

(2001/C 89 E/073)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1687/00
af Jonas Sjöstedt (GUE/NGL) til Kommissionen**

(29. maj 2000)

Om: EU's bestemmelser kontra den lokale fødevarerproduktion

En ICA-forretning i Torsås i Sydsverige solgte i foråret 1998 æg, som var indkøbt hos en bonde på egnen. Men den 1. januar 1998 havde EU indført bestemmelser for æghandelen, der blev tolket således, at æg, som de lokale producenter ikke selv kan gennemlyse og pakke, skal transporteres til et autoriseret ægpakkeri. Det indebærer, at ICA-forretningen i Torsås ikke længere kunne sælge æg fra lokale bønder. I stedet skal æggene først transporteres 250 km til ægpakkeriet i Hässleholm og derefter transporteres tilbage i pakket stand. Det betyder, at udviklingen af den lokale fødevarerproduktion bremses. Hvad mener Kommissionen i dette spørgsmål? Skal æg, der sælges i butikker, være gennemlyst og pakket af et autoriseret ægpakkeri?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Franz Fischler

(20. juli 2000)

Rådets forordning (EØF) nr. 1907/90 af 26. juni 1990 om handelsnormer for æg⁽¹⁾ anvendes i Sverige siden den 1. januar 1998. Den fastsætter, at æg kun må forhandles, hvis de opfylder de i forordningen fastsatte krav, nemlig at æg skal være sorteret efter kvalitet, æg i klasse A skal også være sorteret efter vægt, kun pakkerier kan klassificere æg, og producenter kan kun levere æg til ægsamlere, pakkerier, grossister og industri.

Kommissionen kan derfor bekræfte, at æg med henblik på at sikre, at forbrugerne køber kvalitetsæg, ikke må sælges direkte fra producenter til detailhandlere, uden at de behandles og sorteres i pakkerier. Hvad angår den sag i det sydlige Sverige, som det ærede medlem henviser til, så findes der ifølge det svenske landbrugsråd omkring 20 pakkerier inden for en radius på 150 km fra Torsås, og nogle pakkerier ligger langt nærmere. Producenter kan endvidere blive godkendt som pakkerier, hvis deres lokaler og tekniske udstyr til behandling og sortering af æg opfylder betingelserne i handelsnormerne for æg.

⁽¹⁾ EFT L 173 af 6.7.1990.

(2001/C 89 E/074)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1700/00
af Jonas Sjöstedt (GUE/NGL) til Kommissionen**

(29. maj 2000)

Om: Nationale skatter og afgifter på importerede biler

Kan den svenske stat opkræve en omsætningsafgift på en importeret brugt bil, der er lige så høj som på en ny svensk bil? Samme spørgsmål gælder opkrævning af miljø- og skrottingsafgifter. Kan den svenske stat kræve en lige så høj afgift på en importeret bil som på en ny svensk bil?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Frederik Bolkestein

(18. juli 2000)

Ifølge Domstolens afgørelser foreligger der i henhold til EF-traktatens artikel 90 (tidligere artikel 95) forskelsbehandling, såfremt en medlemsstat opkræver en afgift på grundlag af en højere værdi end den reelle værdi for køretøjer fra andre medlemsstater, når lignende køretøjer på det indenlandske marked

beskattes på grundlag af deres reelle værdi. I praksis er de merbeskattede køretøjer, som disse afgørelser vedrører, brugte køretøjer, idet nye køretøjer normalt beskattes på grundlag af deres reelle værdi.

Det fremgår af Domstolens domme⁽¹⁾, at de pågældende afgørelser vedrører afgifter på grundlag af køretøjets værdi. Imidlertid er den afgift, som det ærede medlem implicitte refererer til for køretøjer i Sverige, ikke en værdibestemt afgift, men et fast beløb på 700 svenske kroner (= 84,43 €), uanset køretøjets værdi, og formålet er på forhånd at dække udgifterne til senere skrotning (når køretøjet er udlevet og definitivt tages ud af drift). Denne skrotningsafgift opkræves for både nye og brugte køretøjer, der registreres i Sverige og første gang tages i brug i dette land. Desuden er den et led i landets miljøpolitik, der går ud på at forhindre, at køretøjer efter endt levetid efterlades »i naturen«, og sikre, at de skrottes under overholdelse af miljøbestemmelserne, hvilket godkendte virksomheder sørger for. Derfor yder de svenske myndigheder en form for delvis refusion (500 SEK) af afgiften, hvis køretøjerne skrottes af godkendte virksomheder.

På denne baggrund mener Kommissionen ikke, at de svenske myndigheders opkrævning af denne afgift, når køretøjet første gang tages i brug i Sverige, strider mod fællesskabsretten.

Bortset fra ovennævnte værdibestemte afgift og moms har Kommissionen ikke kendskab til, at der opkræves andre afgifter på køretøjer i Sverige i forbindelse med salg og ibrugtagning i dette medlemsland.

⁽¹⁾ Bl.a. Domstolens dom af 11. december 1990, Kommissionen/Danmark, sag C-47/88, Samling af Afgørelser 1990, s. I-4509; dom af 9. marts 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Samling 1993, s. I-479; dom af 23. oktober 1997, Kommissionen/Grækenland, sag C-375/95, Samling 1997, s. I-5981.

(2001/C 89 E/075)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-1711/00

af Glyn Ford (PSE) til Kommissionen

(29. maj 2000)

Om: Fordeling af afgang- og ankomsttidspunkter og regionale flyforbindelser

Rådets forordning (EØF) nr. 95/93⁽¹⁾ tillader medlemsstaterne at lægge en regional flyrute mellem de mere afsidesliggende regioner og de centrale bylufthavne. På nuværende tidspunkt er dette dog kun en mulighed men ikke noget krav.

British Airways har for nylig nedlagt deres regionale forbindelse mellem Plymouth og Heathrow, hvilket i Plymouth har skabt frygt for, at de udefra kommende investeringer vil komme i fare (måske endda gå tabt) på grund af manglende flyforbindelse til hovedstaden.

Vil Kommissionen oplyse, om den har planer om at indføre lovgivning, der forpligter medlemsstaterne til at sørge for regionale flyforbindelser til de områder i den pågældende medlemsstat, som ligger langt væk fra hovedstaden?

Kan Kommissionen endvidere redegøre for sine planer vedrørende de nuværende bestemmelser vedrørende fordeling af afgang- og ankomsttidspunkter samt oplyse, om der kan ventes nogen ændringer på dette område?

⁽¹⁾ EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(11. juli 2000)

Den nugældende forordning om ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne⁽¹⁾ giver medlemsstaterne mulighed for at sikre, at luftfartsselskaber, der driver indenlandsk ruteflyvning har fysisk adgang til overbelastede lufthavne. Medlemsstaterne har nemlig ret til at reservere særlige ankomst- og afgangstidspunkter i disse lufthavne til brug for ruter, der betjener et randområde eller et udviklingsområde på deres territorium, når sådanne ruter anses for at have vital betydning for regionens økonomiske