

e) *Tasapuolista kilpailua ETA:n sisällä koskevat huomautukset*

Norjan hallitus ja Norjan liikennöitsijöiden järjestö väittivät, että Norjan hyvitysjärjestelmää sovellettaisiin samalla tavoin kuin julkiseen paikallisliikenteeseen sovellettavaa vapautusta kivennäisöljyverosta sovellettiin Euroopan unionissa. Näihin vapautuksiin sovellettiin EY:n kivennäisöljydirektiiviä ⁽³⁶⁾ ja uudempaa 12 päivänä maaliskuuta 2001 tehtyä neuvoston päätöstä ⁽³⁷⁾. Norjan hallitus väitti lisäksi, että Norjan erikoislaatuisten pinnanmuodostuksen vuoksi ja koska sen väestö asui muihin Euroopan maihin verrattuna hyvin hajallaan eri puolilla maata, julkisen liikenteen alalla jouduttaisiin turvautumaan erityisjärjestelyihin. Julkisen liikenteen ylläpito Norjan syrjäisillä alueilla kaupallisiin periaattein olisi vaikeaa.

⁽³⁴⁾ Ks. Norjan hallituksen esitys valtion budjetiksi vuodelle 1999 (*St.prp. nr. 1 (1998—1999)*), joka seuraa suurkäräjille tehtyjä ympäristöveroja koskevia lakiehdotuksia (*St.prp. nr. 54 (1997—98)*).

⁽³⁵⁾ ”Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter”, Hjeltnes COWI AS, heinäkuu 1999.

⁽³⁶⁾ Euroopan yhteisössä on kaksi ”mineraaliöljydirektiiviä”: Neuvoston direktiivi 92/81/ETY, annettu 19 päivänä lokakuuta 1992, kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta (EYVL L 316, 31.10.1992, s. 12) ja neuvoston direktiivi 92/82/ETY, annettu 19 päivänä lokakuuta 1992, kivennäisöljyjen valmisteverojen määrien lähentämisestä (EYVL L 316, 31.10.1992, s. 19).

⁽³⁷⁾ Neuvoston päätös, tehty 12 päivänä maaliskuuta 2001, erityistarkoituksiin käytettäviin tiettyihin kivennäisöljyihin sovellettavista valmisteveron alennetuista määristä ja valmisteverovapautuksista (EYVL L 84, 23.3.2001, s. 23).

Kantelun tekijä väitti 8 päivänä toukokuuta 2002 päivätyssä kirjeessään, että Norjan hyvitysjärjestelmää ei voitu pitää neuvoston direktiivin 92/81/ETY⁽³⁸⁾ nojalla hyväksyttävänä vapautuksena. Tässä yhteydessä se väittää, että hyvitys ei riipu todellisuudessa käytetyn polttoaineen määrästä, vaan ajetuista kilometreistä. Näin ollen järjestelmässä ei oteta huomioon käytetyn polttoaineen määrän huomattavia vaihteluja ajoneuvouden, vuodenajan, tien kunnon jne. mukaisesti. Kantelun tekijä huomauttaa myös, että direktiivin mukaan poikkeuksia voidaan sallia vain, jos ne eivät vääristä kilpailua.

II. ARVIOINTI

A. ETA-SOPIMUKSEN 61 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETTU VALTIONTUKI

ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: *"Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, EY:n jäsenvaltion tai EFTA-valtion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu tämän sopimuksen toimintaan, siltä osin kuin se vaikuttaa sopimuspuolten väliseen kauppaan."*

Hyvitysjärjestelmään kuuluvat tukitoimet rahoitetaan valtion talousarviosta (ks. valtion budjetti, 1330 luku, 71 kohta: Pikalinja-autoliikenteen tuet, "Tilskudd til ekspressbuss"). Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti toimenpiteet, jotka alentavat yrityksen budjettiin tavallisesti sisältyviä menoeria, ovat valtiontukea⁽³⁹⁾. Linja-autoliikenteen harjoittajat, jotka ovat hyvitysjärjestelmän mukaisesti tukikelpoisia, saavat rahallisen korvauksen, joka alentaa niiden tavanomaisia liiketoimintakuluja (eli dieselverosta aiheutuvia kustannuksia) ja jonka ansiosta ne saavat etua kilpailijoihinsa nähden.

Valvontaviranomaisen mielestä yhteisöjen tuomioistuimen asiassa "Ferring" antamaan tuomioon⁽⁴⁰⁾ liittyvät päätelmät eivät muuta tätä arviota. Kyseisessä tuomiossa tuomioistuin katsoi, että verotukselliset toimenpiteet, joiden seurauksena jotkin yritykset saivat vapautuksen kyseisestä verosta ja jolla korvataan kyseisille yrityksille niiden täyttäessä julkisen palvelun velvoitettaan tosiasiallisesti aiheutuneita kustannuksia, voidaan pitää kyseisten yritysten palveluna eikä yhteisön perustamissopimuksen 92 artiklassa (nykyinen 87 artikla) tarkoitettuna valtiontukena. Tuomioistuin totesi myös, että jos myönnetyn vapautuksen ja aiheutuneiden lisäkustannusten vastaavuutta koskeva edellytys on täytynyt, yritykset eivät todellisuudessa saa perustamissopimuksen 92 artiklan (nykyisen 87 artiklan) 1 kohdassa tarkoitettua etua, koska kyseisen verotuksellisen toimenpiteen tarkoituksena on ollut vain asettaa samoilla markkinoilla toimivat yritykset keskenään vertailukelpoiseen kilpailutilanteeseen.

Ottaen huomioon liikennealaa koskevat alakohtaiset säännöt (erityisesti ETA-sopimuksen 49 artikla ja neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69), ei ole ilmeistä, että kyseisen tuomion päätelmiä voitaisiin soveltaa liikennealaan. Kysymys siitä, onko säännölliselle matkustajaliikenteelle maksettava julkinen tuki valtiontukea, on parhaillaan käsiteltävänä yhteisöjen tuomioistuimessa⁽⁴¹⁾.

Kuten jäljempänä selitetään tarkemmin, Norjan hallitus ei ole valvontaviranomaisen käsityksen mukaan osoittanut, kuinka paljon hyvitysjärjestelmästä hyötyiin linja-autoliikenteen harjoittajiin kohdistetaan tai kohdistetaanko niihin lainkaan julkisen palvelun velvoitteita, jotka aiheuttavat niille mahdollista kilpailuhaittaa verrattuna muihin (kaupallisen) linja-autoliikenteen harjoittajiin. Valvontaviranomainen ei saanut myöskään varmuutta siitä, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajille myönnettävät hyvitykset rajoittuisivat lisäkustannuksiin, joita niille aiheutuu väitetyistä julkisen palvelun velvoitteista. Itse asiassa hyvitysjärjestelmä ei sellaisenaan sisällä mahdollisten julkisen palvelun velvoitteiden ja hyvityksen välistä nimenomaista yhteyttä. Näin ollen valvontaviranomainen ei voi sulkea pois mahdollisuutta, että hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnetystä taloudellisesta tuesta saattaa koitua tukikelpoisille yrityksille ETA:n valtiontukisäännöissä tarkoitettua todellista taloudellista etua.

⁽³⁸⁾ Neuvoston direktiivi 92/81/ETY, annettu 19 päivänä lokakuuta 1992, kivennäisöljyjen valmisteverojen rakenteiden yhdenmukaistamisesta (EYVL L 316, 31.10.1992, s. 12).

⁽³⁹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-387/92, *Banco Exterior de España*, antama tuomio (Kok. 1994, s. I-877, 13 kohta) ja asiassa C-75/97, *Belgia* vastaan *Komissio*, antama tuomio (Kok. 1999, s. I-3671, 23 kohta).

⁽⁴⁰⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-53/00, *Ferring SA* vastaan *ACCOSS*, 22 päivänä marraskuuta 2001 antama tuomio (Kok. 2001, s. I-9067), 27 ja 29 kohta.

⁽⁴¹⁾ Asia C-280/00, *"Altmark Trans GmbH"*; yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltävänä oleva ennakkoratkaisupyyntö, EYVL C 273, 23.9.2000, s. 8.

Tukiohjelma on myös erityinen siinä mielessä, että se koskee vain liikennealalla toimivia yrityksiä.

Jotta toimenpiteeseen voitaisiin soveltaa ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohtaa, sen on myös vääristettävä kilpailua ja vaikutettava ETA:n jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kun valtion taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa verrattuna sen kanssa yhteisön sisäisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin, on katsottava, että tuki vaikuttaa kyseiseen kauppaan ⁽⁴²⁾. Yhteisöjen tuomioistuimen tuoreen oikeustapauksen mukaan "...valtiontukeen liittyvissä asioissa riittää, että kyseiset markkinat ovat, edes osittain, avoimet kilpailulle, jotta tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun" ⁽⁴³⁾.

Hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnetyn valtion tuen mahdollisista vääristävien vaikutusten osalta valvontaviranomainen muistuttaa oikeudellisista säännöksistä, joita sovelletaan matkustajaliikenteeseen. Pääsy kansainvälisille henkilökuljetusmarkkinoille on avattu yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 684/92 ⁽⁴⁴⁾. Kabotaasiliikenneoikeudet otettiin käyttöön edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioista olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2454/92 ⁽⁴⁵⁾, muutettu myöhemmin samasta aiheesta 11 päivänä joulukuuta 1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 12/98 ⁽⁴⁶⁾.

Neuvoston asetuksen (EY) 12/98 mukaisesti kabotaasiliikenne maanteiden henkilöliikenteessä vapautettiin kotimaisia säännöllisiä yhteyksiä lukuun ottamatta 1 päivästä tammikuuta 1996. Näillä säännöksillä on avattu satunnaisen liikenteen markkinat, säännöllisen erityisliikenteen markkinat ja säännöllisen liikenteen markkinat silloin, kun liikenne on osa säännöllistä kansainvälistä liikennettä.

Euroopan komission tekemän matkustajaliikennemarkkinoita koskevan analyysin mukaan EU:n julkisen liikenteen markkinat avautuvat asteittain kilpailulle. Komissio toteaa, että yhdessätoista EU:n viidestätoista jäsenvaltiosta on otettu käyttöön lainsäädäntö tai hallinnolliset järjestelyt, jotka koskevat kilpailua vähintään osassa kaupunkiliikenteen, alueellisen liikenteen ja alueiden välisen liikenteen linja-autokuljetusmarkkinoilla ⁽⁴⁷⁾.

Komission analyysissä viitataan myös julkisia hankintoja koskeviin sääntöihin ja erityisesti EY:n jäsenvaltioiden kansalliseen lainsäädäntöön, jotka parantavat markkinoillepääsyä koko EY/ETA-alueella. Komissio totesi vielä, että liikenteenharjoittajat osoittivat kasvavaa kiinnostusta muiden maiden kotimarkkinoihin ja ovat jossain määrin jo hankkineet osuuksia kansallisista linja-autoyhtiöistä tai harjoittavat julkista liikennettä kotimarkkinoidensa ulkopuolella ⁽⁴⁸⁾.

Kuten viranomainen on jo todennut menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, pikalinja-autoliikenteen harjoittajat tarjoavat sekä säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja että satunnaisia liikennepalveluja. Siksi on olemassa vaara, että hyvitysjärjestelmän mukaan valtion tukea käyttävät hyväkseen myös pikalinja-autoliikenteen harjoittajat, jotka tarjoavat satunnaisia liikennepalveluja. Vaikka kyseessä olisivat säännöllisen matkustajaliikenteen markkinat, tukikelpoiset liikennöitsijät voivat käyttää hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnettyä valtion tukea samankaltaisten palvelujen tarjoamiseen ulkomailla maissa, jotka ovat avanneet kyseisen markkinalohkon kilpailulle.

⁽⁴²⁾ Asia 730/79, *Philip Morris vastaan Komissio*, (Kok. 1980, s. 2671, 11 kohta).

⁽⁴³⁾ Asiassa T-288/91, *Regione Friuli Venezia Giulia vastaan komissio*, 4 päivänä huhtikuuta 2001 annettu tuomio (Kok. 2001, s. II-1169, 95 kohta).

⁽⁴⁴⁾ EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevaan 32 kohtaan.

⁽⁴⁵⁾ EYVL L 251, 29.8.1992, s. 1; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevaan 33a kohtaan.

⁽⁴⁶⁾ EYVL L 4, 8.1.1998, s. 10; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevaan 33b kohtaan.

⁽⁴⁷⁾ Katso komission ensimmäinen ehdotus asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista, KOM(2000) 7 lopullinen, 26.7.2000, erityisesti perustelujen sivu 4: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. Perusteluissa annettujen tietojen mukaan erityisesti Tanska, Suomi ja Ruotsi ovat jo avanneet liikennemarkkinansa.

⁽⁴⁸⁾ Valvontaviranomainen toteaa, että norjalaiset linja-autoliikennettä harjoittavat yhtiöt ovat ostaneet ulkomaisia yrityksiä, jotka tarjoavat linja-autoliikennepalveluja. Ks. esimerkiksi Euroopan komission 10 päivänä joulukuuta 1999 tekemä päätös (asiassa COMP/M.1768 — SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) yritysten yhteenliittymän, johon kuuluivat muun muassa norjalainen erityisesti linja-autoliikennettä harjoittava yritys Schoyen ja ruotsalainen linja-auto ja turistibussiliikennettä harjoittava Swebus, julistamisesta soveltuvaksi yhteismarkkinoille, julkaistu EYVL:ssä C 11, 14.1.2000, s. 6.

Pelkästään näiden seikkojen perusteella voidaan päätellä, että hyvitysjärjestelmän, jonka mukaan myönnetään tukea säännöllistä liikennettä paikallisilla, alueellisilla tai alueiden välisillä markkinoilla tarjoaville yrityksille, on katsottava olevan omiaan vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan kauppaan ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Tämä päätelmä vastaa myös komission tällä alalla vakiintunutta käytäntöä ⁽⁴⁹⁾.

Valvontaviranomainen huomauttaa lisäksi, että Norjan hallituksen toimittamat tiedot sekä kolmansien tutkintamenettelyn aikana toimittamat tiedot ja huomautukset osoittavat, että "tukea saamattomille" linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettyt hyvitykset tosiasiaassa vääristävät kilpailua ja vaikuttavat kauppaan.

Muodollisen tutkintamenettelyn aikana toimitetut tiedot osoittivat, että lähes 50 prosenttia hyvitysjärjestelmään kuuluvista yrityksistä harjoitti sekä säännöllistä että satunnaista liikennettä. Näin ollen mahdolliset pikalinja-autoliikenteen harjoittajille säännöllistä matkustajaliikennepalvelua varten myönnetty taloudelliset edut voitiin kanavoida muille liiketoiminta-alueille, kuten satunnaisten liikennepalvelujen tarjoamiseen.

Valvontaviranomainen ei voi myöskään sulkea pois mahdollisuutta, että ainakin tietyillä reiteillä säännölliset ja satunnaiset liikennepalvelut kilpailevat keskenään. Säännöllisen ja satunnaisten linja-autoliikenteen välisestä kilpailutilanteesta Norjan hallitus väitti, että säännöllistä ja satunnaista liikennettä harjoitetaan erilaisten oikeudellisten ehtojen mukaisesti, joten satunnainen ja säännöllinen matkustajaliikenne kuuluivat kumpikin eri markkinoille. Valvontaviranomainen toteaa kuitenkin, että säännöllisten liikennepalvelujen ja satunnaisten liikennepalvelujen välistä todellista kilpailutilannetta ei voida määritellä abstraktein perustein. Kilpailevatko nämä kaksi liikennemuotoa keskenään voidaan todeta vain yksittäisten reittien perusteella ja yksilöllisten olosuhteiden, kuten etäisyyksien, sijainnin jne. perusteella.

Norjan hallituksen toimittamien tietojen ja sen kantelun tekijän tähän liittyviä väitteitä koskevien huomautusten perusteella valvontaviranomainen toteaa, että reittejä, joilla harjoitetaan sekä säännöllistä että satunnaista liikennettä, näyttää olevan useita. Tämä näyttää pitävän paikkansa erityisesti tapauksissa, joissa lopullisena päämääränä on matkailukohde/hiihtokeskus tai joissa matkailijoita kiinnostavat paikat sijaitsevat tietyn reitin varrella. Toimitetut tiedot osoittavat lisäksi, että säännöllisiä liikennepalveluja tarjoavilla liikennöitsijöillä oli mahdollisuus palvella matkustajaryhmiä, jotka olivat menossa tiettyihin retkikohteisiin.

Satunnaisten liikennepalvelujen markkinat (ja tavaroiden/pakettien kuljetusmarkkinat) on täysin vapautettu. Siksi valtiontuki, joka saattaa vääristää kilpailua näillä markkinoilla, on myös omiaan vaikuttamaan kauppaan. Valtion tuki saattaa lisäksi vaikuttaa myös säännöllisten liikennepalvelujen kauppaan. Se, että ulkomaiset liikennöitsijät, jotka tarjoavat kansainvälisiä säännöllisiä kuljetuspalveluja Norjassa, voivat samalla tavoin hyödyntää tarkasteltavana olevaa hyvitysjärjestelmää, ei poista sen mahdollisia vaikutuksia kauppaan, koska hyvitysjärjestelmästä hyötyvät liikennöitsijät saattavat käyttää hyväkseen muissa ETA:n jäsenvaltioissa avautuvia markkinoita ja tarjota säännöllisiä liikennepalveluja Norjan ulkopuolella.

Tästä syystä valvontaviranomainen pääättelee, että tarkasteltavana oleva hyvitysjärjestelmä on omiaan vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan ETA-sopimuksen sopimuspuolten väliseen kauppaan.

Edellä esitettyjen seikkojen perusteella valvontaviranomainen pääättelee, että tarkasteltavana oleva hyvitysjärjestelmä on ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

⁽⁴⁹⁾ Ks. Euroopan komission päätös ekologisen verouudistuksen jatkamisesta, valtiontukiasia N 575/A/99 — Saksa, ja sitä uudempi komission päätös kyseisten toimenpiteiden jatkamisesta maaliskuun 2001 jälkeen, valtiontukiasia N 449/2001 — Saksa ja sitä uudempi komission valtiontukipäätös N 588/2002 — Yhdistynyt kuningaskunta, kaukoliikenteen linja-autopalveluja koskeva avustushjelma.

B. ILMOITUSVELVOLLISUUS JA LYKKÄYSVELVOITE

Valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan mukaan "EFTAn valvontaviranomaiselle on ilmoitettava tuen myöntämistä tai sen muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa.(...) Valtio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös."

Ilmoitusvelvollisuus ja lykkäysvelvoite koskevat "uutta tukea". Sen sijaan "voimassa olevaa tukea" voidaan myöntää kunnes valvontaviranomainen toteaa, että kyseinen tuki ei sovellu ETA-sopimuksen toimintaan. Valvontaviranomaisen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 7 luvun 7.2 kohdassa olevan määritelmän mukaisesti "voimassa oleva tuki" on "ennen ETA-sopimusta myönnettyä" tukea (eli "tukiohjelmiä, jotka olivat käytössä ETA-sopimuksen tullessa voimaan") ja hyväksyttyä tukea.

Tehtäessä päätöstä siitä, onko tukiohjelma katsottava "uudeksi tueksi" vai "voimassa olevaksi tueksi", valvontaviranomainen tutkii kyseistä tukea koskevat säännökset ja erityisesti kyseisten säännösten voimaantuloajat. Valvontaviranomainen ei ole velvollinen suorittamaan taloudellista analyysiä kyseisestä toimenpiteestä verrattuna tukiohjelmiin, jotka ovat olleet voimassa ennen uusien säännösten voimaantuloa.

Tämän näkemyksen vahvistaa myös yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö.

Yhteisöjen tuomioistuimen mukaan asiassa "Namur-Les Assurances" "...uuden tuen aloittamista tai voimassa olevan tuen muuttamista ei ole mahdollista arvioida tuen laajuuden perusteella eikä erityisesti sen rahallisen määrän perusteella missään yrityksen elinkaaren vaiheessa, jos tuki myönnetään sellaisten aikaisempien oikeudellisten säännösten perusteella, jotka pysyvät muuttumattomina. Voidaanko tuki luokitella uudeksi tueksi vai muutetuksi voimassa olevaksi tueksi on määriteltävä sitä koskevien säännösten perusteella." ⁽⁵⁰⁾ (alleviivaukset tässä)

Tosiasia, että aiempi verovapautus, joka perustui Norjan valmisteveroja koskevan lain mukaisesti tehtyihin päätöksiin, kumottiin, ja uusi hyvitysjärjestelmä otettiin käyttöön, riittää tekemään tästä hyvitysjärjestelmästä valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua "uutta tukea".

Valvontaviranomainen katsoo lisäksi, että vuonna 1999 käyttöön otettu hyvitysjärjestelmä sisältää säännöksiä, jotka liittyvät tukikelpoisten toimintojen laajuuteen ja erityisesti hyvityksen laskemiseen ja poikkeavat sellaisenaan olennaisesti aikaisemmista verovapautusta koskevista säännöistä. Tässä yhteydessä valvontaviranomainen huomauttaa erityisesti, että kun aikaisempi dieselverovapautus takasi, että tästä vapautuksesta koituvat edut vastasivat aivan itsestään dieselverosta aiheutuvia kustannuksia, sen jälkeen käyttöön otettu hyvitysjärjestelmä ei varmista, että liikennöitsijät eivät voi saada enempää kuin niiden todellisia dieselverosta aiheutuvia kustannuksia vastaavan määrän. Hyvitysjärjestelmään liittyvä hyvitysjärjestelmä sisältää liiallisten hyvitysten riskin, koska hyvityksen määrää ei ole sidottu dieselverosta kyseisille liikenteenharjoittajille aiheutuviin todellisiin kustannuksiin, vaan määritellään valtiolta järjestelmän mukaista tukea hakevien liikennöitsijöiden reitillä ajamien kilometrien perusteella ⁽⁵¹⁾.

Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan hyvitysjärjestelmä ei ollut vapautettu neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta, koska se ei täyttänyt asetuksessa säädettyjä ehtoja ⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Tuomioistuimen asiassa C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, 9 päivänä elokuuta 1994 antama tuomio (Kok. 1994, s. I-3829, 28 kohta).

⁽⁵¹⁾ Tätä seikkaa pohditaan jäljempänä tarkemmin.

⁽⁵²⁾ Katso jäljempänä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukainen yksityiskohtainen arviointi hyvitysjärjestelmästä.

Näin ollen valvontaviranomainen päättlee, että vuonna 1999 käyttöön otettu hyvitysjärjestelmä on "uutta tukea", josta olisi valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti pitänyt ilmoittaa ennalta valvontaviranomaiselle ⁽⁵³⁾.

Koska tarkasteltavana olevaa hyvitysjärjestelmää ei oltu ilmoitettu viranomaiselle ennalta, se katsotaan "sääntöjenvastaiseksi menettelytapavirheen vuoksi" valvontaviranomaisen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6 luvun mukaisesti.

C. PIKALINJA-AUTOLIIKENNETTÄ KOSKEVAN HYVITYSJÄRJESTELMÄN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

Norjan hallituksen esittämien seikkojen perusteella valvontaviranomainen arvioi "tukea saamattomiin" linja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavan hyvitysjärjestelmän ottaen huomioon neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (ja ETA-sopimuksen 49 artiklan) sekä ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan yhdessä ympäristöä koskevien suuntaviivojen kanssa.

1. NEUVOSTON ASETUS (ETY) N:o 1191/69

a) *Oikeudellista kehystä koskevat ehdot*

ETA-sopimuksen 49 artiklan mukaisesti "[t]uki on tämän sopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi".

Asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä ⁽⁵⁴⁾, sellaisena kuin se on muutettuna 20 päivänä kesäkuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1893/91 ⁽⁵⁵⁾ ja sisällytettynä ETA-sopimukseen, vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti julkisen palvelun velvoitteista maksetut korvaukset voidaan katsoa soveltuvaksi ETA-sopimuksen toimintaan.

Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 julkisen palvelun velvoitteista maksettu korvaus julistetaan sääntöjenmukaiseksi ja vapaaksi ilmoitusvelvollisuudesta, jos kyseiset velvoitteet on määrätty ja jos korvauksen määrä on laskettu asetuksen säännösten mukaisesti.

Asetuksessa tarkoitettut julkisen palvelun velvoitteet määritellään ja luetellaan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 2 artiklassa. Kyseisen 2 artiklan nojalla kyseiset velvoitteet voivat johtaa hyvitysten maksamiseen vain, jos voidaan osoittaa, että kyseiset velvoitteet on määrätty asianomaiselle yritykselle vastoin sen taloudellisia etuja.

Neuvoston asetuksen (ETY) 1191/69 3 artiklassa EFTAn jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus pitää voimassa julkisen palvelun velvoitteita varmistaakseen riittävät liikennepalvelut ottamalla huomioon yleinen etu ja mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja. Liikennepalveluja tarjoavat yritykset voivat pyytää toimivaltaisilta viranomaisilta kyseisten velvoitteiden lakkauttamista, jos velvoitteesta aiheutuu niille taloudellista haittaa. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa edellytetään, että päätöksissä pitää voimassa julkisen palvelun velvoite on määrättävä myös hyvityksestä, jonka suuruus on määrättävä asetuksen säännösten mukaisesti (ks. asetuksen 10—13 artikla).

⁽⁵³⁾ Valvontaviranomaisen päätelmät vastaavat komission käytäntöä, ks. esim. valtiontuki N 1999/99 — Alankomaat, paikallisliikennettä harjoittaville yrityksille myönnettävistä verohelpotuksista.

⁽⁵⁴⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevaan I luvun "Sisämaan liikenne" 4 kohtaan.

⁽⁵⁵⁾ EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevaan I luvun "Sisämaan liikenne" 4 kohtaan.

b) *Julkisen palvelun velvoitteiden määritelmä*

Valvontaviranomainen huomauttaa aluksi, että se ei sulje pois mahdollisuutta, että Norjan kotimaan matkustajaliikennettä koskevan asetuksen ehtoja voitaisiin periaatteessa pitää neuvoston asetuksen (ETY) 2 artiklan 2—5 kohdassa tarkoitettuina julkisen palvelun velvoitteina.

c) *Erityisten julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen "tukea saamattomille" linja-autoliikenteen harjoittajille*

Valvontaviranomainen katsoo, että sille toimitettujen tietojen perusteella Norjan kotimaan matkustajaliikennettä koskevassa asetuksessa säädettyjen ehtojen ei voida katsoa kohdistuvan linja-autoliikenteen harjoittajiin, jotka hyötyvät pikalinja-autoliikennettä varten käyttöön otetusta hyvitysjärjestelmästä.

Valvontaviranomaisen näkemyksen mukaan "tukikelpoisten" ja "tukea saamattomien" linja-autoliikennöitsijöiden välillä on huomattava ero, jota on arvioitava erikseen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukaisesti. Tämä ero johtuu Norjan lain mukaisen oikeudellisen kehyksen ehdoista. "Tukikelpoiset" liikennöitsijät on valikoitu tarjouskilpailun perusteella tarjoamaan säännöllisiä liikennepalveluja. Toimivaltaiset viranomaiset laativat tarjouskilpailua varten erityisehdot, joiden mukaisesti liikennöitsijöitä pyydetään tarjoamaan liikennepalveluja. Valitut liikenteenharjoittajat saavat suoraa valtion maksamaa tukea hyvityksenä, joka määräytyy liikennepalvelujen tarjoamisen aiheuttamien kustannusten perusteella ja sen taso määritellään tarjouskilpailun yhteydessä. Oikeudesta liikennöidä tietyllä reitillä ennalta määrättyjen velvoitteiden mukaisesti koskevan sopimuksen tekemistä niiden liikenteenharjoittajien kanssa, jotka on valittu tarjouskilpailussa, voidaan pitää päätöksenä, jolla tietyt julkisen palvelun velvoitteet määrätään valitun liikenteenharjoittajan täytettäväksi. "Tukea saamattomat" liikenteenharjoittajat ovat puolestaan ryhtyneet harjoittamaan säännöllistä liikennettä kaupallisin perustein. Näin ollen kyseisillä liikenteenharjoittajilla ei ole Norjan lain mukaan oikeutta saada valtiolta suoraa tukea säännöllisen matkustajaliikenteen harjoittamiseksi kyseisillä reiteillä.

Valvontaviranomainen katsoo, että toimivaltaisten viranomaisten "tukea saamattomille" liikenteenharjoittajille myöntämää toimilupaa, jonka mukaisesti ne voivat tarjota säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja tietyillä reiteillä, ei voida pitää neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 3 ja 6 artiklassa edellyttynä päätöksenä. Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan toimilupa on pikemminkin säännöllisen matkustajaliikennepalvelun tarjoamisen edellytys kuin päätös, jolla kyseinen liikenteenharjoittaja veloitetaan tarjoamaan palvelua. Vaikka asianomaisille linja-autoliikenteen harjoittajille myönnetty toimilupa sisältää veloitteen täyttää liikennöintilaissa ja kotimaan matkustajaliikenteestä annetussa asetuksessa määrätty ehdot, kyseiset ehdot eivät välttämättä sisällä julkisen palvelun velvoitteita, jotka olisi määrätty näille liikenteenharjoittajille, koska liikenteenharjoittajat ovat hakeneet toimilupaa säännöllisten liikennepalvelujen tarjoamiseksi taloudellisista syistä. Valvontaviranomainen huomauttaa myös, että liikenteen tason näyttävät määränneen suureksi osaksi säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamista tietyllä reitillä koskevaa toimilupaa hakeneet liikennöitsijät kuin julkiset viranomaiset ⁽⁵⁶⁾.

Valvontaviranomainen on tietoinen siitä, että tietyt reittejä koskevista hakemuksista ja linja-autoliikenteen harjoittajien tarjoamien sekä toimiluvissa määriteltyjen palvelujen tasosta on ehtoja oikeuskehyksessä, joka vapauttaa asianomaiset liikenteenharjoittajat (osittain ⁽⁵⁷⁾) dieselverosta aiheutuvista kustannuksista. Ei voida sulkea täysin pois mahdollisuutta, että säännöllisen matkustajaliikenteen harjoittamista koskevan toimiluvan hakemiseen johtavat taloudelliset oletukset ovat muuttuneet, jos linja-autoliikenteen harjoittajien on vastattava dieselverosta aiheutuvista kustannuksista (osittain) itse.

⁽⁵⁶⁾ Ks. esim. päätös Møren ja Romsdalin maakunnan liikenteestä, tehty 6 päivänä helmikuuta 2002, ja päätös of the Buskerudin maakunnan liikenteestä, tehty 22 päivänä elokuuta 2001. Molemmat päätökset ovat saatavilla Internetissä.

⁽⁵⁷⁾ Jos liikenteenharjoittajat ovat hakeneet toimilupaa ennen tammikuun 1 päivää 1999, ne on kokonaan vapautettu dieselverosta. Jos toisaalta toimilupa on myönnetty kyseisen ajankohdan jälkeen, liikennöitsijöiden on periaatteessa maksettava dieselvero, mutta niillä on oikeus saada hyvitystä kyseisen hyvitysjärjestelmän mukaisesti. Näin ollen ne vapautuvat vain osittain dieselverosta aiheutuvista kustannuksista.

Valvontaviranomainen toteaa myös, että asiaa koskevat oikeudelliset säännökset (ks. kotimaan matkustajaliikenteestä annetun asetuksen 19 §) näyttävät antavan liikenteenharjoittajille mahdollisuuden pyytää liikennepalvelun lopettamista tietyllä reitillä tai liikennepalvelua koskevien ehtojen muuttamista. Tällaisen pyynnön perusteella toimivaltaisen viranomaiset voivat määrätä asianomaiselle liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoitteita, jos liikennepalvelun jatkamisen kyseisellä reitillä katsotaan olevan yleisen edun mukaista. Tämän säännöksen soveltaminen antaisi Norjan viranomaisille mahdollisuuden määritellä, minkä reittien katsotaan olevan yleisen edun mukaisia ja mitä ehtoja ja mitä velvoitteita liikenteenharjoittajalle on asetettava, jotta varmistettaisiin sellainen palvelutaso, jota liikenteenharjoittaja ei pitäisi yllä ottaen huomioon omat taloudelliset etunsa.

Valvontaviranomainen huomauttaa kuitenkin, että tätä säännöstä ei ole sovellettu tarkasteltavana olevassa tapauksessa. Tästä syystä valvontaviranomainen katsoo, että toimivaltaiset julkiset viranomaiset eivät ole tehneet päätöstä, jonka mukaan julkisen palvelun velvoitteet olisi määrätty tietyille liikenteenharjoittajille.

d) *Ylimääräisten kustannusten määrittely verrattuna oman taloudellisen etunsa vuoksi toimiville "tukea saamattomille" linja-autoliikenteen harjoittajille aiheutuviin kustannuksiin*

Valvontaviranomainen on tietoinen siitä, että kotimaan matkustajaliikenteestä annetun asetuksen 19 §:n käyttämättömyys johtuu mahdollisesti käytössä olevasta hyvitysjärjestelmästä. Tästä syystä valvontaviranomainen tutki edelleen liikenteenharjoittajan taloudellisen tilanteen perusteella, voitiinko tukea saamattomia linja-autoliikenteen harjoittajien katsoa ottavan vastuulleen liikennöintilaissa ja kotimaan matkustajaliikenteestä annetussa asetuksessa määritellyjä velvoitteita vastoin omia taloudellisia etujaan (erityisesti, jos liikennöinti tietyillä reiteillä tuottaisi tappiota ilman hyvitysjärjestelmästä saatavia tuloja).

Valvontaviranomainen ei voi sulkea pois mahdollisuutta, että kaupallisesti toimivilla (eli kannattavilla) liikenteenharjoittajilla voi olla mahdollisuus saada valtiontukea julkisen palvelun velvoitteista maksettavan korvauksen muodossa, kuten Norjan liikennöitsijöiden järjestö väittää. Jotta tällaista valtion maksamaa tukea voitaisiin pitää soveltuvana ETA-sopimuksen toimintaan, neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 säädetyt vaatimukset on täytettävä (erityisesti tiettyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvat ylimääräiset nettokustannukset on määriteltävä ja hyvityssumma on laskettava vastaavasti).

Neuvoston asetuksen (ETY) 1191/69 10—13 artiklassa säädettyjen yhteisten hyvitysmenettelyjen mukaisesti hyvityksen määrä on laskettava erityisistä ehdoista ja velvoitteista aiheutuneiden ylimääräisten kustannusten perusteella ja tulot vähennettynä. Tämän menetelmän soveltaminen edellyttää, että toimivaltaiset viranomaiset vertaavat tilannetta, jossa julkisen palvelun velvoite täytetään (todelliseen tai oletettuun) tilanteeseen, jossa asianomainen liikenteenharjoittaja olisi ollut vapaa päättämään kyseisen palvelun tarjoamisesta yksinomaan taloudellisin perustein. Hyvityksen määrän laskenta edellyttää toimivaltaisilta viranomaisilta tapauskohtaista arviointia kyseisen julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvistä kustannus- ja tuottovaikutuksista.

Tähän liittyen valvontaviranomainen toteaa, että tarkasteltavana oleva hyvitysjärjestelmä ei sisällä vastaavaa arviointia. Tästä syystä on vaikea perustella, miksi pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettavan hyvitysjärjestelmän voitaisiin katsoa täyttävän neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 vaatimukset.

Valvontaviranomainen toteaa lisäksi, että Norjan hallituksen ja Norjan liikennöitsijöiden järjestön toimittamissa tiedoissa ei selvästi määritellä ylimääräisiä kustannuksia, jotka aiheutuvat kaikista väitetyistä julkisen palvelun velvoitteista, eikä niissä määritellä vastaavia ylimääräisiä kustannuksia yksittäisten liikenteenharjoittajien osalta. Tähän liittyen valvontaviranomainen toteaa, että joidenkin velvoitteiden osalta (kuten ehdoton kuljetusvelvoite) ei ole toimitettu mitään ylimääräisiä kustannuksia koskevia arvioita. Lisäksi jotkin Norjan hallituksen ja Norjan liikennöitsijöiden järjestön tarkoittamista velvoitteista eivät olisi valvontaviranomaisen mielestä välttämättä aiheuttaneet ylimääräisiä kustannuksia verrattuna siihen, mitä asianomaiset liikennöitsijät tekisivät oman taloudellisen etunsa vuoksi (esim. vaatimus, jonka mukaan reittejä koskevat tiedot tulisi asianmukaisesti julkistaa). Muut ehdot näyttäisivät myös aiheuttavan lisätuloja, jotka tulisi vähentää ylimääräisistä kustannuksista. Tietoja mahdollisista lisätuloista, jotka johtuisivat Norjan liikennöitsijöiden järjestön mainitsemista velvoitteista, ei kuitenkaan toimitettu.

Näin ollen viranomaisen katsoo, että Norjan hallitus ei ole osoittanut riittävästi ylimääräisten kustannusten olemassaoloa ottaen huomioon kaikki väitetyt julkisen palvelun velvoitteet ja kaikki liikennöitsijät, joihin kyseiset velvoitteet väitteiden mukaan kohdistuvat.

e) Ylimääräisiin nettokustannuksiin perustuva hyvitys julkisen palvelun velvoitteista

Norjan hallitus väitti, että hyvitysjärjestelmä ei voinut johtaa pikalinja-autoliikenteen harjoittajille maksettaviin ylisuuriin hyvityksiin, koska hyvityksen määrä pysyisi aina pienempänä kuin dieselveron määrä.

Kattaako hyvitys vain osan dieselverosta vai ei on toisarvoinen kysymys arvioitaessa hyvitysjärjestelmän yhdenmukaisuutta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 kanssa, koska dieselverosta pikalinja-autoliikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset eivät ehkä ole yhtäläiset väitetyistä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvien kustannusten kanssa.

Kuten edellä on todettu, toimitetut tiedot sisälsivät vain arvioita tietyistä velvoitteista ja tietyistä liikenteenharjoittajista. Tietyt Norjan liikennöitsijöiden järjestön mainitsevat velvoitteet näyttävät koskevan kaikkia säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja (esim. ehdoton kuljetusvelvoite, riittävän linja-automäärän varaaaminen, tietojen julkaiseminen "Rutebok"-kirjassa), kun taas toiset velvoitteet näyttävät koskevan vain tiettyjä liikenteenharjoittajia (esim. määrättyjen terminaalien käyttö, erityisten pysähdyspaikkojen käyttö, velvoite varustaa pysäkit tiedotustauluilla, tiettyjen matkustajaryhmien asettaminen etusijalle, lippujen käyttö, kilpailuviranomaisten hyväksymät lipunmyyntikoneet) ⁽⁵⁸⁾.

Siksi ehdot, joilla säännöllisiä liikennepalveluja tarjotaan ja mahdolliset ylimääräiset (netto)kustannukset, joita asianomaisille liikennöitsijöille aiheutuu, voivat vaihdella merkittävästi liikennöitsijästä toiseen ja reitiltä toiselle. Toisaalta hyvityksen määrä lasketaan reittien pituuden perusteella. Määrä ei vaihtelee sen mukaan, onko tiettyjä velvoitteita olemassa vai ei, tai sen mukaan, millaisia kustannuksia näihin velvoitteisiin liittyy.

Näin ollen Norjan hallitus ei ole osoittanut, että valtion maksama tuki, jota myönnetään hyvitysjärjestelmän mukaisesti, ei sisältäisi ylisuuria hyvityksiä väitetyistä julkisen palvelun aiheuttamista kustannuksista, joita asianomaisille liikenteenharjoittajille aiheutuu.

f) Päätelmä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukaisesta arvioinnista ja loppuhuomautukset

Edellä esitetyn perusteella valvontaviranomainen päätelee, että ehtoja, joiden perusteella pikalinja-autoliikenteen harjoittajat tarjoavat säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja, ei voida käsitteellisesti tarkastellen pitää julkisen palvelun velvoitteina, jotka on määrätty asianomaisten liikenteenharjoittajien täytettäväksi. Norjan hallitus ei ole myöskään osoittanut, että väitetyistä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuisi ylimääräisiä kustannuksia (se ei ole myöskään määritellyt kyseisiä kustannuksia) ja että pikalinja-autoliikenteen harjoittajille hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnettyt hyvitykset rajoittuisivat kyseisten ylimääräisten kustannusten määrään. Näin ollen valvontaviranomainen ei katsonut, että neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 säädetyt ehdot täyttyvät.

Olettaen, että hyvitysjärjestelmää ei voitaisi arvioida suoraan ETA-sopimuksen 49 artiklan perusteella ⁽⁵⁹⁾, valvontaviranomainen katsoo, että hyvitysjärjestelmää ei voida pitää kyseisen säännöksen mukaisena, koska Norjan hallitus ei ollut osoittanut, että hyvitys oli tarpeellinen ja oikeassa suhteessa julkisen palvelun tarjoamiseen.

⁽⁵⁸⁾ Liikennepalvelujen tarjoamisehtojen ero käy ilmi Norjan liikennöitsijöiden järjestön toimittamista tiedoista, jotka koskevat julkisen palvelun tarjoamisvelvoitteesta aiheutuvia kustannuksia ja yksittäisissä toimituksissa määrättyistä ehdoista.

⁽⁵⁹⁾ Tässä yhteydessä valvontaviranomainen huomauttaa myös, että julkisasiamies Légerin jokin aika sitten asiassa "Altmark Trans" antaman lausunnon mukaan EY:n perustamissopimuksen perussäännösten soveltaminen julkisen palvelun velvoitteista maksettavien hyvitysten arvioimiseksi ei ole luvallista (ks. ensimmäinen lausunto, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2002, 114–117 kohta, ei vielä julkaistu.)

Valvontaviranomainen haluaa huomauttaa, että edellä mainittu päätelmä ei merkitse, ettei pikalinja-autoja käyttäen tarjottuja säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja ei saisi hyvittää niiden kustannusten osalta, jotka johtuvat niihin todella kohdistuvista julkisen palvelun velvoitteista. Hyvityksen oikeutus riippuu yksilöllisestä arvioinnista, jonka toimivaltaiset viranomaiset suorittavat kyseisiä reittejä koskevista olosuhteista ja siitä, kohdistuuko kyseiseen liikenteenharjoittajaan julkisen palvelun velvoitteita, voidaanko niitä kohdistaa tähän tai kuinka paljon niitä tähän kohdistuu. Tämän arvioinnin perusteella määritellään kyseisiin velvoitteisiin liittyvät ylimääräiset kustannukset, joiden kattamiseksi hyvityksiä voidaan myöntää. Ilman tällaista toimivaltaisten kansallisten viranomaisten suorittamaa yksilöllistä arviointia valvontaviranomainen ei voi arvioida, onko pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä mahdollista katsoa ETA-sopimuksen valtiontukea koskevien sääntöjen mukaiseksi.

Valvontaviranomaisen tiedossa ei ole myöskään yhtään Euroopan komission päätöstä, jolla tarkasteltavana olevan hyvitysjärjestelmän kaltainen tuki olisi hyväksytty neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 perusteella. Sen sijaan tuore komission päätös kaukoliikenteen linja-autoille Yhdistyneessä kuningaskunnassa myönnettyistä avustuksista osoittaa, että Euroopan komissio ottaa julkisen palvelun velvoitteista suoritettavien hyvitysmaksujen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukaisessa arvioinnissa tarkoin huomioon vaaran mahdollisista ylisuurista hyvityksistä. Euroopan komissio katsoi, että hyvitysjärjestelmä, jonka mukaisesti avustukset laskettiin ajettujen matkakilometrien perusteella ilman, että niillä olisi ollut yhteyttä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuviin todellisiin kustannuksiin, ei sellaisenaan voinut torjua ylisuurten hyvitysten vaaraa. Vasta, kun Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaiset olivat esittäneet mekanismit, joiden avulla voitiin varmistaa, että avustusohjelman mukaiset maksut eivät voineet yleisellä tasolla eikä kunkin järjestelmästä hyötävän yksittäisen liikennöitsijä tasolla voineet johtaa ylisuuriin hyvityksiin, komissio katsoi hyvitysohjelman neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 säädettyjen vaatimusten mukaiseksi ⁽⁶⁰⁾.

2. ETA-SOPIMUKSEN 61 ARTIKLAN 3 KOHDAN c ALAKOHTA YHDESSÄ YMPÄRISTÖÄ KOSKEVIEN SUUNTAVIIVOJEN KANSSA

Valvontaviranomainen on Norjan hallituksen toimittamien lisätietojen perusteella tutkinut, voisiko tukeen soveltaa ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdassa mainittua poikkeusta yhdistettynä valvontaviranomaisen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 15 lukuun, joka koskee ympäristönsuojeluun tarkoitettua tukea.

Aluksi on syytä huomauttaa, että sen jälkeen, kun valvontaviranomainen teki päätöksensä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta, on hyväksytty uudet ympäristöä koskevat suuntaviivat ⁽⁶¹⁾.

Valvontaviranomaisen valtiontukia koskevien suuntaviivojen uuden 15 luvun 73 kohdan mukaisesti uusia suuntaviivoja sovelletaan alkaen niiden hyväksymispäivästä (eli 23 päivästä toukokuuta 2001). Valvontaviranomaisen ympäristönsuojelua koskevien suuntaviivojen uuden 15 luvun 74 kohdan mukaisesti valvontaviranomainen soveltaa vuoden 1994 suuntaviivoja ⁽⁶²⁾ asioissa, joissa kyseessä on ilmoittamaton tuki, jos tuki on myönnetty ennen uusien suuntaviivojen hyväksymistä. Jos tuki myönnetään uusien suuntaviivojen hyväksymisen jälkeen, valvontaviranomainen soveltaa uusia suuntaviivoja.

Kuten edellä on todettu, hyvitysjärjestelmä on uutta tukea, jota Norjan hallitus ei ole ilmoittanut valvontaviranomaiselle. Näin ollen kyseessä on uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen 74 kohdassa tarkoitettu ilmoittamaton tuki.

Tästä syystä valvontaviranomainen arvioi hyvitysohjelman ajanjaksolla 1 päivästä tammikuuta 1999 22 päivään toukokuuta 2001 vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti ja 23 päivästä toukokuuta 2001 alkaen uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti.

⁽⁶⁰⁾ Valtiontuki N 588/2002 — Yhdistynyt kuningaskunta.

⁽⁶¹⁾ Valvontaviranomaisen päätös, tehty 23 päivänä toukokuuta 2001, päätös nro 152/01/KOL, EYVL L 237, 6.9.2001, s. 16.

⁽⁶²⁾ Julkaistu EYVL:ssä L 231, 3.9.1994.

a) *Hyvitysjärjestelmän arviointi vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti*

Valvontaviranomaisen ympäristöä koskevien suuntaviivojen 15.4.3 kohdan mukaan toimintatuki voi olla hyväksyttävissä jätehuollon ja ympäristöverohelpotusten osalta. Valvontaviranomaisen valtiontukea koskevissa suuntaviivoissa määriteltyjen ehtojen soveltaminen merkitsee sitä, että periaatteessa hyvitys pitäisi rajoittaa ylimääräisiin tuotantokustannuksiin ja tuen pitäisi olla väliaikaista ja asteittain alenevaa, niin että se kannustaisi päästöjen vähentämiseen tai tehokkaampien energialähteiden käyttöönottoon nopeammalla aikataululla. Tällainen väliaikainen vapautus uusista ympäristöveroista voi olla sallittua silloin, kun se on tarpeen kilpailukyvyyn menetyksen tasaamiseksi, erityisesti kansainvälisellä tasolla. Lisäksi huomioon on otettava se, mitä asianomaisten yritysten on puolestaan tehtävä vähentääkseen ympäristön pilaantumista.

(1) *Ylimääräisiin tuotantokustannuksiin rajoitettu hyvitys*

Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Norjan hallitus toimitti lukuja, jotka liittyivät hyvitysjärjestelmän mukaisesti käytettyihin yleisiin rahamääriin suhteessa dieserveron tuottoon. Nämä luvut, jotka päivitetty Norjan hallituksen äskettäin tekemien budjettiehdotusten mukaisesti, esitetään jäljempänä olevassa taulukossa.

Taulukko 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Hyvitysmaksut (muutettu)	n.a.	64,0 milj.	71,7 milj.	40,8 milj.	29,0 milj.
Dieserveron tuotto (ALV sisältyy) ⁽¹⁾	n.a.	64,0 milj.	66,0 milj.	53,0 milj.	51,0 milj.

(¹) Nämä luvut eivät edusta todellisia verotuottoja, koska dieserveroa peritään "tukea saamattomilta" linja-autoliikenteen harjoittajilta, mutta ne on laskettu perustuen kaikkein tehokkaimpien ajoneuvojen kulutukseen.

Norjan hallitus väitti, että dieserveron tuotto ylitti hyvitysjärjestelmään käytetyt määrät. Näin ollen yleinen hyvitystaso oli Norjan hallituksen mukaan koko ajan alle 100 prosenttia.

Tähän liittyen Norjan viranomaiset väittivät, että dieserveron tuotto olisi todellisuudessa korkeampi kuin edellä olevassa taulukossa. Norjan viranomaisten mukaan valvontaviranomaiselle ilmoitettu verotuotto ei perustunut tukea saamattomilta linja-autoliikenteen harjoittajilta todellisuudessa perittyyn dieserveroon, vaan se oli laskettu perustuen oletukseen, että asianomaiset linja-autoliikenteen harjoittajat käyttäisivät energiankulutukseltaan tehokkaimpia ajoneuvoja (joiden kulutus on 0,315 l/km). Norjan viranomaisten mukaan kaikilla linja-autoliikenteen harjoittajilla ei ole tällaisia ajoneuvoja. Jos liikennöitsijät kuluttaisivat todellisuudessa enemmän dieselpolttoainetta, kuin veron tuottoa koskevissa laskelmissa oletettiin, dieserveron tuottoa koskeva luku voisi olla suurempi. Siinä tapauksessa hyvityksen määrä ja samalla tuen intensiteetti olisivat todellisuudessa alhaisemmat kuin Norjan esittämistä luvuista voidaan laskea.

Ottaen kuitenkin huomioon, että todennettavissa olevaa tietoa hyvitysjärjestelmään kuuluvilta pikalinja-autoliikenteen harjoittajilta kerätyn dieserveron tarkasta määrästä ei ole, valvontaviranomainen voi vain perustaa tietonsa Norjan hallituksen toimittamiin tietoihin, jotka on esitetty edellä olevassa taulukossa. Näiden lukujen perusteella hyvityksen osuus olisi ollut vuonna 1999 100 prosenttia, vuonna 2000 noin 109 prosenttia ja vuonna 2001 77 prosenttia. Näin ollen edellä esitettyihin lukuihin perustuva hyvityksen taso olisi vuosina 1999—2001 ollut keskimäärin 95,3 prosenttia.

Valvontaviranomainen valittaa, että Norjan hallituksen esittämät luvut eivät mahdollista valvontaviranomaiselle tarkan hyvityksen tason määrittelyä. Jäljelle jäävistä epävarmuustekijöistä huolimatta valvontaviranomainen voi silti päätellä, että hyvitysjärjestelmän mukaisesti myönnetyn hyvityksen määrä rajoittui keskimäärin ylimääraisiin kustannuksiin (eli dieselverosta aiheutuviin kustannuksiin ALV mukaan lukien ⁽⁶³⁾). Valvontaviranomainen toteaa myös, että Norjan hallituksen vakuutus siitä, että mitään järjestelmän mukaisesti varattuja määriä, jotka ylittäisivät tehokkaimpien ajoneuvojen mukaan lasketun kuluksen korvaamiseksi tarvittavan määrän, ei maksettaisi edunsaajille. Valvontaviranomainen toteaa lisäksi Norjan hallituksen lausunnon, jonka mukaan täydennysajosta ja varikkoajosta aiheutuvia kustannuksia ei korvattaisi kokonaan.

(2) *Väliaikainen ja asteittain aleneva vapautus uusista ympäristöveroista, jotta voitaisiin tarjota kannustimia, jotka nopeuttavat saastumisen vähentämistä tai tehokkaamman resurssien käytön omaksumista*

Valvontaviranomainen toteaa, että järjestelmä itsessään ei sisällä aikarajoituksia. Hyvitysjärjestelmän jatkuminen riippuu Norjan hallituksen vuotuisista budjettiehdotuksista ja suurkäräjien tekemistä vuotuisista budjettipäätöksistä. Se osa hyvitysjärjestelmästä, jota piti arvioida vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti, on rajallinen eli voimassa ajanjakson 1 päivästä tammikuuta 1999 22 päivään toukokuuta 2001, eli noin 2,5 vuotta ⁽⁶⁴⁾.

Norjan hallituksen toimittamien lukujen perusteella valvontaviranomainen toteaa, että hyvitysjärjestelmään osoitetut määrät vähenivät vuosina 1999—2001 (64 miljoonasta Norjan kruunusta vuonna 1999 40,8 miljoonaan Norjan kruunuun vuonna 2001). Norjan hallituksen esittämien lukujen perusteella ⁽⁶⁵⁾ hyvityksen osuus supistui vuosina 1999—2001 vuoden 2001 100 prosentista vuoden 2001 77 prosenttiin. Jos hyvityksen osuus sovellettaessa hyvitysohjelmaa vuonna 2002 otettaisiin huomioon (56,9 prosenttia), olisi havaittavissa tiettyä yleistä laskusuuntausta. Tässä yhteydessä tulisi kuitenkin huomata, että Euroopan komissio ei ole edellyttänyt käytännössä tiukkaa alenevan suuntauksen periaatteen noudattamista ⁽⁶⁶⁾.

Toisaalta hyvityksen osuus oli samalla ajanjaksolla hyvin korkea. Norjan hallituksen toimittamien lukujen perusteella hyvitysten keskimääräinen osuus oli 95,3 prosenttia ⁽⁶⁷⁾. Kuten edellä on huomautettu, tämä prosenttiosuus ei välttämättä tarkoita todellista hyvityksen osuutta, koska kyseiset luvut ovat arvioita ja perustuvat energiankulutukseltaan vain kaikkein tehokkaimpien ajoneuvojen oletettuun dieselpolttoaineen kulutukseen.

On syytä muistaa, että vain, jos liikennöitsijöillä olisi ajoneuvokannoissaan yksinomaan kaikkein tehokkaimpina pidettyjä ajoneuvoja, myönnetty hyvitys kattaisi suuren osan niiden dieselverosta johtuvista kustannuksista. Verrattuna vuotta 1999 edeltäneeseen tilanteeseen, jossa linja-autoliikenteen harjoittajat oli kokonaan vapautettu dieselverosta, on kohtuullista olettaa, että liikenteenharjoittajilla näyttäisi olevan kannustimia minimoida ylimääraisia kustannuksiaan ja korvata näin ollen nykyisiä ajoneuvojaan uusilla energiankulutukseltaan tehokkailla ajoneuvoilla. Valvontaviranomainen valittaa, että Norjan hallitus ei toimittanut tietoja tukikelpoisten liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä vapautuksen verosta päätyttyä ja uuden hyvitysjärjestelmän tultua voimaan, ajatellen erityisesti liikenteenharjoittajien investointeja vähemmän saastuttaviin ajoneuvoihin. Valvontaviranomainen on kuitenkin tietoinen siitä, että vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti luvalliseen tukeen ei sovellettu kiinteää kattoa. Komission vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen soveltamiskäytäntö osoittaa, että kyseisen verotustoimenpiteen kannustavaa vaikutusta koskevat ehdot katsottiin täytetyiksi, jos verohelpotuksella ei korvattu veroa kokonaan. Sellaisissa olosuhteissa komissio katsoi, että vero itsessään merkitsi tuensaajille kannustinta supistaa saastuttavia toimintatapojaan ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ Dieselverovapautuksen päättymisen vuoksi syntyneisiin ylimääraisiin kustannuksiin kuuluvat sekä dieselvero sinänsä että siitä perittävä ALV. On korostettava, että ylimääraisiin kustannuksiin ei kuitenkaan kuulu itse dieselpolttoaineen hinnasta perittävä ALV.

⁽⁶⁴⁾ Ks. valtiontukiasia NN 75/2002 — Suomi, jossa komissio katsoi, että tuen väliaikaista luonnetta koskevan vaatimuksen täytetyksi, jos vuoden 1993 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti arvioitavan järjestelmän kesto oli rajoitettu noin neljään vuoteen; ks. myös valtiontukiasiat NN 3/A/2001 ja NN 4/A/2001 — Ruotsi, joissa komissio katsoi, että "...kysymys tuen väliaikaaisuudesta menettää merkityksensä."

⁽⁶⁵⁾ Ks. selitys hyvityksen tason laskentaperusteista sivulta 33.

⁽⁶⁶⁾ Ks. alaviitteessä 64 mainittu komission päätös.

⁽⁶⁷⁾ Ks. selitys hyvityksen tason laskentaperusteista sivulta 33.

⁽⁶⁸⁾ Ks. esim. valtiontuet NN 3/A/2001 ja NN/4/2001 — Ruotsi, "hiilidioksidiverojärjestelmän pidentäminen", järjestelmä arvioitiin osittain vuoden 1994 suuntaviivojen ja osittain uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti; valtiontuki N 575/A/1999 — Saksa, "ekologisen verouudistuksen jatkaminen".

(3) *Tarve hyvittää kilpailukyyn menetykset*

Suuntaviivojen mukaan väliaikainen vapautus ympäristöveroista voi olla sallittua silloin, kun se on tarpeen kilpailukyyn menetyksen tasaamiseksi.

Linja-autoliikenteen harjoittajia koskeneen dieselverovapautuksen lakkauttaminen vaikeutti entisestään säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja tarjoavien yritysten toimintaa. Norjan viranomaiset arvioivat kustannusten nousun noin 8 prosentiksi yritysten kilometriä kohti lasketuista kokonaiskustannuksista. Pika-linja-autoliikennepalveluja tarjoavat liikenteenharjoittajat kilpailevat matkustajista, jotka käyttäisivät muuten yksityisiä henkilöautoja. Julkinen liikenne vahingoittaa luontoa vähemmän kuin yksityisautoilu. Euroopan liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevien tutkimusten perusteella (Norja mukaan lukien) henkilöauton käytöstä johtuvat keskimääräiset ulkoiset kustannukset (mukaan lukien vaikutukset kuten ilman saastuminen, ilmastonmuutos ja onnettomuudet) ovat yli kaksi kertaa suuremmat, kuin linja-autojen käytöstä aiheutuvat ulkoiset kustannukset⁽⁶⁹⁾. Nykyisin ei ole olemassa mitään kattavaa järjestelmää, jolla voitaisiin varmistaa, että ulkoiset kustannukset sisäistetään kokonaan eri liikennemuotoihin ja ne näkyisivät siten myös markkinahinnoissa. Norjan hallitus väittää, että yksityisauton käyttökustannukset eivät nykyisin vastaa tämän kuljetusmuodon aiheuttamia ulkoisia kustannuksia. Säännöllistä matkustajaliikennettä tarjoaville liikennöitsijöille myönnettyt hyvitykset voidaan näin ollen tulkita korvaukseksi maksamattomista ulkoisista kustannuksista, joita yksityisautojen käyttö aiheuttaa. Kyseinen toimenpide merkitsee toiseksi parasta ratkaisua niin kauan, kuin kokonaisvaltaista järjestelmää liikennejärjestelmän ulkoisten kustannusten sisäistämiseksi ei ole. Ottaen huomioon säännöllisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden erityispiirteet valvontaviranomainen katsoo, että on perusteltua ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla voidaan turvata säännöllisen matkustajaliikenteen kilpailuasema suhteessa yksityisten henkilöautojen käyttöön vaihtoehtoisena liikennemuotona.

(4) *Hyvitysjärjestelmä, joka ei ole ristiriidassa yleisen edun kanssa*

Valvontaviranomainen viittaa vielä tosiseikkaan, että paikallisen ja alueellisen matkustajaliikenteen tukeminen on sopimuspuolten yhteisen edun mukaista. Euroopan komissio katsoi 10 päivänä heinäkuuta 1998 antamassaan tiedonannossa "Kansalaisten verkon kehittäminen", että "hyvin toimiva eurooppalainen liikennejärjestelmä edellyttää kestävästä matkustajaliikennettä. Tämä edistää taloudellista kehitystä ja työllisyyttä sekä vähentää ruuhkia. Se auttaa puhdistamaan ympäristöä käyttämällä vähemmän energiaa, vähentämällä melua ja tuottamalla vähemmän saastuttavia aineita. Se ehkäisee sosiaalista syrjäytymistä mahdollistamalla ihmisille päästyn työhön, kouluihin, ostoksille, lääkäriin ja vapaa-ajan harrastuksiin käyttämättä autoa, auttaa huomaamaan, että naiset, nuoret, vanhat, työttömät ja liikuntaesteiset ovat erityisesti riippuvaisia julkisesta liikenteestä."

Näiden tosiseikkojen perusteella komissio hyväksyi muun muassa verohelpotuksen yrityksille, jotka tarjoavat paikallisliikennettä matkustajille Saksassa⁽⁷⁰⁾. Kyseisessä tapauksessa vapautus kivennäisöljyverosta myönnettiin Saksassa vain niille liikenteenharjoittajille, jotka tarjosivat aikataulunmukaisia/säännöllisiä liikennepalveluja, ja satunnainen liikenne jätettiin järjestelmän ulkopuolelle.

Kantelun tekijä väitti, että hyvitysjärjestelmä vääristäisi säännöllisiä liikennepalveluja tarjoavien yritysten ja satunnaisia liikennepalveluja tarjoavien yritysten välistä kilpailua. Tässä yhteydessä kantelun tekijä viittasi erityisesti tiettyihin reitteihin, jolla sekä säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja että satunnaisia liikennepalveluja tarjoavat yritykset kilpailivat suoraan keskenään.

Kuten edellä on todettu, valvontaviranomainen yhtyy tähän kantaan. Hyvitysjärjestelmän kilpailua vääristävät vaikutukset eivät kuitenkaan valvontaviranomaisen mielestä ylitä sitä, mikä on välttämätöntä järjestelmän tavoitteiden saavuttamiseksi.

⁽⁶⁹⁾ Nämä luvut perustuvat vuonna 2000 tehtyyn tutkimukseen, jonka suorittivat INFRAS ja IWW. Niihin viitataan jokin aika sitten julkaistussa valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika".

⁽⁷⁰⁾ Valtiontuki N 575/A/99 — Saksa "ekologisen verouudistuksen jatkaminen" ja valtiontuki N 449/2001 — Saksa "ekologisen verouudistuksen jatkaminen maaliskuun 31 päivän 2002 jälkeen", Saatavilla Internetissä: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

Tässä yhteydessä valvontaviranomainen huomauttaa, että hyvitysjärjestelmän mukaiseen tukeen oikeutetut liikenteenharjoittajat tarjoavat säännöllisiä liikennepalveluja, jotka perustuvat paikallisviranomaisten myöntämiin toimilupiin. Toimilupia myönnettäessä otetaan huomioon yleinen etu, joka liittyy asianmukaisten liikennepalvelujen tarjoamiseen. Tästä syystä pikalinja-autojen voidaan katsoa muodostavan erottamattoman osan Norjan julkisen liikenteen järjestelmää. Pikalinja-autot ovat usein ainoa julkisen liikenteen muoto ja samalla ainoa vaihtoehto yksityisen henkilöauton käytölle. Nämä seikat oikeuttavat julkisen tuen pikalinja-autoille, jotka tarjoavat säännöllistä matkustajaliikennettä.

Se, että joillakin reiteillä tarjotaan satunnaisia liikennepalveluja, jotka kilpailevat säännöllisten liikennepalvelujen kanssa, ei vaikuta yleiseen arvioon. Satunnaisten liikennepalvelujen markkinoiden vapauttaminen saattaa johtaa liikennepalvelujen tarjonnassa päällekkäisyyksiin säännöllisiä ja satunnaisia liikennepalveluja tarjoavien liikennöitsijöiden välillä. Tämä ei kuitenkaan saata kyseenalaiseksi tarvetta hyvitysten myöntämiseksi pikalinja-autoliikenteen harjoittajille, kun otetaan huomioon yksityisten henkilöautojen käyttö vallitsevana liikennemuotona.

Säännöllistä liikennettä ja satunnaista liikennettä harjoittavien liikennöitsijöiden välisen kilpailun vääristymisestä valvontaviranomainen viittaa myös Norjan viranomaisten vakuutukseen, jonka mukaan hyvitys myönnetään vain säännöllisen matkustajaliikenteen harjoittajille. Näin ollen satunnaisia liikennepalveluja tarjoavilla pikalinja-autoliikenteen harjoittajilla ei ole mahdollisuutta saada hyvitysjärjestelmän mukaisia maksuja. Väitetyistä vääristävistä vaikutuksista, joka johtuu pikalinja-autoliikenteen harjoittajien poikkeamisista reiteiltään ihmisten kuljettamiseksi matkailukohteisiin, valvontaviranomainen katsoo, että reittien muuttaminen kysynnän muutoksia vastaavasti ei vaaranna kyseisen liikennepalvelun asemaa neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna "säännöllisenä liikenteenä" ⁽⁷¹⁾. Norjan viranomaisten mukaan myös poikkeamiset alkuperäisestä suunnitelmasta on hyväksytty vain osana julkisen palvelun velvoitetta, joka on määritelty asianomaisen liikenteenharjoittajan toimiluvassa. Näin ollen mainitut liikennepalvelut olisivat edelleen osa säännöllistä matkustajaliikennepalvelua, jota kyseinen liikenteenharjoittaja tarjoaa. Se, että joidenkin säännöllisten reittien päämääränä saattaa olla matkailukohde, ei muuta liikennepalvelun luonnetta säännöllisestä liikenteestä satunnaiseksi liikenteeksi. Myös väitetty vääristävä vaikutus "täydennysajon" ja "varikkoajon" yhteydessä, joita pikalinja-autoliikenteen harjoittajat käyttävät matkailuliikennepalvelujen tarjoamiseen matkustajaryhmille, ei näyttäisi johtuvan sellaisenaan hyvitysjärjestelmän soveltamisesta. Jos kyseiset palvelut, joihin kantelun tekijä viittaa, olisi luokiteltava neuvoston asetuksen (EY) N:o 12/98 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi "satunnaiseksi liikenteeksi", niihin ei voitaisi soveltaa hyvitysjärjestelmää.

Kaiken edellä todetun perusteella valvontaviranomainen katsoo, että hyvitysjärjestelmästä johtuvat kilpailua vääristävät vaikutukset rajoittuvat määrään, joka on välttämätön sen tavoitteen varmistamiseksi, että säännöllisen matkustajaliikenteen kilpailukyky verrattuna yksityisautoihin säilyy.

b) Uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukainen arviointi

Uusissa ympäristöä koskevissa suuntaviivoissa asetetaan erityisiä sääntöjä, joita sovelletaan kaikkeen verohelpotusten tai -vapautusten muodossa myönnettävään toimintatukeen. Suuntaviivojen 42 kohdan mukaisesti, "hyväksyttäessä veroja, jotka on ympäristönsuojelullisista syistä kohdistettava tiettyihin toimintoihin, EFTAn jäsenvaltiot voivat katsoa tarpeelliseksi säätää tiettyjä yrityksiä koskevia väliaikaisia poikkeuksia erityisesti siksi, että yhdenmukaistamista Euroopan tasolla ei ole tai siksi, että vero aiheuttaa väliaikaisen vaaran kansainvälisen kilpailukykyyn menetyksestä. Arvioitaessa, kuuluvatko kyseiset toimenpiteet 61 artiklan 1 kohdassa säädetyn yleisen valtiontukia koskevasta kiellostä säädettyjen poikkeuksien soveltamisalaan, on varmistettava muun muassa, vastaako kyseinen vero sellaista veroa, jota on perittävä Euroopan yhteisössä yhteisön päätöksen nojalla. Tämä näkökohta on ratkaiseva arvioitaessa, voisiko veronmaksaja menettää kansainvälisen kilpailukykynsä."

⁽⁷¹⁾ Mainitun asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että "Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta liikenteen säännöllisyyteen."

(1) Kymmenen vuoden poikkeus uusista ympäristöveroista, jotka vastaavat yhdenmukaistettuja yhteisön veroja

Ympäristöä koskevien suuntaviivojen 46.1 kohdan b alakohdan mukaisesti uusista ympäristöveroista voidaan myöntää kymmenen vuoden vapautus ilman asteittaista käyttöönottoa, jos yhdenmukaistettua yhteisön veroa vastaava vero ylittää yhteisön lainsäädännössä määrätyn veron edellyttäen, että yritysten alennuksen jälkeen todellisuudessa maksama vero jää korkeammaksi kuin Euroopan yhteisössä voimassa oleva alin vero, jotta yrityksillä olisi kannustimia parantaa ympäristönsuojeluaan.

Tällä perusteella viranomaisen arvioi, ylittikö Norjan lain mukaan määrätty dieselvero yhteisössä voimassa olevat verot.

Direktiivin 92/82/ETY 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti dieselin (kaasuöljy moottoripolttoaineena) vähimmäisvero on 245 euroa 1 000 litraa kohti (tai 0,245 euroa litralta). Kivennäisöljyn vähimmäisvero oli Norjan kruunuissa 2 037 litralta vuonna 2001 ⁽⁷²⁾ ja 1,96 litralta vuonna 2002 ⁽⁷³⁾.

Dieselveron määrät olivat 3,44 Norjan kruunua litralta vuonna 2001 (painotettu keskimääräinen vero, voimassa uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen voimassaoloaikana) ja 3,43 Norjan kruunua litralta vuonna 2002. Nämä määrät ylittävät Euroopan yhteisössä voimassa olevat verojen määrät.

Valvontaviranomainen arvioi myös, maksaisivatko dieselveron alaiset mutta uuden hyvitysjärjestelmän piiriin kuuluvat linja-autoliikennöitsijät yhä dieselistä enemmän kuin EY:n kivennäisöljydirektiivissä dieselille määritellyn vähimmäismäärän.

Valvontaviranomainen on laskenut hyvitysjärjestelmään kuuluvien liikenteenharjoittajien todellisuudessa maksaman dieselveron määrän käyttäen perusteena vuonna 2001 ja 2002 voimassa olleita dieselverokantoja (ALV mukaan lukien) ja hyvityksen osuutta (tuen intensiteetti) edellä olevan taulukon mukaisesti ⁽⁷⁴⁾. Laskelman tuloksena muodostui seuraava kuva: Linja-autoliikenteen harjoittajien vuonna 2001 todellisuudessa maksama vero oli 0,79 Norjan kruunua litralta ⁽⁷⁵⁾. Tämä on vähemmän kuin yhteisössä voimassa oleva kivennäisöljyjen vähimmäisvero, joka oli 2,037 Norjan kruunua litralta. Vuonna 2002 linja-autoliikenteen harjoittajien todellisuudessa maksama vero laskettiin 1,47 Norjan kruunuksi litralta ⁽⁷⁶⁾. Tämä on vähemmän kuin yhteisössä voimassa oleva kivennäisöljyjen vähimmäisvero, joka oli 1,96 Norjan kruunua litralta.

Vaikka todellinen hyvityksen osuus saattaa olla pienempi kuin Norjan hallituksen toimittamista luvuista voi päätellä, valvontaviranomaisella ei ole tätä asiaa koskevien tarkkojen tietojen puuttuessa mahdollisuutta varmistua siitä, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajien todellisuudessa maksamat määrät jäävät yhteisössä maksettavaa vähimmäismäärää korkeammiksi.

Näin ollen viranomaisen ei pidä kymmenen vuoden poikkeusta oikeutettuna tässä asiassa.

⁽⁷²⁾ Laskelma perustuu vaihtokurssiin 8,3145 NOK = 1 €, jonka valvontaviranomainen on vahvistanut vuodelle 2001.

⁽⁷³⁾ Laskelma perustuu vaihtokurssiin 8,0105 NOK = 1 €, jonka valvontaviranomainen on vahvistanut vuodelle 2002; ks. valvontaviranomaisen kotisivu <http://www.eftasurv.int/fieldsOfWork/fieldStateAid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Ks. selitys hyvityksen tason laskentaperusteista sivulta 33.

⁽⁷⁵⁾ Tämä on tulosta 77 prosentiksi määritellystä hyvitystasosta (eli todellisuudessa maksettu vero oli 23 prosenttia voimassa olevasta veron määrästä). Voimassa oleva vero oli 1 päivästä tammikuuta 2001 30 päivään kesäkuuta 2001 3,77 Norjan kruunua litralta ja 1 päivästä heinäkuuta 2001 3,37 Norjan kruunua litralta. Painotettu keskimääräinen vero uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen soveltamiskaudelta oli näin ollen noin 3,44 Norjan kruunua litralta.

⁽⁷⁶⁾ Tämä on tulosta 57 prosentiksi määritellystä hyvitystasosta (eli todellisuudessa maksettu vero oli 43 prosenttia voimassa olevasta veron määrästä). Vuonna 2002 veron määräksi vahvistettiin 3,43 Norjan kruunua litralta.

(2) Viiden vuoden poikkeus uusista ympäristöveroista, jotka vastaavat yhteisön veroja

Ympäristöä koskevien suuntaviivojen 48 kohdan toisen kappaleen mukaan "...EFTAn jäsenvaltio voi myöntää toimintatukea 40 ja 41 kohdan mukaisesti, jos myönnetty alennus täyttää kyseisissä kohdissa säädetyt ehdot. Jos vero vastaa veroa, joka on yhdenmukaistettu Euroopan unionissa, nimenomaisesta luvasta poiketa yhteisön veron vähimmäismäärästä on silloin joka tapauksessa oltava säännös vastaavassa yhteisön veron yhdenmukaistamista koskevassa säädöksessä."

a) Väliaikainen luonne ja tuen intensiteetti

Suuntaviivojen 40 kohdan mukaisesti "kaikkein toimintatukeen sovelletaan viiteen vuoteen rajoitetun keston sääntöä, jos tuki on aleneva. Sen intensiteetti voi olla 100 prosenttia ylimääräisistä kustannuksista ensimmäisenä vuotena, mutta sen on alennuttava lineaarisesti nollaan viidennen vuoden loppuun mennessä," Suuntaviivojen 41 kohdassa sanotaan vielä, että "jos tuki ei ole aleneva, sen kesto on rajoitettu viiteen vuoteen eikä sen intensiteetti ei saa yllittää 50 prosenttia ylimääräisistä kustannuksista".

Hyvitysjärjestelmän väliaikaisuutta koskevasta vaatimuksesta valvontaviranomainen huomauttaa, kuten edellä on todettu, että hyvitysjärjestelmää ei oltu sellaisenaan rajoitettu ajallisesti. Valvontaviranomainen toteaa myös, että suurkäräjät on päättänyt jatkaa hyvitysjärjestelmän voimassaoloa vuodeksi 2003 ja varannut siihen tarkoitukseen 30 miljoonaa Norjan kruunua.

Sallitusta tukiosuudesta valvontaviranomainen huomauttaa, että hyvitysjärjestelmää ei ole sinänsä laadittu tarkoituksena tuen alentaminen lineaarisesti ensimmäisen vuoden 100 prosentista viidennen vuoden lopun nollaan. Näin ollen tuki ei ole suuntaviivojen 40 kohdassa tarkoitettu aleneva tuki. Muu kuin aleneva tuki on luvallinen, jos sen kesto on rajoitettu viiteen vuoteen eikä tuen intensiteetti ylitä 50 prosenttia ylimääräisistä kustannuksista. Edellä esitettyjen lukujen perusteella tukiosuus (tuen intensiteetti) oli vuonna 2001 77 prosenttia ja vuonna 2002 57 prosenttia (kahden vuoden ajanjaksolla tuen keskimääräinen intensiteetti oli 67 prosenttia) ⁽⁷⁷⁾.

Hyvitysjärjestelmään ei myöskään sisälly säännöksiä, joilla varmistettaisiin, että hyvityksen keskiarvo viiden vuoden ajanjaksolla rajoittuisi 50 prosenttiin dieselveron aiheuttamista ylimääräisistä kustannuksista.

b) Poikkeus yhteisön vähimmäismäärästä

Suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa säädetään, että vapautus, jonka perusteella edunsaajayritys maksaisi vähemmän kuin yhteisössä voimassa olevan vähimmäismäärän, katsottaisiin ETA-sopimuksen 61 artiklan vastaiseksi "jos tällaista vapautusta ei olisi kyseisellä direktiivillä sallittu Euroopan yhteisössä..." Jos kyseinen vapautus olisi sallittu, "valvontaviranomainen voi katsoa, että... [vapautus] on 61 artiklan mukainen sikäli kuin se on tarpeellista eikä se ole ETA:n tavoitteiden kannalta kohtuuton. Valvontaviranomainen on erityisen halukas varmistamaan, että kyseiset vapautukset ovat ajallisesti tiukasti rajattuja."

Norjan hallituksen toimittamien lukujen perusteella hyvitysjärjestelmästä hyötyvät liikenteenharjoittajat näyttävät maksavan alle yhteisön vähimmäismäärän.

Vaikka hyvitys rajoitettaisiin 50 prosenttiin dieselveron kustannuksista, kuten ympäristöä koskevien suuntaviivojen 41 kohdassa edellytetään, tukikelpoisten liikennöitsijöiden todellisuudessa maksama dieselvero jäisi yhdenmukaistettua vähimmäismäärää pienemmäksi: vuonna 2001 liikenteenharjoittajien maksama vero olisi ollut 1,71 Norjan kruunua litralta ja yhdenmukaistettu vero olisi ollut 2,037 Norjan kruunua litralta; vuonna 2002 liikenteenharjoittajien maksama vero olisi ollut 1,72 Norjan kruunua litralta, kun yhdenmukaistettu vero olisi ollut 1,96 Norjan kruunua litralta.

Ottaen huomioon, että Norjan hallitus ei toimittanut tietoja, joiden mukaisesti valvontaviranomainen olisi voinut määritellä hyvityksen todellisen osuuden, valvontaviranomainen olettaa edellä esitettyjen seikkojen perusteella, että hyvitysjärjestelmään kuuluvien liikenteenharjoittajien todellisuudessa maksaman dieselveron määrä jäi pienemmäksi kuin kivennäisöljydirektiivissä vahvistettu yhdenmukaistettu kivennäisöljyvero.

⁽⁷⁷⁾ Ks. selitys hyvityksen tason laskentaperusteista sivulta 33.

Näin ollen ja ottaen huomioon ympäristöä koskevien suuntaviivojen 44 kohdan valvontaviranomaisen on arvioitava, olisiko vapautus dieselverosta voitu hyväksyä yhteisössä.

Direktiivin 92/81/EY 8 artiklan 2 kohdan c luetelmakohdan mukaisesti yhteisön jäsenvaltiolla on lupa soveltaa täydellisiä tai osittaisia matkustajaliikenteessä käytettävien mineraaliöljyjen valmisteveron määrää koskevia vapautuksia. Euroopan yhteisön neuvosto hyväksyi 12 päivänä maaliskuuta päätöksen, jolla useille yhteisön jäsenvaltioille myönnetään poikkeuksia kivennäisöljyn verosta sovellettavaksi lähinnä julkisen palvelun liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin ⁽⁷⁸⁾.

Tarkasteltavana oleva hyvitysjärjestelmä ei ole rajoitettu paikallisliikenteen palveluihin, vaan ulottuu alueelliseen ja alueiden väliseen liikenteeseen.

Kysymykseen siitä, olisiko vapautus dieselverosta voitu myöntää Euroopan yhteisössä, valvontaviranomainen toteaa aluksi, että kivennäisöljydirektiivin 8 artiklan 2 kohdassa ei rajoiteta vapautusten soveltamismahdollisuutta yksinomaan paikalliseen matkustajaliikenteeseen. Näin ollen vapautus alueellisessa ja alueiden välisessä matkustajaliikenteessä ei vaikuttaisi poissuljetulta mahdollisuudelta.

Valvontaviranomainen katsoo lisäksi, että oikeutus soveltaa hyvitysjärjestelmää säännöllisessä matkustajaliikenteessä ei koske yksinomaan paikallisliikennettä. Valvontaviranomaisen hallussa olevat tiedot eivät osoita, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajien kilpailuasema osana julkista liikennejärjestelmää verrattuna yksityisautoihin on huomattavasti parempi alueellisessa tai alueiden välisessä liikenteessä kuin paikallisilla reiteillä. Valvontaviranomainen on myös ottanut huomioon Norjan erityiset maantieteelliset olosuhteet ja sen, että rajallisen rautatieverkon vuoksi säännöllinen linja-autoliikenne on usein ainoa julkisen liikenteen muoto ja ainoa vaihtoehto henkilöauton käytölle.

Ympäristöä koskevien suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdan mukaan valvontaviranomaisen on vielä tutkittava, onko kyseinen verohelpotus tarpeellinen, ETA:n tavoitteet huomioon ottaen kohtuullinen ja ajallisesti tiukasti rajattu. Suuntaviivojen 45 kohdassa sanotaan vielä, että ”...kyseisten verotuksellisten toimenpiteiden tulisi edistää merkittävästi ympäristönsuojelua. On pidettävä huolta siitä, että vapautukset eivät ole luonteeltaan sellaisia, että ne heikentävät yleisiä tavoitteita.”

Ottaen huomioon, että hyvitysjärjestelmästä hyötyvät liikenteenharjoittajat olivat aikaisemmin kokonaan vapautettuja dieselverosta, vapautuksen poistaminen ja samanaikainen osittainen vapauttaminen ylimääräisistä kustannuksista lisää liikenteenharjoittajien kustannuksia ja merkitsee niille näin ollen kannustinta torjua saastumista muun muassa sijoittamalla tehokkaammin energiaa käytäviin ajoneuvoihin. Hyvitysjärjestelmä on lisäksi tarkoitettu pitämään yllä säännöllisen matkustajaliikenteen kilpailutilannetta verrattuna yksityisautoiluun, joka aiheuttaa enemmän ulkoisia kustannuksia kuin kollektiiviset kuljetusmuodot. Ottaen huomioon nämä seikat, dieselverovapautuksen poistaminen ja samalla käyttöön otettu hyvitysjärjestelmä edistivät ympäristönsuojelutavoitteiden saavuttamista. Kuten edellä on todettu, hyvitysjärjestelmän kilpailua vääristävät vaikutukset, erityisesti satunnaisten liikennepalvelujen tarjoamisen osalta, katsotaan rajoittuviksi välttämättömään, mikä on tarpeen yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kuten edellä on todettu, hyvitysjärjestelmää ei ole kuitenkaan rajoitettu ajallisesti eikä siihen sisälly tarvittavia takuita siitä, että järjestelmästä myönnetty valtiontuki ei ylitä 50 prosenttia ylimääräisistä tuotantokustannuksista. Edellä esitetyn mukaisesti Norjan viranomaisten toimittamat tiedot eivät osoita, että sovellettaessa hyvitysjärjestelmää vuosina 2001 ja 2002 tuen 50 prosentin enimmäisintensiteetistä pidettäisiin kiinni.

⁽⁷⁸⁾ Ks. alaviite 37.

Varmistaakseen näin ollen, että ympäristöä koskevia suuntaviivoja noudatetaan, valvontaviranomainen katsoo tarpeelliseksi pyytää Norjan hallitusta rajoittamaan hyvitysjärjestelmän soveltamisen viideksi vuodeksi uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen voimaantulosta alkaen. Tämä tarkoittaa, että hyvitysjärjestelmän kesto on rajoitettava enintään 22 päivään toukokuuta 2006.

Valvontaviranomainen pyytää lisäksi Norjan hallitusta varmistamaan, että hyvitysjärjestelmän mukaisesti pikalinja-autoliikenteen harjoittajille mahdollisesti myönnettävä hyvitys ei ylitä 50 prosenttia dieserveron aiheuttamista ylimääräisistä kustannuksista. Mahdolliset pikalinja-autoliikenteen harjoittajille myönnettävät hyvitykset, jotka ylittävät tämän määrän, on katsottava soveltumattomiksi ETA-sopimuksen toimintaan ja ne on perittävä vastaanottajaltaan takaisin.

c) *Päätelmät ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdasta yhdessä ympäristöä koskevien suuntaviivojen kanssa*

Hyvitysjärjestelmä, jota sovellettiin pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin ajanjaksolla 1 päivästä tammikuuta 1999 22 päivään toukokuuta 2001 täyttää vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen vaatimukset. Mahdolliset tuet, jotka on myönnetty kyseisenä ajanjaksona osana hyvitysjärjestelmää, voidaan katsoa soveltuviksi ETA-sopimuksen toimintaan.

Pikalinja-autoliikenteen harjoittajia koskevaa hyvitysjärjestelmää, jota sovellettiin 23 päivästä toukokuuta 2001 alkaen, voidaan pitää soveltuvana ETA-sopimuksen toimintaan edellyttäen, että se on ajallisesti rajoitettu, eli viideksi vuodeksi alkaen uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen voimaantulosta, ja että pikalinja-autoliikenteen harjoittajille myönnettyt hyvitykset rajoitetaan 50 prosenttiin säännöllisen matkustajaliikenteen tarjoamiseen liittyvän dieserveron aiheuttamista ylimääräisistä kustannuksista. Hyvitystä ei saa myöntää kustannuksista, jotka johtuvat muuhun liikenteeseen (asetuksen 12/98 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun satunnaisen liikenteen tarjoamiseen tai tavaraliikenteeseen) liittyvästä dieserverosta.

Kaikki 23 päivän toukokuuta 2001 jälkeen myönnettävät hyvitykset, jotka ylittävät tämän määrän, on katsottava soveltumattomiksi ETA-sopimuksen toimintaan ja ne on perittävä vastaanottajaltaan takaisin. Norjan hallituksen on hyvitysjärjestelmän tulevaa soveltamista varten otettava käyttöön toimenpiteet, joilla varmistetaan, että järjestelmän mukaisesti myönnettyt hyvitykset eivät ylitä 50 prosenttia dieserveron aiheuttamista ylimääräisistä kustannuksista.

3. PÄÄTELMÄT

Pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä (perustuu valtion budjettiin, 1330 luku, 71 kohta) on valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan mukaista uutta tukea. Hyvitysjärjestelmä on otettu käyttöön ilman valvontaviranomaisen lupaa ja se on näin ollen katsottava valvontaviranomaisen valtiontukia koskevien suuntaviivojen 6 luvun nojalla "menettelyvirheen vuoksi sääntöjenvastaiseksi".

Valvontaviranomainen ei aseta yleisesti kyseenalaiseksi säännöllisen matkustajaliikenteen julkista rahoitusta. Tällaisen rahoituksen on kuitenkin oltava voimassa olevien ETA:n valtiontukia koskevien sääntöjen mukaista.

Valvontaviranomaisen käsityksen mukaan Norjan hallitus ei ole osoittanut, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä täyttää neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 asetetut vaatimukset. Kuten valvontaviranomainen on edellä todennut, tämä päätelmä ei sulje pois mahdollisuutta, että säännöllistä matkustajaliikennettä tarjoaville pikalinja-autoliikenteen harjoittajille voidaan hyvittää kustannukset, jotka aiheutuvat niille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi. Tällaiset hyvitykset on suoritettava neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 säädettyjen ehtojen mukaisesti.

Toisaalta valvontaviranomainen katsoo, että dieselverovapautuksen poistaminen linja-autoilta ja säännöllistä matkustajaliikennepalvelua tarjoaviin liikenteenharjoittajiin sovellettavan hyvitysjärjestelmän käyttöönotto edistävät ympäristötavoitteiden saavuttamista. Säännöllistä matkustajaliikennepalvelua tarjoavat pikalinja-autoliikenteen harjoittajat ovat Norjassa osa julkisen liikenteen järjestelmää. Julkinen liikenne aiheuttaa vähemmän ulkoisia kustannuksia kuin yksityisautoilu. Koska kattavaa järjestelmää ulkoisten kulujen sisäistämiseksi kaikissa liikennemuodoissa ei ole, hyvitysten maksamista julkiselle liikenteelle voidaan pitää perusteltuna tapana pitää yllä sen kilpailuasemaa suhteessa yksityisautoiluun.

Koska hyvitysjärjestelmä on otettu käyttöön 1 päivänä tammikuuta 1999, viranomaisen oli arvioitava hyvitysjärjestelmä sekä vuoden 1994 että uusien ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisesti. Vaikka hyvitysjärjestelmää voidaan pitää vuoden 1994 ympäristöä koskevien suuntaviivojen mukaisena, hyvitysjärjestelmän jatkamista 23 päivästä toukokuuta 2002 voidaan pitää sääntöjenmukaisena vain, jos järjestelmää rajoitetaan ajallisesti ja pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä rajoitetaan 50 prosenttiin dieselverosta aiheutuvista ylimääräisistä kustannuksista.

Ajallinen rajoittaminen tarkoittaa, että hyvitysjärjestelmän kesto on rajattava päättyväksi viimeistään 23 päivänä toukokuuta 2006. Liikenteenharjoittajille olisi ilmoitettava hyvitysjärjestelmän rajallisesta kestosta.

Hyvitysten rajoittaminen 50 prosenttiin ylimääräisistä kustannuksista edellyttää Norjan hallitukselta mahdollisten tulevien hyvitysten rajoittamista 50 prosenttiin dieselverosta johtuvista ylimääräisistä kustannuksista. Norjan hallituksen on lisäksi tutkittava, ovatko yksittäisille pikalinja-autoliikenteen harjoittajille aikaisemmin 23 päivästä toukokuuta 2001 alkaen hyvitysjärjestelmästä maksetut määrät jääneet 50 prosentin enimmäismäärän alle. Hyvityksiä, jotka ylittävät tämän enimmäismäärän, ei voida pitää ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja ympäristönsuojelua koskevien suuntaviivojen mukaisina. Jo suoritetuista maksuista, joissa hyvityksen määrä ylittää sallitun 50 prosentin enimmäismäärän, ylittävä määrä on perittävä korkoineen takaisin tuensaajilta.

Mahdolliset enimmäismäärän ylittävät määrät on perittävä takaisin pikalinja-autoliikenteen harjoittajilta noudattaen kansallisessa lainsäädännössä vahvistettuja sääntöjä ja menettelyjä, mikäli kyseiset säännöt ja menettelyt eivät tee ETA:n lainsäädännön edellyttämää takaisinperimistä käytännössä mahdottomaksi eivätkä heikennä menettelyjen tasapuolisuuden periaatetta sellaisiin kansallisiin menettelyihin nähden, joissa on kysymys samankaltaisista mutta puhtaasti kansallisista kiistoista ⁽⁷⁹⁾.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1. Pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä (valtion budjetin 1330 luku, 71 kohta) on ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua uutta tukea. Hyvitysjärjestelmä on otettu käyttöön vastoin Norjan hallitukselle valvontaviranomaisesta ja tuomioistuimesta tehdyn sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvaa velvoitetta, joten sitä on pidettävä valvontaviranomaisen valtiontukia koskevien suuntaviivojen 6 luvussa tarkoitettuna "menettelytapavirheen vuoksi sääntöjenvastaisena tukena".
2. Pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä sellaisena, kuin se on ollut voimassa 1 päivästä tammikuuta 1999 22 päivään toukokuuta 2001, soveltuu ETA-sopimuksen toimintaan ja on erityisesti sen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja valvontaviranomaisen vuonna 1994 hyväksymien valtiontukea koskevien suuntaviivojen 15 luvun mukainen.
3. Pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin sovellettava hyvitysjärjestelmä sellaisena, kuin sitä on sovellettu 23 päivästä toukokuuta 2001, soveltuu ETA-sopimuksen toimintaan ja on erityisesti sen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja valvontaviranomaisen vuonna 1994 hyväksytyjen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 15 luvun mukainen, jos:

a) Hyvitysjärjestelmän kesto rajoitetaan viiteen vuoteen alkaen 23 päivästä toukokuuta 2001;

⁽⁷⁹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-382/99, *Alankomaiden kuningaskunta vastaan komissio*, 13 päivänä kesäkuuta 2002 antama tuomio (Kok. 2002, s. I-5163, 90 kohta).

- b) Järjestelmän mukaisesti myönnetty hyvitys ei ylitä 50 prosenttia säännöllisen matkustajaliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvästä dieselverosta aiheutuvista kustannuksista.
4. Maksut, jotka on suoritettu hyvitysjärjestelmään kuuluvina 23 päivästä toukokuuta 2001 alkaen ja jotka ylittävät 3 kohdassa tarkoitetun sallitun tuen määrän, eivät sovellu ETA-sopimuksen toimintaan.
5. Edellä 4 kohdassa tarkoitettu sääntöjenvastainen tuki on perittävä takaisin tuensaajilta. Tuki on maksettava takaisin viipymättä kansallisen oikeuden mukaisia menettelyjä noudattaen, jos päätöksen välitön ja tehokas täytäntöönpano on niiden mukaan mahdollista. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan/tuensaajien käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorkoon.
6. Norjan hallitusta pyydetään ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin 3 ja 5 kohdan panemiseksi välittömästi täytäntöön. Edellä 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua aikarajoituksesta Norjan hallitusta pyydetään ilmoittamaan viipymättä tuensaajille, että nykyisen hyvitysjärjestelmän voimassaolo päättyy viimeistään 23 päivänä toukokuuta 2006. Edellä 3 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan noudattamiseksi Norjan hallitusta pyydetään tutkimaan, vastaavatko yksityisille pikalinja-autoliikenteen harjoittajille hyvitysjärjestelmän mukaisesti 23 päivästä toukokuuta 2001 alkaen suoritettut maksut 50 prosentin enimmäismäärävaatimusta.
7. Norjan hallituksen on ilmoitettava valvontaviranomaiselle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen vastaanottamisesta sen noudattamiseksi toteutetut toimenpiteet.
8. Tämä päätös on osoitettu Norjan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 16 päivänä heinäkuuta 2003.

EFTAn valvontaviranomaisen puolesta

Einar M. BULL

Puheenjohtaja
