

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

- ★ Rådets forordning (EF) nr. 2678/98 af 10. december 1998 om ændring af forordning (EF) nr. 1890/97 og (EF) nr. 1891/97 om indførelse af en endelig antidumpingtold og en endelig udligningstold på importen af opdrættede atlanterrhavslaks med oprindelse i Norge..... 1
- ★ Rådets forordning (EF) nr. 2679/98 af 7. december 1998 om det indre markeds funktion med hensyn til fri bevægelighed for varer mellem medlemsstaterne 8
- Resolution vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet den 7. december 1998 om fri bevægelighed for varer 10
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2680/98 af 11. december 1998 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 12
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2681/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af maksimumsopkøbsprisen og de oksekøds mængder, der opkøbes ved intervention som følge af den 214. dellicitation i forbindelse med de generelle interventionsforanstaltninger, der foretages i henhold til forordning (EØF) nr. 1627/89 14
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2682/98 af 11. december 1998 om bud for udførsel af sleben langkornet ris til visse tredjelande, indgivet inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2566/98 omhandlede licitation..... 16
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2683/98 af 11. december 1998 om bud, der er indgivet inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2563/98 omhandlede licitation over forsendelse af afskallet, langkornet ris til Réunion 17
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2684/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2565/98 omhandlede licitation 18

Pris: 19,50 ECU

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for rammerne af landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

Kommissionens forordning (EF) nr. 2685/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2564/98 omhandlede licitation	19
★ Kommissionens forordning (EF) nr. 2686/98 af 11. december 1998 om ændring af bilag I og II til Rådets forordning (EØF) nr. 2377/90 om en fælles fremgangsmåde for fastsættelse af maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer af veterinærlægemidler i animalske levnedsmidler⁽¹⁾.....	20
Kommissionens forordning (EF) nr. 2687/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af maksimumsstøtten for koncentreret smør for den 194. særlige licitation, der foretages i forbindelse med den i forordning (EØF) nr. 429/90 fastsatte løbende licitation	24
Kommissionens forordning (EF) nr. 2688/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af mindstesalgspriserne for smør og maksimumsstøttebeløbene for fløde, smør og koncentreret smør med henblik på den 22. særlige licitation, der afholdes i forbindelse med den løbende licitation, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2571/97	25
Kommissionens forordning (EF) nr. 2689/98 af 11. december 1998 om fastsættelse af den disponible mængde for visse produkter i sektoren for mælk og mejeriprodukter i henhold til ordningerne i Europaaftalerne mellem Fællesskabet og Republikken Ungarn, Republikken Polen, Den Tjekkiske Republik, Den Slovakiske Republik, Republikken Bulgarien og Rumænien, og ordningen i aftalerne om liberalisering af samhandelen mellem Fællesskabet og De Baltiske Lande	27
★ Kommissionens direktiv 98/90/EF af 30. november 1998 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/387/EØF vedrørende døre i motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁽¹⁾.....	29

II Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk

Rådet

98/709/EF, EKSF, Euratom:

★ Rådets afgørelse af 7. december 1998 om ændring af Rådets forretningsorden	40
---	----

Kommissionen

98/710/EF:

★ Kommissionens beslutning af 16. september 1998 om en procedure vedrørende anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 (sag VII/AMA/11/98 — italienske trafikfordelingsregler for Milanos lufthavnssystem)⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(1998) 2625)	42
---	----

98/711/EF:

★ Kommissionens beslutning af 24. november 1998 om ændring af beslutning 97/296/EF om listen over tredjelande, hvorfra det er tilladt at indføre fiskerivarer til konsum⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(1998) 3585).....	58
--	----

98/712/EF:

- * Kommissionens beslutning af 26. november 1998 om ændring af visse oplysninger på listen i bilaget til forordning (EF) nr. 44/98 om listen for 1998 over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der ved fiskeri efter tunge i visse af Fællesskabets områder har tilladelse til at anvende bomtrawl, hvis samlede bomlængde overstiger 9 m (*meddelt under nummer K(1998) 3617*) 61

98/713/EF:

- * Kommissionens beslutning af 26. november 1998 om ændring af visse oplysninger i listen i bilaget til forordning (EØF) nr. 55/87 om listen over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der i visse af Fællesskabets kystområder har tilladelse til at anvende bomtrawl (*meddelt under nummer K(1998) 3618*) 64

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2678/98

af 10. december 1998

om ændring af forordning (EF) nr. 1890/97 og (EF) nr. 1891/97 om indførelse af en endelig antidumpingtold og en endelig udligningstold på importen af opdrættede atlantehavslaks med oprindelse i Norge

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 384/96 af 22. december 1995 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab⁽¹⁾, (i det følgende benævnt »den grundlæggende antidumpingforordning«), særlig artikel 8, stk. 9, og artikel 9,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 2026/97 af 6. oktober 1997 om beskyttelse mod subsidieret import fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab⁽²⁾, (i det følgende benævnt »den grundlæggende antisubsidieforordning«), særlig artikel 13, stk. 9, og artikel 15,

under henvisning til forslag fra Kommissionen fremsat efter høring af Det Rådgivende Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

A. MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGER

- (1) Som led i de antisubsidie- og antidumpingundersøgelser, der blev indledt i henhold til to separate meddelelser offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*⁽³⁾, godtog Kommissionen ved afgørelse 97/634/EF⁽⁴⁾ tilsagn fra Kongeriget Norge og 190 norske eksportører.

⁽¹⁾ EFT L 56 af 6. 3. 1996, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 905/98 (EFT L 128 af 30. 4. 1998, s. 18).

⁽²⁾ EFT L 288 af 21. 10. 1997, s. 1.

⁽³⁾ EFT C 235 af 31. 8. 1997, s. 18 og EFT C 235 af 31. 8. 1997, s. 20.

⁽⁴⁾ EFT L 267 af 30. 9. 1997, s. 81. Afgørelsen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 2249/98 (EFT L 282 af 20. 10. 1998, s. 57).

- (2) Ved kontrollen af de modtagne rapporter for fjerde kvartal 1997 fremgik det, at tre norske eksportører — Icelandic Freezing Plants Norway A/S, Incofood A/S og Ma-vo Norge A/S — havde haft et salg på fællesskabsmarkedet til priser, der lå under den i tilsagnet fastsatte mindstepris, og at de derfor havde misligholdt deres forpligtelser i henhold til tilsagnet. Da der blev givet mulighed for at rette eventuelle regne- og skrivefejl, fremlagde et selskab oplysninger, hvoraf det fremgik, at det hidtil havde aflagt rapport til Kommissionen om salget til dets forretningsmæssigt forbundne selskaber i EF og ikke om videresalget til den første uafhængige kunde, således som det krævedes i tilsagnet. Dette salg til forretningsmæssigt forbundne selskaber udgjorde langt størstedelen af dette selskabs samlede eksportsalg af den pågældende vare til Fællesskabet.

- (3) Kommissionen indførte derfor ved forordning (EF) nr. 1789/98⁽⁵⁾ (i det følgende benævnt »forordningen om midlertidig told«) midlertidig antidumping- og udligningstold på importen af opdrættede atlantehavslaks henhørende under KN-kode ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 og ex 0304 20 13 med oprindelse i Norge og eksporteret af de tre ovennævnte selskaber. Ved samme forordning slettede Kommissionen de pågældende selskaber i bilaget til afgørelse 97/634/EF, hvori de selskaber er opført, hvis tilsagn er godtaget.

B. EFTERFØLGENDE PROCEDURE

- (4) Umiddelbart efter indførelsen af midlertidig told underrettedes disse tre norske selskaber skriftligt om de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, som lå til grund for indførelsen af midlertidig told.

⁽⁵⁾ EFT L 228 af 15. 8. 1998, s. 4.

- (5) Et selskab fremsatte ikke yderligere bemærkninger til Kommissionens meddelelse. Selskabet havde desuden tidligere underrettet Kommissionen om, at det den 1. januar 1998 havde returneret den eksportlicens, som de norske myndigheder havde udstedt til selskabet.
- (6) De øvrige to selskaber fremsatte bemærkninger skriftligt inden for den frist, der var fastsat i forordningen om midlertidig told, og de blev hørt mundtligt.
- (7) Efter at have modtaget disse skriftlige bemærkninger indhentede og efterprøvede Kommissionen alle de oplysninger, den anså for nødvendige for endeligt at fastlægge de overtrædelser, den antog havde fundet sted.
- (8) For så vidt angår det selskab, der rapporterede om salg til forretningsmæssigt forbundne parter, bekræftede denne yderligere undersøgelse de midlertidige resultater i betragtning (11) i forordningen om midlertidig told. Det konstateredes, at næsten alle de transaktioner, der indberettedes rettidigt for fjerde kvartal 1997 samt for tredje kvartal 1997 og første og andet kvartal 1998, faktisk var salg til forretningsmæssigt forbundne virksomheder i EF og ikke til uafhængige parter, mens det var salget til de sidstnævnte, der skulle have været indberettet i henhold til de klare vilkår i tilsagnet. Som svar på underretningen efter indførelsen af midlertidig told hævdede selskabet, at den kun havde begået en indberetningsfejl, og sendte den 15. september 1998 nye rapporter til Kommissionen for tredje og fjerde kvartal 1997 og for første og andet kvartal 1998. Desuden påstod selskabet, at det i de reviderede rapporter indberettede salg til den første uafhængige kunde overholdt mindsteprisbestemmelsen. Det hævdedes således, at der ikke var forvoldt erhvervsgrenen i Fællesskabet skade.
- (9) I sit tilsagn forpligtede selskabet sig til inden for den fastsatte frist at sende Kommissionen en fortrolig rapport om alle salgstransaktioner til den første uafhængige kunde i Fællesskabet. Det er endvidere fastsat i tilsagnet, at manglende indgivelse af kvartalsrapporten som krævet inden for de fastsatte tidsfrister vil blive anset for misligholdelse af tilsagnet, undtagen i tilfælde af force majeure. Trods disse klare vilkår, som selskabet var fuldt ud bekendt med, indberettede det kun overførselssalg inden for den fastsatte frist og misligholdt derved sin indberetningsforpligtelse. Det er ikke muligt at drage nogen konklusioner om de faktiske priser ved salg til den første uafhængige kunde på grundlag af transaktioner vedrørende overførsels-
- salg, og Kommissionen har derfor ikke kunnet overvåge tilsagnet.
- (10) Da manglende overholdelse af de udtrykkelige indberetningsforpligtelser må anses for misligholdelse af tilsagnet jf. artikel 8, stk. 7, i den grundlæggende antidumpingforordning og artikel 13, stk. 7, i den grundlæggende antisubsidieforordning, anses det ikke for nødvendigt at fastslå, om de faktiske salgspriser overtrådte bestemmelsen om mindstepriser i tilsagnet. Dette kunne blot have vist, at firmaet ud over at have misligholdt tilsagnet ved at aflægge rapport på en måde, der forhindrer Kommissionen i at foretage en effektiv kontrol af tilsagnet, muligvis ikke havde overholdt den heri fastsatte mindstepris.
- (11) Det tredje selskab indrømmede, at det havde foretaget et salg under den mindstepris, der var fastsat i tilsagnet, og at denne transaktion udgjorde hele salget i den pågældende fremstilling. Eksportøren hævdede imidlertid, at mindsteprisen ville være blevet overholdt for denne transaktion, der indrømmedes at have været et særligt salg uden sigte på fortjeneste, hvis uforudsete omstændigheder vedrørende transporten ikke havde ført til en uventet lav salgspris. Det hævdedes, at varerne var blevet sendt gennem et andet grænseovergangssted end det af selskabet forudsete, og at de var blevet sendt med en delvis i stedet for en fuld lastvognsladning, således at de derved fremkomne højere transportomkostninger øgede fradraget pr. kg for transportomkostninger i Fællesskabet fra prisen, leveret fortoldet (DDP-salg), til den første uafhængige kunde for at nå frem til prisen, Fællesskabets grænse.
- Rent bortset fra det vanskelige ved at verificere sådanne hypotetiske argumenter, der kun gradvist blev fremført i løbet af gentagne forklaringer, synes overtrædelserne at følge af, at salget var planlagt for tæt på mindsteprisniveauet, således at der ikke engang var tale om nogen fortjeneste. I betragtning af de klare vilkår for mindsteprisbetingelsen i tilsagnet, som omfatter fradrag for direkte salgskostninger i tilfælde af DDP-salg, leveret fortoldet, påhviler det selskabet at sikre, at mindsteprisen overholdes, uanset om der kan opnås gunstige transportordninger eller ej.

C. ENDELIGE FORANSTALTNINGER

- (12) De berørte parter blev underrettet om de vigtigste kendsgerninger og overvejelser, på grundlag af hvilke det påtænkes dels at bekræfte Kommissionens tilbagetrækning af godtagelse af disse parter tilsagn, dels at anbefale indførelse af endelig antidumping- og udligningsstold samt endelig at

opkræve de beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af midlertidig told. Parterne blev ligeledes indrømmet en frist til at fremsætte bemærkninger efter ovennævnte underretning.

- (13) På baggrund af de fremsatte bemærkninger fastslås det, at der bør indføres endelig antidumping- og udligningstold på importen af opdrættede atlantehavslaks, som har oprindelse i Norge og eksporteres af de i bilag I opførte selskaber.
- (14) De undersøgelser, der førte til tilsagnene, afsluttedes ved, at der ved forordning (EF) nr. 1890/97 ⁽¹⁾ skete en endelig fastlæggelse af dumping og skade, og at der ved forordning (EF) nr. 1891/97 ⁽²⁾ skete en endelig fastlæggelse af subsidiering og skade. Den endelige told for de pågældende tre norske selskaber bør derfor i henhold til artikel 8, stk. 9, i den grundlæggende antidumpingforordning og artikel 13, stk. 9, i den grundlæggende antisubsidieforordning fastsættes til samme niveau som den told, der er indført ved disse to forordninger.

D. ENDELIG OPKRÆVNING AF MIDLERTIDIG TOLD

- (15) Det er fastslået, at der for de i bilag I til denne forordning nævnte tre eksportørers vedkommende er tale om misligholdelse af de afgivne tilsagn. Det anses derfor for påkrævet endeligt at opkræve de beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af en midlertidig antidumping- og udligningstold med en sats svarende til den endelige told.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. december 1998.

På Rådets vegne

W. SCHÜSSEL

Formand

E. AJOURFØRING AF LISTEN OVER EKSPORTØRER, DER ER UNDTAGET FRA ANTIDUMPING- OG UDLIGNINGSTOLD

- (16) Bilagene til forordning (EF) nr. 1890/97 og (EF) nr. 1891/97, hvorved de deri anførte parter fritages for tolden, bør ændres, således at denne fritagelse ikke længere gælder for de tre selskaber, der er opført i bilag I til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Bilaget til forordning (EF) nr. 1890/97 erstattes af bilag II til nærværende forordning.
2. Bilaget til forordning (EF) nr. 1891/97 erstattes af bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

De beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af midlertidig antidumping- og udligningstold i henhold til forordning (EF) nr. 1126/98 vedrørende opdrættede (ikke vilde) atlantehavslaks henhørende under KN-kode ex 0302 12 00 (Taric-kode 0302 12 00*19), ex 0304 10 13 (Taric-kode 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (Taric-kode 0303 22 00*19) og ex 0304 20 13 (Taric-kode 0304 20 13*19) med oprindelse i Norge og eksporteret af de selskaber, der er opført i bilag I til nærværende forordning, opkræves endeligt.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 267 af 30. 9. 1997, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 2052/98 (EFT L 264 af 29. 9. 1998, s. 17).

⁽²⁾ EFT L 267 af 30. 9. 1997, s. 19. Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 2052/98 (EFT L 264 af 29. 9. 1998, s. 17).

*BILAG I***SELSKABER, FOR HVILKE DER OPKRÆVES ENDELIG ANTIDUMPING- OG UDLIGNINGSTOLD**

Nr.	Selskabsnavn	Taric-tillægskode
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

BILAG II

SELSKABER OMFATTET AF TILSAGN

Nr.	Selskabsnavn	Taric-tillægskode
1	A. Øvreskotnes AS	8095
3	Agnefest Seafood	8325
5	Alsvåg	8098
7	Aqua Export A/S	8100
8	Aqua Partner A/S	8101
11	Arctic Group International	8109
13	Artic Superior A/S	8111
14	Arne Mathiesen A/S	8112
15	A/S Aalesundfisk	8113
16	A/S Austevoll Fiskeindustri	8114
17	A/S Keco	8115
20	A/S Refsnes Fiskeindustri	8118
21	A/S West Fish Ltd	8119
22	Astor A/S	8120
23	Atlantic King Stranda A/S	8121
24	Atlantic Seafood A/S	8122
26	Borkowski & Rosnes A/S	8124
27	Brødrene Aasjord A/S	8125
28	Brødrene Eilertsen A/S	8126
30	Brødrene Remø AS	8128
31	Christiansen Partner A/S	8129
32	Clipper Seafood A/A	8130
33	Coast Seafood A/S	8131
35	Dafjord Laks A/S	8133
36	Delfa Norge A/S	8134
39	Domstein Salmon A/S	8136
41	Ecco Fisk & Delikatesse	8138
42	Edvard Johnson A/S	8139
43	Eurolaks AS	8140
44	Euronor AS	8141
46	Fiskeforsyningen AS	8143
47	Fjord Aqua Group AS	8144
48	Fjord Trading Ltd AS	8145
49	Fonn Egersund AS	8146
50	Fossen AS	8147
51	Fresh Atlantic AS	8148
52	Fresh Marine Company AS	8149
53	Fryseriet AS	8150
58	Grieg Seafood AS	8300
60	Haafa fisk AS	8302
61	Hallvard Lerøy AS	8303
62	Herøy Filetfabrikk AS	8304
64	Hirsholm Norge AS	8306
65	Hitramat & Delikatesse AS	8154
66	Hydro Seafood Sales AS	8159

Nr.	Selskabsnavn	Taric-tillægskode
67	Hydrotech-gruppen AS	8428
72	Inter Sea AS	8174
75	Janas AS	8177
76	Joh. H. Pettersen AS	8178
77	Johan J. Helland AS	8179
79	Karsten J. Ellingsen AS	8181
80	Kr. Kleiven & Co. AS	8182
82	Labeyrie Norge AS	8184
83	Lafjord Group AS	8185
84	Langfjord Laks AS	8186
85	Leica Fiskeprodukter	8187
86	Leonhard Products AS	8423
87	Lofoten Seafood Export AS	8188
88	Lorentz A. Lossius AS	8189
90	Marex AS	8326
92	Marine Seafood AS	8196
93	Marstein Seafood AS	8197
96	Memo Food AS	8200
98	Midsundfisk AS	8202
99	Myre Sjømat AS	8203
100	Naco Trading AS	8206
101	Namdal Salmon AS	8207
104	Nergård AS	8210
105	Nils Williksen AS	8211
107	Nisja Trading AS	8213
108	Nor-Food AS	8214
111	Nordic Group ASA	8217
112	Nordreisa Laks AS	8218
113	Norexport AS	8223
114	Norfi Produkter AS	8227
115	Norfood Group AS	8228
116	Norfra Eksport AS	8229
117	NorMan Trading Ltd AS	8230
119	Norsk Akvakultur AS	8232
120	Norsk Sjømat AS	8233
121	Northern Seafood AS	8307
122	Nortrade AS	8308
123	Norway Royal Salmon Sales AS	8309
124	Norway Royal Salmon AS	8312
126	Norway Seafoods ASA	8314
128	Norwell AS	8316
129	Notfisk Arctic AS	8234
130	Nova Sea AS	8235
134	Ok-Fish Kvalheim AS	8239
137	Pan Fish Sales AS	8242
140	Polar Seafood Norway AS	8247
141	Prilam Norvège AS	8248
142	Pundslett Fisk	8251
143	Roger AS	8253
144	Rolf Olsen Seafood AS	8254

Nr.	Selskabsnavn	Taric-tillægskode
145	Ryfisk AS	8256
146	Rørvik Fisk- og fiskematforretning AS	8257
147	Saga Lax Norge AS	8258
148	Saga Lax Nord A/S	8259
149	Salomega AS	8260
151	Sangoltgruppa AS	8262
153	Scanfood AS	8264
154	Sea Eagle Group AS	8265
155	Sea Star International AS	8266
156	Sea-Bell AS	8267
157	Seaco AS	8268
158	Seacom AS	8269
159	Seacom Nord AS	8270
160	Seafood Farmers of Norway Ltd AS	8271
161	Seanor AS	8272
162	Sekkingstad AS	8273
164	Sirena Norway AS	8275
165	Kinn Salmon AS	8276
166	Skarpsno Mat	8277
167	SL Fjordgruppen AS	8278
168	SMP Marine Produkter AS	8279
171	Stavanger Røkeri AS	8282
172	Stjernelaks AS	8283
174	Stolt Sea Farm AS	8285
175	Storm Company AS	8286
176	Superior AS	8287
177	Svenodak AS	8288
178	Terra Seafood AS	8289
180	Timar Seafood AS	8294
182	Torris Products Ltd AS	8298
183	Troll Salmon AS	8317
187	Vie de France Norway AS	8321
188	Vikenco AS	8322
189	Wannebo International AS	8323
190	West Fish Norwegian Salmon AS	8324
191	Nor-Fa Food AS	8102

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2679/98

af 7. december 1998

om det indre markeds funktion med hensyn til fri bevægelighed for varer mellem medlemsstaterne

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 235,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til traktatens artikel 7 A indebærer det indre marked et område uden indre grænser, inden for hvilket den frie bevægelighed for varer skal sikres i overensstemmelse med traktatens artikel 30-36;
- (2) krænkelse af dette princip, f.eks. hvis private i en given medlemsstat lægger hindringer i vejen for den frie bevægelighed for varer, kan i betydelig grad forstyrre det indre markeds virkemåde og medføre alvorlig skade for de krænkede personer;
- (3) medlemsstaterne bør for at opfylde de forpligtelser, der følger af traktaten, og navnlig for at sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende, dels undlade at træffe foranstaltninger eller udvise en adfærd, der kan udgøre en hindring for handelen, dels træffe alle fornødne og relevante foranstaltninger med henblik på at fremme fri varebevægelighed på deres område;
- (4) sådanne foranstaltninger må ikke gribe ind i udøvelsen af de grundlæggende rettigheder, herunder retten eller friheden til at strejke;
- (5) denne forordning er ikke til hinder for EF-aktioner, som måtte være nødvendige i visse tilfælde for at løse problemer i forbindelse med det indre markeds funktion, i givet fald under hensyn til forordningens gennemførelse;
- (6) medlemsstaterne har enekompetence til at opretholde offentlig orden og beskytte den indre sikkerhed, og kun medlemsstaterne kan i en given situation afgøre, om foranstaltninger er fornødne

og relevante for at fremme fri varebevægelighed på deres område, herunder i givet fald hvornår og hvilke foranstaltninger;

- (7) udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne og Kommissionen om hindringer for den frie varebevægelighed bør foregå hurtigt og på en hensigtsmæssig måde;
- (8) en medlemsstat, på hvis område der forekommer hindringer for den frie varebevægelighed, bør træffe de fornødne og relevante foranstaltninger for hurtigst muligt at genetablere fri bevægelighed for varer på sit område med det formål at hindre, at forstyrrelsen eller skaden vedvarer, breder sig eller forværres med deraf følgende risiko for sammenbrud i handelen og de dermed forbundne aftalemæssige forbindelser; medlemsstaten bør underrette Kommissionen og, hvis den anmodes derom, de øvrige medlemsstater om, hvilke foranstaltninger den har truffet eller agter at træffe med henblik herpå;
- (9) for at opfylde sine forpligtelser i henhold til traktaten bør Kommissionen påpege over for en medlemsstat, at en krænkelse efter dens opfattelse finder sted, og den pågældende medlemsstat bør reagere på en sådan henvendelse;
- (10) traktaten indeholder ikke anden hjemmel end artikel 235 til vedtagelse af denne forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I denne forordning forstås ved:

- 1) »hindring«: en hindring for fri bevægelighed for varer mellem medlemsstaterne, for så vidt den skyldes en medlemsstats handling eller passivitet, som kan udgøre en krænkelse af traktatens artikel 30-36, og som:
 - a) medfører en alvorlig forstyrrelse af den frie varebevægelighed gennem fysisk eller anden hindring, forsinkelse eller omdirigering af import til, eksport fra eller transport gennem en medlemsstat

⁽¹⁾ EFT C 10 af 15. 1. 1998, s. 14.

⁽²⁾ EFT C 359 af 23. 11. 1998.

⁽³⁾ EFT C 214 af 10. 7. 1998, s. 90.

- b) volder alvorlig skade for de krænkede personer, og
 - c) kræver øjeblikkelig handling for at hindre, at forstyrrelsen eller skaden vedvarer, breder sig eller forværres
- 2) »passivitet«: det tilfælde, hvor de kompetente myndigheder i en medlemsstat, stillet over for hindringer forårsaget af privates handlinger, undlader at træffe alle fornødne og relevante foranstaltninger, som står i deres magt, for at fjerne hindringen og sikre varernes frie bevægelighed på deres område.

Artikel 2

Denne forordning må under ingen omstændigheder fortolkes, så den griber ind i udøvelsen af de grundlæggende rettigheder som anerkendt i medlemsstaterne, herunder retten eller friheden til at strejke. Disse rettigheder kan desuden omfatte retten eller friheden til at træffe andre foranstaltninger, der hører ind under særlige arbejdsmarkedsordninger i medlemsstaterne.

Artikel 3

1. Hvis en hindring forekommer eller ser ud til at ville forekomme:
 - a) videreformidler enhver medlemsstat, der sidder inde med relevante oplysninger (uanset om den selv er berørt), disse oplysninger til Kommissionen, og
 - b) videreformidler Kommissionen straks til medlemsstaterne disse og alle andre oplysninger fra en hvilken som helst anden kilde, som den anser for at være relevante.
2. Den berørte medlemsstat besvarer hurtigst muligt anmodninger fra Kommissionen og fra andre medlemsstater om oplysninger vedrørende en eksisterende eller eventuelt kommende hindrings art samt om, hvilke forholdsregler den har taget eller agter at tage. Oplysninger, der udveksles mellem medlemsstaterne, sendes ligeledes til Kommissionen.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. december 1998.

Artikel 4

1. Hvis der forekommer en hindring, jf. dog artikel 2, skal den berørte medlemsstat:
 - a) træffe alle fornødne og relevante foranstaltninger for i overensstemmelse med traktaten at sikre varernes frie bevægelighed på dens område, og
 - b) informere Kommissionen om de forholdsregler, som dens myndigheder har taget eller agter at tage.
2. Kommissionen videreformidler straks de oplysninger, den har modtaget i henhold til stk. 1, litra b), til de øvrige medlemsstater.

Artikel 5

1. Hvis der efter Kommissionens opfattelse forekommer en hindring, redegør den over for den berørte medlemsstat for, hvordan den er kommet til denne konklusion, og anmoder medlemsstaten om at træffe alle fornødne og relevante foranstaltninger for at fjerne hindringen inden for en frist, som den fastsætter under hensyn til, hvor hastende sagen er.
2. Kommissionen tager hensyn til artikel 2, når den drager sin konklusion.
3. Kommissionen kan i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* offentliggøre ordlyden af den henvendelse, den har sendt til den berørte medlemsstat, og meddeler omgående teksten til enhver part, der måtte anmode derom.
4. Medlemsstaten skal inden fem hverdage fra modtagelsen af henvendelsen enten:
 - underrette Kommissionen om, hvilke foranstaltninger den har truffet eller agter at træffe for at gennemføre stk. 1, eller
 - fremsende en begrundet redegørelse for, hvorfor der efter dens opfattelse ikke er tale om en hindring, der udgør en krænkelse af traktatens artikel 30-36.
5. Undtagelsesvis kan Kommissionen forlænge den i stk. 4 anførte frist, når medlemsstaten forelægger en behørigt begrundet anmodning herom, og begrundelsen kan accepteres.

På Rådets vegne

J. FARNLEITNER

Formand

**RESOLUTION VEDTAGET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR
MEDLEMSSTATERNES REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET****den 7. december 1998****om fri bevægelighed for varer**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET,

UNDERSTREGER enhedsmarkedets centrale placering i EU's samlede strategi til fremme af konkurrenceevne, økonomisk vækst og beskæftigelse;

UNDERSTREGER ligeledes i den forbindelse, at fri varebevægelighed er af grundlæggende betydning for, at enhedsmarkedet kan fungere korrekt;

MINDER OM medlemsstaternes forpligtelse til i henhold til artikel 30-36 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab at sikre fri bevægelighed for varer og fuldt ud bekræfter deres tilsagn om hurtigt og effektivt at løse problemerne på dette område;

GØR OPMÆRKSOM PÅ, at alvorlige hindringer for den frie varebevægelighed medfører betydelige udgifter for de krænkede personer og er en hæmsko for moderne distributions- og produktionsmetoder, samt at sådanne hindringer skaber stærk tvivl om enhedsmarkedets troværdighed på et tidspunkt, hvor dets effektivitet får stadig større betydning i lyset af Den Økonomiske og Monetære Union og udvidelsen;

BETONER behovet for, at medlemsstaterne og fællesskabsinstitutionerne ved en hurtig og effektiv indsats løser problemer af denne art, bl.a. gennem et administrativt samarbejde;

ERINDRER OM konklusionerne fra Det Europæiske Råds møder i Luxembourg og Amsterdam;

HENVISER TIL Rådets forordning (EF) nr. 2679/98 af 7. december 1998 om det indre markeds funktion med hensyn til fri bevægelighed for varer mellem medlemsstaterne⁽¹⁾;

HENVISER desuden til EF-Domstolens dom af 9. december 1997 (sag C 265/95), som understreger medlemsstaternes forpligtelse til at træffe alle de nødvendige og adækvate aktioner, der står til deres rådighed, for at sikre fri bevægelighed for varer;

FREMHÆVER, at ingen indgreb må begrænse eller indvirke negativt på udøvelsen af de grundlæggende

rettigheder, herunder retten eller friheden til at strejke, som anerkendt i medlemsstaterne,

ER ENIGE OM FØLGENDE:

1. Under hensyn til de grundlæggende rettigheder, herunder retten eller friheden til at strejke, gør MEDLEMSSTATERNE deres yderste for at sikre fri varebevægelighed og hurtigt gribe ind over for handlinger, der alvorligt forstyrrer den frie varebevægelighed som defineret i forordning (EF) nr. 2679/98.

2. MEDLEMSSTATERNE påtager sig at informere de økonomiske aktører om sådanne forstyrrelser samt om, hvad der gøres for at afhjælpe dem.

3. MEDLEMSSTATERNE er enige om, at der skal findes hurtige og effektive undersøgelsesprocedurer for enhver, der er blevet krænket som følge af en traktatovertrædelse, der er forårsaget af en hindring som defineret i artikel 1 i forordning (EF) nr. 2679/98. De påtager sig at tage alle rimelige og relevante initiativer til at underrette personer, over for hvem der er begået et sådant traktatbrud, om, at der findes sådanne midler, samt om fremgangsmåden ved brugen af disse.

4. MEDLEMSSTATERNE er endvidere enige om i overensstemmelse med traktatens bestemmelser at tage de nødvendige initiativer til at sikre, at anmodninger om drøftelser vedrørende fri varebevægelighed kan imødekommes hurtigt og på et passende niveau i Rådet, hvis der skulle opstå en situation, der berettiger hertil.

5. RÅDET noterer sig Kommissionens intentioner om at fastsætte korte frister for procedurerne i artikel 169 i traktaten for så vidt angår tilfælde, der falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 2679/98, og beder Kommissionen meddele Rådet, hvilke særlige initiativer der skal tages i den forbindelse.

6. MEDLEMSSTATERNE tager til efterretning, at den af Kommissionen foreslåede frist på fem hverdage er tilstrækkelig til at fremsætte bemærkninger eller begrundet udtalelse i de tilfælde, der henvises til i stk. 5 ovenfor.

⁽¹⁾ Se side 8 i denne Tidende.

7. RÅDET opfordrer EF-Domstolen til at overveje, om sager, der falder ind under forordning (EF) nr. 2679/98, kan fremskyndes, og lover at behandle ethvert forslag om at ændre EF-Domstolens procesreglement hurtigt og i en åben ånd.
 8. RÅDET opfordrer Kommissionen til at aflægge rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2679/98 to år efter dens ikrafttræden.
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2680/98

af 11. december 1998

om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 3223/94 af 21. december 1994 om gennemførelsesbestemmelser til importordningen for frugt og grøntsager ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1498/98 ⁽²⁾, særlig artikel 4, stk. 1,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3813/92 af 28. december 1992 om den regningsenhed og de omregningskurser, der skal anvendes i den fælles landbrugspolitik ⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 150/95 ⁽⁴⁾, særlig artikel 3, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

I forordning (EF) nr. 3223/94 fastsættes som følge af gennemførelsen af resultaterne af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterierne

for Kommissionens fastsættelse af de faste værdier ved import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i nævnte forordnings bilag;

ved anvendelse af ovennævnte kriterier skal de faste importværdier fastsættes på de niveauer, der findes i bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier, der er omhandlet i artikel 4 i forordning (EF) nr. 3223/94, fastsættes som anført i tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24. 12. 1994, s. 66.

⁽²⁾ EFT L 198 af 15. 7. 1998, s. 4.

⁽³⁾ EFT L 387 af 31. 12. 1992, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 22 af 31. 1. 1995, s. 1.

BILAG

til Kommissionens forordning af 11. december 1998 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(ECU/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	999	116,5
	052	39,6
	204	45,7
0805 20 10	388	45,4
	999	43,6
	204	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	999	64,8
	052	59,4
	464	258,6
0805 30 10	999	159,0
	052	58,6
	600	95,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	999	77,0
	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
0808 20 50	999	57,0
	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

(¹) Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2317/97 (EFT L 321 af 22. 11. 1997, s. 19). Koden »999« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2681/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af maksimumsopkøbsprisen og de oksekøds mængder, der opkøbes ved intervention som følge af den 214. dellicitation i forbindelse med de generelle interventionsforanstaltninger, der foretages i henhold til forordning (EØF) nr. 1627/89

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 805/68 af 27. juni 1968 om den fælles markedsordning for oksekød⁽¹⁾ senest ændret ved forordning (EF) nr. 1633/98⁽²⁾, særlig artikel 6, stk. 7, og

ud fra følgende betragtninger:

Ifølge Kommissionens forordning (EØF) nr. 2456/93 af 1. september 1993 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 805/68 for så vidt angår de generelle og de særlige interventionsforanstaltninger for oksekød⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2304/98⁽⁴⁾, blev der indledt en licitation ved artikel 1, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 1627/89 af 9. juni 1989 om opkøb af oksekød ved licitation⁽⁵⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2466/98⁽⁶⁾;

i henhold til artikel 13, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2456/93 fastsættes der eventuelt en maksimumsopkøbspris for kvalitet R3 for hver dellicitation, under hensyntagen til de modtagne bud; ifølge artikel 13, stk. 2, kan det besluttes ikke at tage licitationen til følge; ifølge samme forordnings artikel 14 accepteres der kun bud, som højst svarer til nævnte maksimumspris, dog uden at overskride gennemsnitsprisen på det nationale eller regionale marked, forhøjet med beløbet nævnt i stk. 1;

efter at de bud, der blev indgivet ved den 214. dellicitation, er gennemgået, og der ifølge artikel 6, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 805/68 er taget hensyn til kravene om en rimelig markedsstøtte samt den sæsonmæssige udvikling i slagtingerne og priserne, bør licitationen ikke tages til følge for kategori A; maksimumsopkøbsprisen samt den mængde, der kan accepteres til intervention, bør fastsættes for kategori C;

på grund af de udliciterede mængders størrelse et det hensigtsmæssigt at udnytte den mulighed, der er fastsat i

artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 2456/93, og forlænge fristen for produkternes levering til intervention;

ifølge artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 1103/97 af 17. juni 1997 om visse bestemmelser vedrørende indførelsen af euroen⁽⁷⁾ erstattes enhver henvisning i et retligt instrument til ecuen fra 1. januar 1999 af en henvisning til euroen i forholdet 1 EUR: 1 ECU;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Oksekød —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

For den 214. dellicitation, der blev indledt ved forordning (EØF) nr. 1627/89, gælder følgende:

- a) For kategori A fastsættes, at licitationen ikke tages til følge.
- b) For kategori C fastsættes:
 - maksimumsopkøbsprisen til 235,50 ECU/100 kg for hele og halve slagtekroppe af kvalitet R3
 - den accepterede maksimumsmængde for hele og halve slagtekroppe og forfjerdinger til 2 451 tons.

Artikel 2

Som undtagelse fra artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 2456/93 forlænges fristen for produkternes levering til intervention med en uge til den 6. januar 1999. I de medlemsstater, hvor ingen levering finder sted i perioden 24. december 1998 til 3. januar 1999 eller en del af denne periode, forlænges leveringsfristen med det tilsvarende antal dage.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft den 14. december 1998.

⁽⁷⁾ EFT L 162 af 19. 6. 1997, s. 1.

⁽¹⁾ EFT L 148 af 28. 6. 1968, s. 24.

⁽²⁾ EFT L 210 af 28. 7. 1998, s. 17.

⁽³⁾ EFT L 225 af 4. 9. 1993, s. 4.

⁽⁴⁾ EFT L 288 af 27. 10. 1998, s. 3.

⁽⁵⁾ EFT L 159 af 10. 6. 1989, s. 36.

⁽⁶⁾ EFT L 307 af 17. 11. 1998, s. 13.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2682/98

af 11. december 1998

om bud for udførelse af sleben langkornet ris til visse tredjelande, indgivet inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2566/98 omhandlede licitation

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95 af 22. december 1995 om den fælles markedsordning for ris ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2072/98 ⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2566/98 ⁽³⁾, blev der åbnet en licitation over restitutionen ved udførelse af ris;

i overensstemmelse med artikel 5 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 584/75 ⁽⁴⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 299/95 ⁽⁵⁾, kan Kommissionen på grundlag af de indgivne bud efter fremgangsmåden i artikel 22 i forordning (EF) nr. 3072/95 beslutte, at licitationen skal være uden virkning;

under henvisning til bl.a. kriterierne i artikel 13 i forordning (EF) nr. 3072/95 bør der ikke fastsættes nogen maksimumsrestitution;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De bud, der er indgivet fra den 7. indtil den 10. december 1998 inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2566/98 omhandlede licitation over restitutionen ved udførelse af sleben langkornet ris henhørende under KN-kode 1006 30 67 til visse tredjelande, skal være uden virkning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 329 af 30. 12. 1995, s. 18.

⁽²⁾ EFT L 265 af 30. 9. 1998, s. 4.

⁽³⁾ EFT L 320 af 28. 11. 1998, s. 49.

⁽⁴⁾ EFT L 61 af 7. 3. 1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 35 af 15. 2. 1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2683/98

af 11. december 1998

om bud, der er indgivet inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2563/98 omhandlede licitation over forsendelse af afskallet, langkornet ris til RéunionKOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95
af 22. december 1995 om den fælles markedsordning for
ris ⁽¹⁾, som senest ændret ved forordning (EF) nr. 2072/
98 ⁽²⁾, særlig artikel 10, stk. 1,under henvisning til Kommissionens forordning (EØF)
nr. 2692/89 af 6. september 1989 om gennemførelsesbe-
stemmelser for forsendelse af ris til Réunion ⁽³⁾, særlig
artikel 9, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2563/98 ⁽⁴⁾ blev
der åbnet en licitation over tilskud ved forsendelse af ris
til Réunion;på grundlag af de indgivne bud kan Kommissionen efter
fremgangsmåden i artikel 22 i forordning (EF) nr. 3072/95 beslutte, at licitationen skal være uden virkning, jf.
artikel 9 i forordning (EØF) nr. 2692/89;under henvisning til bl.a. kriterierne i artikel 2 og 3 i
forordning (EØF) nr. 2692/89 bør der ikke fastsættes
noget maksimumstilskud;de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i over-
ensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for
Korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1*De bud, der er indgivet fra den 7. indtil den 10. december
1998 inden for rammerne af den i forordning (EF) nr.
2563/98 omhandlede licitation over tilskud ved forsen-
delse til Réunion af afskallet langkornet ris henhørende
under KN-kode 1006 20 98, er uden virkning.*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen⁽¹⁾ EFT L 329 af 30. 12. 1995, s. 18.⁽²⁾ EFT L 265 af 30. 9. 1998, s. 4.⁽³⁾ EFT L 29 af 7. 9. 1989, s. 8.⁽⁴⁾ EFT L 320 af 28. 11. 1998, s. 40.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2684/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2565/98 omhandlede licitation

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95 af 22. december 1995 om den fælles markedsordning for ris ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2072/98 ⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2565/98 ⁽³⁾, blev der åbnet en licitation over restitutionen ved udførsel af ris;

i overensstemmelse med artikel 5 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 584/75 ⁽⁴⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 299/95 ⁽⁵⁾, kan Kommissionen på grundlag af de indgivne bud efter fremgangsmåden i artikel 22 i forordning (EF) nr. 3072/95 vedtage at fastsætte en maksimumseksportrestitution; ved fastsættelse af denne skal der bl.a. tages hensyn til kriterierne i artikel 13 i forordning (EF) nr. 3072/95; tilslagsmodtager bliver enhver bydende, hvis bud er lig med eller ligger under maksimumseksportrestitutionen;

anvendelsen af ovennævnte kriterier på den nuværende markedssituation for den pågældende ris medfører at maksimumseksportrestitutionen fastsættes til det i artikel 1 nævnte beløb;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A til visse tredjelands fra Europa fastsættes på grundlag af bud, der er indgivet fra den 7. indtil den 10. december 1998 til 124,00 ECU/ton inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2565/98 omhandlede licitation.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 329 af 30. 12. 1995, s. 18.

⁽²⁾ EFT L 265 af 30. 9. 1998, s. 4.

⁽³⁾ EFT L 320 af 28. 11. 1998, s. 46.

⁽⁴⁾ EFT L 61 af 7. 3. 1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 35 af 15. 2. 1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2685/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2564/98 omhandlede licitation

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95 af 22. december 1995 om den fælles markedsordning for ris ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2072/98 ⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2564/98 ⁽³⁾, blev der åbnet en licitation over restitutionen ved udførsel af ris;

i overensstemmelse med artikel 5 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 584/75 ⁽⁴⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 299/95 ⁽⁵⁾, kan Kommissionen på grundlag af de indgivne bud efter fremgangsmåden i artikel 22 i forordning (EF) nr. 3072/95 vedtage at fastsætte en maksimumseksportrestitution; ved fastsættelse af denne skal der bl.a. tages hensyn til kriterierne i artikel 13 i forordning (EF) nr. 3072/95; tilslagsmodtager bliver enhver bydende, hvis bud er lig med eller ligger under maksimumseksportrestitutionen;

anvendelsen af ovennævnte kriterier på den nuværende markedssituation for den pågældende ris medfører at maksimumseksportrestitutionen fastsættes til det i artikel 1 nævnte beløb;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Maksimumsrestitutionen ved udførsel af sleben rundkornet ris og sleben langkornet ris A til visse tredjelands fastsættes på grundlag af bud, der er indgivet fra den 7. indtil den 10. december 1998 til 130,00 ECU/ton inden for rammerne af den i forordning (EF) nr. 2564/98 omhandlede licitation.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 329 af 30. 12. 1995, s. 18.

⁽²⁾ EFT L 265 af 30. 9. 1998, s. 4.

⁽³⁾ EFT L 320 af 28. 11. 1998, s. 43.

⁽⁴⁾ EFT L 61 af 7. 3. 1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 35 af 15. 2. 1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2686/98

af 11. december 1998

om ændring af bilag I og II til Rådets forordning (EØF) nr. 2377/90 om en fælles fremgangsmåde for fastsættelse af maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer af veterinærlægemidler i animalske levnedsmidler

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2377/90 af 26. juni 1990 om en fælles fremgangsmåde for fastsættelse af maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer af veterinærmedicinske præparater i animalske levnedsmidler⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2560/98⁽²⁾, særlig artikel 6, 7 og 8, og

ud fra følgende betragtninger:

I overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2377/90 skal der gradvis fastsættes maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer af alle farmakologisk virksomme stoffer, som inden for Fællesskabet anvendes i veterinærlægemidler til behandling af dyr bestemt til levnedsmiddeldproduktion;

maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer bør kun fastsættes, efter at udvalget for veterinærlægemidler har gennemgået alle relevante oplysninger vedrørende sikkerheden af rester af det pågældende stof for forbrugere af animalske levnedsmidler samt sådanne resters indflydelse på industriel forarbejdning af levnedsmidler;

ved fastsættelse af maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer af veterinærlægemidler i animalske levnedsmidler er det nødvendigt at specificere de dyrearter, hvori sådanne rester vil kunne være til stede, de koncentrationer, der må være til stede i hvert af de relevante væv fra det behandlede dyr (målvæv), og arten af den rest, som er relevant for overvågningen af rester (restmarkør);

for at lette den rutinemæssige overvågning af lægemiddelrester, som fastsat i den relevante fællesskabslovgivning, bør der i almindelighed fastsættes maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer i lever eller nyrer; imidlertid er lever og nyrer hyppigt fjernet fra dyrekroppe i international handel, og der bør derfor også altid fastsættes

maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer i muskelvæv eller fedtvæv;

for veterinærlægemidler til behandling af æglæggende fugle, malkedyr eller honningbier skal der også fastsættes maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer i æg, mælk eller honning;

flumetrin bør indsættes i bilag I til forordning (EØF) nr. 2377/90;

oleyleoleat, calciumglucoheptonat, calciumgluconoglucoheptonat, calciumgluconolactat, calciumglutamat, nikkelluconat, nikkelsulfat, natriumhypophosphit, bacitracin, bronopol, cetostearylalkohol, menadion, phytomenadion, 2-pyrrolidon, natriumcetostearyl-sulfat, lanolinalkohol, lespedeza capitata, majoranae herba, medicago sativa extractum, sinapis nigrae semen og flumetrin bør medtages i bilag II til forordning (EØF) nr. 2377/90;

der bør fastsættes en tidsfrist på 60 dage inden ikrafttrædelsen af denne forordning for at give medlemsstaterne mulighed for at foretage de tilpasninger, som måtte være nødvendige i de tilladelser til at markedsføre de pågældende veterinærlægemidler, der er givet i medfør af Rådets direktiv 81/851/EØF⁽³⁾, senest ændret ved direktiv 93/40/EØF⁽⁴⁾, for at tage hensyn til bestemmelserne i denne forordning;

foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Stående Udvalg for Veterinærmedicinske Præparater —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I og II til forordning (EØF) nr. 2377/90 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft 60 dage efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 224 af 18. 8. 1990, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 320 af 28. 11. 1998, s. 28.

⁽³⁾ EFT L 317 af 6. 11. 1981, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 214 af 24. 8. 1993, s. 31.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne
Martin BANGEMANN
Medlem af Kommissionen

BILAG

A. Bilag I til forordning (EF) nr. 2377/90 affattes således:

2. Antiparasitære lægemidler
- 2.2. Midler mod ectoparasitte
- 2.2.3. Pyretroider

Farmakologisk virksomme stoffer	Restmarkør	Dyreart	MRL	Målvæv	Andre bestemmelser
»Flumetrin	Flumetrin (sum af trans-Z-isomerer)	Kvæg	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Muskel Fedt Lever Nyre Mælk«	

B. Bilag II til forordning (EF) nr. 2377/90 affattes således:

1. Uorganiske forbindelser

Farmakologisk virksomme stoffer	Dyreart	Andre bestemmelser
»Calciumglucoheptonat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Calciumgluconoglucoheptonat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Calciumgluconolactat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Calciumglutamat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Nikkelgluconat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Nikkelsulfat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Natriumhypophosphit	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion«	

2. Organiske forbindelser

Farmakologisk virksomme stoffer	Dyreart	Andre bestemmelser
»2-Pyrrolidon	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	I parenterale doser på op til 40 mg/kg legemsvægt
Bacitracin	Kvæg	Kun til intramammær anvendelse ved køer, der giver mælk, i alle væv undtagen mælk
Bronopol	Laksearter	Kun til brug på befrugtede æg fra dambrug
Cetostearylalkohol	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Flumetrin	Honningbi	
Menadion	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Oleyloleat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	Kun til lokal anvendelse
Phytomenadion	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Natriumcetostearyl-sulfat	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	Kun til lokal anvendelse
Lanolinalkohol	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	Kun til lokal anvendelse«

6. Stoffer af vegetabilsk oprindelse

Farmakologisk virksomme stoffer	Dyreart	Andre bestemmelser
»Lespedeza capitata	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Majoranae herba	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	
Medicago sativa extractum	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion	Kun til lokal anvendelse
Sinapis nigrae semen	Alle arter bestemt til levnedsmiddelproduktion«	

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2687/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af maksimumsstøtten for koncentreret smør for den 194. særlige licitation, der foretages i forbindelse med den i forordning (EØF) nr. 429/90 fastsatte løbende licitation

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 804/68 af 27. juni 1968 om den fælles markedsordning for mælk og mejeriprodukter⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1587/96⁽²⁾, særlig artikel 7a, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger

I henhold til Kommissionens forordning (EØF) nr. 429/90 af 20. februar 1990 om støtte ved licitation til koncentreret smør bestemt til direkte forbrug i Fællesskabet⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 417/98⁽⁴⁾, afholder interventionsorganerne en løbende licitation for ydelse af støtte til koncentreret smør; i artikel 6 i nævnte forordning er det fastsat, at der under hensyntagen til de ved hver særlig licitation indkomne bud fastsættes en maksimumsstøtte for koncentreret smør med et indhold af fedtstof på mindst 96 %, eller det beslutes ikke at tage licitationen til følge; størrelsen af destinationssikkerheden bør fastsættes i overensstemmelse hermed;

med henblik på de bud, der er afgivet, bør maksimumsstøtten fastsættes på nedennævnte niveau, og destinationsikkerheden bør fastsættes i overensstemmelse hermed;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Mælk og Mejeriprodukter —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

For den 194. særlige licitation i forbindelse med den i forordning (EØF) nr. 429/90 fastsatte løbende licitation fastsættes maksimumsstøtten samt destinationssikkerheden således:

— maksimumsstøtten:	134 ECU/100 kg
— destinationssikkerheden:	148 ECU/100 kg

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 148 af 28. 6. 1968, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 206 af 16. 8. 1996, s. 21.

⁽³⁾ EFT L 45 af 21. 2. 1990, s. 8.

⁽⁴⁾ EFT L 52 af 21. 2. 1998, s. 18.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2688/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af mindstesalgspriserne for smør og maksimumsstøttebeløbene for fløde, smør og koncentreret smør med henblik på den 22. særlige licitation, der afholdes i forbindelse med den løbende licitation, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2571/97

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 804/68 af 27. juni 1968 om den fælles markedsordning for mælk og mejeriprodukter⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1587/96⁽²⁾, særlig artikel 6, stk. 3 og 6, og artikel 12, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Ifølge Kommissionens forordning (EF) nr. 2571/97 af 15. december 1997 om salg af smør til nedsat pris og ydelse af støtte for fløde, smør og koncentreret smør til fremstilling af konditorvarer, konsumis og andre levnedsmidler⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1982/98⁽⁴⁾, sælger interventionsorganerne ved licitation visse mængder smør, de ligger inde med, og yder støtte til fløde, smør og koncentreret smør; i artikel 18 i nævnte forordning er det fastsat, at der på grundlag af de ved hver særlig licitation indkomne bud fastsættes en mindstesalgspris for smør samt et maksimumsstøttebeløb for

fløde, smør og koncentreret smør, der kan differentieres efter anvendelsesformålet, smørrets fedtindhold og den valgte fremgangsmåde, eller det besluttes, at licitationen skal være uden virkning; størrelsen af forarbejdningssikkerheden skal følgelig fastlægges;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Mælk og Mejeriprodukter —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

For den 22. særlige licitation i forbindelse med den løbende licitation, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2571/97, fastsættes maksimumsstøttebeløbene samt forarbejdningssikkerhederne som anført i tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 148 af 28. 6. 1968, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 206 af 16. 8. 1996, s. 21.

⁽³⁾ EFT L 350 af 20. 12. 1997, s. 3.

⁽⁴⁾ EFT L 256 af 18. 9. 1998, s. 9.

BILAG

til Kommissionens forordning af 11. december 1998 om fastsættelse af mindstesalg priserne for smør og maksimumsstøttebeløbene for fløde, smør og koncentreret smør med henblik på den 22. særlige licitation, der afholdes i forbindelse med den løbende licitation, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2571/97

(ECU/100 kg)

Formel			A		B	
Valgt fremgangsmåde			Med røbestoffer	Uden røbestoffer	Med røbestoffer	Uden røbestoffer
Mindste salgspris	Smør \geq 82 %	Til det ubehandlede smør	—	—	—	—
		Koncentreret	—	—	—	—
Forarbejdningssikkerhed		Til det ubehandlede smør	—	—	—	—
		Koncentreret	—	—	—	—
Maksimumsstøttebeløb	Smør \geq 82 %		109	105	—	105
	Smør $<$ 82 %		104	100	104	—
	Koncentreret smør		134	130	134	130
	Fløde		—	—	46	44
Forarbejdningssikkerhed	Smør		120	—	120	—
	Koncentreret		148	—	148	—
	Fløde		—	—	51	—

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2689/98

af 11. december 1998

om fastsættelse af den disponible mængde for visse produkter i sektoren for mælk og mejeriprodukter i henhold til ordningerne i Europaaftalerne mellem Fællesskabet og Republikken Ungarn, Republikken Polen, Den Tjekkiske Republik, Den Slovakiske Republik, Republikken Bulgarien og Rumænien, og ordningen i aftalerne om liberalisering af samhandelen mellem Fællesskabet og De Baltiske Lande

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 2508/97 af 15. december 1997 om gennemførelsesbestemmelser for mælk og mejeriprodukter til ordningerne i Europaaftalerne mellem Fællesskabet og Republikken Ungarn, Republikken Polen, Den Tjekkiske Republik, Den Slovakiske Republik, Republikken Bulgarien og Rumænien, ordningerne i aftalerne om liberalisering af samhandelen mellem Fællesskabet og De Baltiske Lande og ordningen i interimsaftalen mellem Fællesskabet og Slovenien og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 584/92, (EF) nr. 1588/94, (EF) nr. 1713/95 og (EF) nr. 455/97⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

Ifølge Kommissionens forordning (EF) nr. 1620/98⁽²⁾ om fastsættelse af i hvilket omfang ansøgninger om importlicenser indsendt i juli 1998 for visse produkter i sektoren

for mælk og mejeriprodukter kan imødekommes under den ordning, der er fastsat i interimsaftalen mellem Fællesskabet og Republikken Slovenien, vedrører ansøgningerne om importlicenser for de produkter, der er nævnt i forordning (EF) nr. 2508/97, for nogle produkters vedkommende større mængder end de disponible mængder; der bør derfor for hvert berørt produkt fastsættes den disponible mængde for perioden fra 1. januar til 30. juni 1999 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Den disponible mængde for perioden fra 1. januar til 30. juni 1999 i henhold til forordning (EF) nr. 2508/97 er anført i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. december 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. december 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 345 af 16. 12. 1997, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 209 af 25. 7. 1998, s. 38.

BILAG

Samlet mængde, der er til rådighed for perioden fra 1. januar til 30. juni 1999

Land	Polen			Tjekkiet			Slovakiet			Ungarn		
KN-kode	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
i tons	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Land	Estland			Letland				Litauen			
KN-kode	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
i tons	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Land	Rumænien	Bulgarien
KN-kode	0406	0406
i tons	1 659	5 060

KOMMISSIONENS DIREKTIV 98/90/EF

af 30. november 1998

om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/387/EØF vedrørende døre i motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

Artikel 1

under henvisning til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/14/EF ⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 2,

I direktiv 70/387/EØF foretages følgende ændringer:

under henvisning til Rådets direktiv 70/387/EØF af 27. juli 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om døre i motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽³⁾, ændret ved akten vedrørende Danmarks, Irlands og Det Forenede Kongeriges tiltrædelse, særlig artikel 3, og

1) I artikel 1, stk. 1, ændres: »med undtagelse af omnibusser, skinnekøretøjer, landbrugstraktorer og -arbejdsredskaber samt andre arbejdsredskaber« til »med undtagelse af skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugs-traktorer samt alle mobile maskiner.«

2) Bilagene ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

ud fra følgende betragtninger:

Artikel 2

Direktiv 70/387/EØF er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF; følgelig finder bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF om køretøjssystemer, komponenter og separate tekniske enheder også anvendelse på nærværende direktiv;

1. Fra 1. januar 1999 kan medlemsstaterne ikke:

— nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en type køretøj

— forbyde registrering, salg og ibrugtagning af et køretøj med begrundelse i køretøjets døre, hvis køretøjet opfylder forskrifterne i direktiv 70/387/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

direktiv 70/387/EØF kan tilpasses yderligere til den tekniske udvikling, idet passagerernes sikkerhed i nogle lastbiler i forbindelse med indstigning i og udstigning fra førerhuset kan forbedres;

2. Fra 1. oktober 2000 har medlemsstaterne:

— ikke ret til at meddele EF-typegodkendelse

— mulighed for at nægte national typegodkendelse af en ny type køretøj med begrundelse i køretøjets døre, hvis forskrifterne i direktiv 70/387/EØF som ændret ved nærværende direktiv ikke er opfyldt.

ifølge artikel 3, stk. 4, og artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF skal der til hvert særdirektiv være knyttet et oplysningsskema, der indeholder de relevante punkter i bilag I til nævnte direktiv, og en typegodkendelsesattest, der er baseret på bilag VI til samme direktiv, således at typegodkendelser kan edb-registreres;

Artikel 3

med henblik på den praktiske anvendelse af direktiv 70/387/EØF bør det sikres, at forskrifterne er ens i alle medlemsstaterne;

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv senest den 31. december 1998. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager ovennævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

de i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det Udvalg for Tilpasning til Den Tekniske Udvikling, som er nedsat ved direktiv 70/156/EØF —

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 91 af 25. 3. 1998, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 176 af 10. 8. 1970, s. 5.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. november 1998.

På Kommissionens vegne

Martin BANGEMANN

Medlem af Kommissionen

BILAG

1. Mellem den dispositive del og bilag I indsættes følgende bilagsfortegnelse:

»BILAGSFORTEGNELSE

1. *BILAG I:* Anvendelsesområde, definitioner, almindelige forskrifter, ansøgning om EF-typegodkendelse, meddelelse af EF-typegodkendelse, ændring af type og typegodkendelse, produktionens overensstemmelse
- Tillæg 1:* Oplysningsskema
- Tillæg 2:* Typegodkendelsesattest
2. *BILAG II:* Bestemmelser om konstruktion og montering samt styrkeafprøvning
3. *BILAG III:* Forskrifter for ind- og udstigning gennem døre i førerhuset.

2. Bilag I affattes således:

»BILAG I

ANVENDELSESOMRÅDE, DEFINITIONER, ALMINDELIGE FORSKRIFTER, ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE, MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE, ÆNDRING AF TYPE OG TYPEGODKENDELSE, PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

1. ANVENDELSESOMRÅDE

- 1.1. Dette direktiv finder anvendelse på døre i køretøjer i klasse M₁ og N⁽¹⁾.

2. DEFINITIONER

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- 2.1. Ved »typegodkendelse af et køretøj« forstås godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dets døre og deres egenskaber.
- 2.2. Ved »køretøjstype« forstås køretøjer, der indbyrdes ikke er væsentligt forskellige med hensyn til følgende:
- låse og hængsleres konstruktion og styrke for så vidt angår køretøjerne i bilag II
 - trinbrætters og trins konstruktion og montering for så vidt angår køretøjer, der ikke er omfattet af bilag III
 - placering og udformning af indstigningstrin og håndgreb for så vidt angår køretøjer, der er omhandlet i bilag III

i det omfang disse egenskaber har betydning for forskrifterne i dette direktiv.

3. ALMINDELIGE FORSKRIFTER

3.1. Konstruktion

- 3.1.1. Køretøjernes konstruktion skal muliggøre sikker ind- og udstigning.

- 3.1.2. Køretøjer i klasse N₂ med totalmasse over 7,5 tons og køretøjer i klasse N₃ anses for at opfylde ovennævnte krav, hvis de opfylder forskrifterne i bilag III.

⁽¹⁾ Som defineret i bilag II, del A, i direktiv 70/156/EØF.

- 3.2. Døre samt ind- og udgange
- 3.2.1. Døre samt ind- og udgange skal kunne benyttes bekvemt og uden risiko.
- 3.3. Døre og låse
- 3.3.1. Døre og låse skal være således konstrueret, at generende lyde kan undgås ved lukningen.
- 3.3.2. Dørlåsene skal være således konstrueret, at utilsigtet åbning af dørene forhindres.
- 3.4. Låse og hængsler (konstruktions- og monteringsforskrifter)
- 3.4.1. Hængslerne på drejedøre — undtagen foldedøre — anbragt på siden af køretøjet skal være påsat dørenes forreste kant, set i kørselsretningen. Dette gælder i forbindelse med dobbeltdøre for den dør, der åbnes først; den anden dør skal kunne forblive uåbnet.
- 3.4.2. Låse og hængsler på sidedøre på køretøjer i klasse M_1 skal opfylde forskrifterne i bilag II.
- 3.5. Trinbrætter og trin (konstruktions- og monteringsforskrifter)
- 3.5.1. Hjulnav, fælge og andre dele af hjulene anses ikke som trinbrætter eller trin i dette direktivs forstand, medmindre køretøjets konstruktion eller brug forhindrer montering af trinbrætter eller trin andre steder på køretøjet.
- 3.5.2. For køretøjer i klasse M_1 , N_1 og N_2 med en totalmasse på op til 7,5 tons gælder, at der skal være et eller flere trinbrætter eller trin, hvis gulvet ved indstigningsstedet til passagerkabinen er mere end 600 mm over vejbanen.
- 3.5.2.1. For terrængående køretøjer som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF kan denne afstand dog øges til 700 mm.
- 3.5.2.2. Trinbrætter og trin skal være udført skridsikkert.
4. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE
- 4.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dørene indgives af køretøjsfabrikanten.
- 4.2. Oplysningsskemaet udformes som vist i tillæg 1.
- 4.3. Et prøveeksemplar af den køretøjstype, der søges godkendt, indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår prøvningen.
5. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE
- 5.1. Er de pågældende bestemmelser opfyldt, meddeles EF-typegodkendelse i medfør af artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF.
- 5.2. EF-typegodkendelsesattesten udformes som vist i tillæg 2.
- 5.3. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer i overensstemmelse med direktiv 70/156/EØF, bilag VII. En medlemsstat må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype.
6. ÆNDRING AF TYPE OG TYPEGODKENDELSE
- 6.1. For ændring af en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.
7. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 7.1. Produktionens overensstemmelse sikres som hovedregel ved de foranstaltninger, der er fastlagt i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

Tillæg 1

OPLYSNINGSSKEMA Nr. ...

i henhold til bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF (*) vedrørende EF-typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår døre (direktiv 70/387/EØF, som ændret ved direktiv .../EF)

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse.

Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok i A4-format eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkeligt detaljerede.

Eventuelle fotos skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktions-specifikationer.

0. ALMINDELIGE OPLYSNINGER

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet (b):
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse (c):
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

- 1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:.....

9. KARROSSERI

- 9.2. Materialer og konstruktion:.....
- 9.3. Døre, låse og hængsler:.....
- 9.3.1. Dørudformning og antal døre:.....
- 9.3.1.1. Dimensioner, åbningsretning og største åbningsvinkel:.....
- 9.3.2. Tegning af låse og hængsler og deres placering på dørene:.....
- 9.3.3. Teknisk beskrivelse af låse og hængsler:
- 9.3.4. Eventuelt nærmere oplysninger (herunder dimensioner) om indgange, trin og nødvendige håndtag:.....

(*) Numre og noter i dette oplysningsskema svarer til dem, der er anvendt i bilag I til direktiv 70/156/EØF. Numre, som er uden betydning for dette direktiv, er udeladt.

Supplerende oplysninger for terrængående køretøjer

- 1.3. Antal aksler og hjul:
- 1.3.3. Drivaksler (antal, anbringelse, indbyrdes forbindelse):
- 2.4.1. For chassis uden karrosseri
 - 2.4.1.4.1. Frigangsvinkel fortil (na):
 - 2.4.1.5.1. Frigangsvinkel bagtil (nb):
 - 2.4.1.6. Frihøjde (som defineret i punkt 4.5 i bilag II, del A, til direktiv 70/156/EØF):
 - 2.4.1.6.1. Mellem akslerne:
 - 2.4.1.6.2. Under forakslen(-akslerne):
 - 2.4.1.6.3. Under bagakslen(-akslerne):
 - 2.4.1.7. Rampevinkel (nc):
- 2.4.2. For chassis med karrosseri
 - 2.4.2.4.1. Frigangsvinkel fortil (na):
 - 2.4.2.5.1. Frigangsvinkel bagtil (nb):
 - 2.4.2.6. Frihøjde (som defineret i punkt 4.5 i bilag II, del A, til direktiv 70/156/EØF):
 - 2.4.2.6.1. Mellem akslerne:
 - 2.4.2.6.2. Under forakslen(-akslerne):
 - 2.4.2.6.3. Under bagakslen(-akslerne):
 - 2.4.2.7. Rampevinkel (nc):
- 2.15. Største stigning ved igangsætning (køretøj alene):
- 4.9. Differentialespærre: ja/nej/ekstraudstyr (!)

(!) Det ikke gældende overstreges.

Tillæg 2

MODEL

(største format: A4 (210 × 297 mm²))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Myndighedens stempel

Meddelelse om:

- typegodkendelse ⁽¹⁾,
- udvidelse af typegodkendelse ⁽¹⁾,
- nægtelse af typegodkendelse ⁽¹⁾,
- inddragelse af typegodkendelse ⁽¹⁾,

af en type køretøj/komponent/separat teknisk enhed ⁽¹⁾ i henhold til direktiv 70/387/EØF, senest ændret ved direktiv ... / ... /EF

Typegodkendelse nr.:

Begrundelse for udvidelse:

DEL I

- 0.1. Fabrikat (firmabetegnelse):
- 0.2. Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøj/komponent/separat teknisk enhed ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjes klasse ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7. For komponenter og separate tekniske enheder EF-typegodkendelsesmærkets anbringelsessted og -måde:
- 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

⁽²⁾ Indeholder typeidentifikationen tegn, som ikke indgår i beskrivelsen af den type køretøj, komponent eller separate tekniske enhed, som omfattes af denne typegodkendelsesattest, erstattes de pågældende tegn i dokumentationen med symbolet *?*, (f.eks. ABC??123??).

⁽³⁾ Som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF.

DEL II

1. Eventuelle supplerende oplysninger: Se tillæg
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger: Se tillæg
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

Tillæg til EF-typegodkendelse nr...

vedrørende typegodkendelse af en køretøjstype i henhold til direktiv 70/387/EØF, senest ændret ved direktiv .../.../EF

1. Supplerende oplysninger
- 1.1. Udformning af døre
- 1.2. Åbningsmåde
- 1.3. Låsemetode
5. Bemærkninger *

3. I bilag II foretages følgende ændringer:

- a) I overskriften erstattes udtrykket »PERSONMOTORVOGNE« med udtrykket »KØRETØJER I KLASSE M₁«.
- b) I punkt 1.1 erstattes ordet »direktiv« med ordet »bilag«.

4. Der tilføjes følgende nye bilag III:

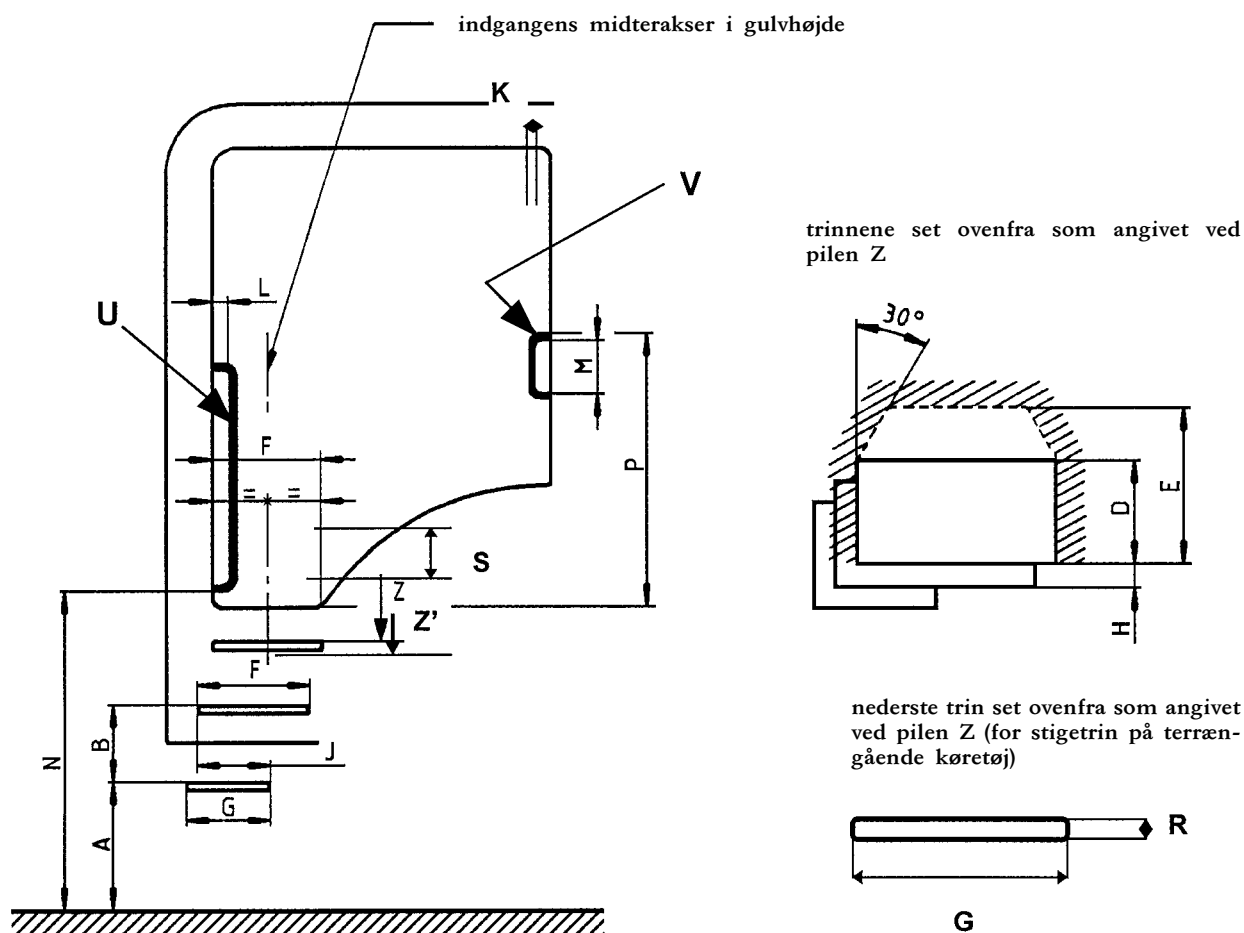
»BILAG III

FORSKRIFTER FOR IND- OG Udstigning Gennem Døre i Førerhuset på Køretøjer i Klasse N₂ med en Totalmasse på over 7,5 tons og Køretøjer i Klasse N₃

1. Indstigningstrin til førerhus (jf. figur 1)
 - 1.1. Afstanden (A) mellem vejbanen og det nederste trins overside, målt med køretøjet i køreklar stand holdende på en vandret plan flade, må højst være 600 mm.
 - 1.1.1. For terrængående køretøjer som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF kan denne afstand (A) dog øges til 700 mm.
 - 1.2. Afstanden (B) mellem trinnene(s) oversider) må højst være 400 mm. Den lodrette afstand mellem to efter hinanden følgende trin må højst variere med 50 mm.
 - 1.2.1. For terrængående køretøjer (jf. punkt 1.1.1) kan sidstnævnte mål dog øges til 100 mm.
 - 1.3. Desuden skal følgende dimensioner være overholdt:

— tringrund (D)	80 mm
— trindybde (E) (tringrund + frirum bagud)	150 mm
— trinbredde (F)	300 mm
— bredde af nederste trin (G)	200 mm
— trindhøjde (S)	120 mm
— tværgående forskydning mellem trinene (H)	0 mm
— overlap i længderetningen (J)	200 mm.
 - 1.3.1. For terrængående køretøjer (jf. punkt 1.1.1) kan værdien af F dog nedsættes til 200 mm.
 - 1.4. Det nederste trin kan udføres som et stigetrin, hvis dette er påkrævet af hensyn til køretøjets konstruktion eller brug, og for terrængående køretøjer (jf. punkt 1.1.1). I så fald skal tringrunden (R) være mindst 20 mm.
 - 1.4.1. Stigetrin med rundt tværsnit er ikke tilladt.
 - 1.5. Ved udstigning fra førerhuset, skal man let kunne finde det øverste trin.
 - 1.6. Trinnenes overside skal være skridsikker. Desuden skal trin, der udsættes for vejrliget og tilsmudsning under kørslen, være forsynet med passende afløb.
2. Adgang til håndgreb i førerhuset (jf. figur 1)
 - 2.1. Der skal være et eller flere passende håndlister, håndgreb eller tilsvarende for at lette indstigning i førerhuset.
 - 2.1.1. Håndlister, håndgreb mv. skal være således placeret, at de er lette at få fat i og ikke spærrer ind- og udstigning.
 - 2.1.2. Der tillades en afbrydelse på højst 100 mm af den del af en håndliste eller et håndgreb, som der gribes om (f.eks. støttebeslag).
 - 2.1.3. Ved ind- og udstigning via mere end 2 trin, skal håndlister, håndgreb mv. være således anbragt, at en person kan få støtte i 3 punkter samtidig (2 hænder og 1 fod eller 2 fødder og 1 hånd).

- 2.1.4. Håndlister, håndgreb mv. skal være således konstrueret og placeret, at brugeren tilskyndes til at stige ned med front mod førerhuset, undtagen hvor der er tale om en trappe.
- 2.1.5. Rattet kan anses for at være et håndgreb.
- 2.2. Den nedre ende af mindst én håndliste, håndgreb eller tilsvarende, må ikke befinde sig i en højde (N) af mere end 1 850 mm over vejbanen, målt med køretøjet i køreklar stand holdende på en vandret plan flade.
- 2.2.1. For terrængående køretøjer (jf. punkt 1.1.1), kan dette mål dog øges til 1 950 mm.
- 2.2.2. Hvis gulvet i førerhuset befinder sig i en højde over vejbanen, der er større end »N«, skal »N« sættes til denne højde.
- 2.2.3. Desuden skal afstanden »P« fra den øverste ende af håndlister, håndgreb eller tilsvarende til det øverste trin (gulvet i førerhuset) være mindst
- 650 mm for håndlister, håndgreb og tilsvarende (U)
 - 550 mm for håndlister, håndgreb og tilsvarende (V)
- 2.3. Følgende mål skal overholdes:
- grebtykkelse (K) mindst 16 mm
 - længde (M) højest 38 mm
 - afstand til køretøjsdele (L) mindst 150 mm
 - afstand til køretøjsdele (L) 40 mm med dør åben mindst mulig



figur

3. Hvis gulvet i førerhuset skråner, gælder målene fra et vandret plan gennem et punkt, der er beliggende, hvor den forreste kant af gulvet skærer et lodret plan, der går gennem midten af trinnet umiddelbart under gulvet og er vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen.«
-

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅDET

RÅDETS AFGØRELSE

af 7. december 1998

om ændring af Rådets forretningsorden

(98/709/EF, EKSF, Euratom)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 151, stk. 3,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab, særlig artikel 30, stk. 3,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab, særlig artikel 121, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Det har vist sig nødvendigt at ændre Rådets forretningsorden⁽¹⁾;

Den Europæiske Centralbank har initiativret som led i Fællesskabets beslutningsproces på de betingelser, der er fastsat i EF-traktaten;

Rådet fastsætter den rækkefølge, i hvilken formandskabet for Rådet varetages af medlemsstaterne;

der bør indføres en forenklet skriftlig procedure for Rådets høring af andre institutioner eller organer —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Rådets forretningsorden ændres således:

⁽¹⁾ Afgørelse 93/662/EF (EFT L 304 af 10. 12. 1993, s. 1). Afgørelsen er ændret ved afgørelse 95/24/EF, Euratom, EKSF (EFT L 31 af 10. 2. 1995, s. 14).

a) Artikel 4, stk. 2, affattes således:

»2. Kommissionen indbydes til at deltage i Rådets samlinger. Det samme gælder Den Europæiske Centralbank, når denne udøver sin initiativret. Rådet kan dog vedtage at forhandle, uden at Kommissionen eller Den Europæiske Centralbank er til stede.«

b) Artikel 7, stk. 2, affattes således:

»2. Rådets medlemmer stemmer i den rækkefølge for medlemsstaterne, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 27 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab (EKSF), artikel 146 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (EF) og artikel 116 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab (Euratom); der begyndes med det medlem, som ifølge denne rækkefølge følger efter det medlem, som varetager formandskabet.«

c) I artikel 8, stk. 4, tilføjes følgende afsnit:

»Rådet kan ligeledes på initiativ af formandskabet og for at træffe afgørelse om høring af andre institutioner eller organer foranstalte forenklet skriftlig procedure i alle tilfælde, hvor denne høring er påkrævet ifølge fællesskabslovgivningen. I sådanne tilfælde anses afgørelsen om høring for vedtaget efter udløbet af den frist, formandskabet har fastsat under hensyn til, hvor meget sagen haster, medmindre et medlem af Rådet fremsætter indvendinger.«

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. december 1998.

På Rådets vegne
W. SCHÜSSEL
Formand

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 16. september 1998

om en procedure vedrørende anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92
(sag VII/AMA/11/98 — italienske trafikfordelingsregler for Milanos lufthavnssystem)

(meddelt under nummer K(1998) 2625)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(98/710/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet⁽¹⁾, senest ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, særlig artikel 8, stk. 3,

efter høring af det ved samme forordnings artikel 11 nedsatte rådgivende udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

BAGGRUND

I

- (1) Den 16. februar 1998 rettede luftfartsselskaberne British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System og TAP Air Portugal en fælles henvendelse til Kommissionen og bad den træffe en beslutning med henblik på:
 - i) at erklære de trafikfordelingsregler, de italienske myndigheder havde indført for Milanos lufthavnssystem (*de italienske regler*), for uforenelige med Fællesskabets lovgivning, især med forordning (EØF) nr. 2408/92
 - ii) at anmode de italienske myndigheder om ikke at anvende disse regler, men indføre andre, som er i fuld overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.
- (2) Den 15. april 1998 meddelte Air France Kommissionen, at det tilsluttede sig de nævnte luftfartsselskabers aktion mod de italienske regler.
- (3) Den 22. april 1998 rettede disse luftfartsselskaber yderligere henvendelse til Kommissionen, hvori de bad den træffe en foreløbig beslutning forud for en eventuel beslutning om de italienske reglers indhold for at sikre, at disse regler ikke sættes i kraft, før der er skabt tilstrækkelig transportforbindelse til Malpensa lufthavn.

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

- (4) Den 27. maj 1998 rettede Austrian Airlines en særskilt henvendelse til Kommissionen med samme formål og af samme grund som de klagende luftfartsselskabers første og senere henvendelser.

II

- (5) Milanos lufthavnssystem omfatter lufthavnene Linate, Malpensa og Orio al Serio (Bergamo). Lufthavnen i Linate, der ligger 10 km fra bymidten, er centrum for det meste af indenrigs- og udenrigstrafikken til og fra Fællesskabet. Linate lufthavn står over for alvorlige kapacitetsproblemer, da den i 1997 blev benyttet af 14,2 mio. passagerer, mens dens største kapacitet er anslået til ca. 8 mio. Malpensa lufthavn, som ligger 53 km fra bymidten, er centrum for den interkontinentale trafik, da der er driftsmæssige hindringer for interkontinental trafik i Linate lufthavn. Kun få flyvninger til og fra Fællesskabet foregår fra denne lufthavn, da passagererne er tilbøjelige til at foretrække Linate lufthavn på grund af dens nære beliggenhed ved bymidten. Malpensa lufthavn modtog således kun 3,9 mio. passagerer i 1997, mens dens største kapacitet anslås til ca. 6 mio. Orio al Serio lufthavn, der ligger ca. 50 km fra bymidten, ikke langt fra Bergamo, benyttes fortrinsvis til fragt og chartertrafik, selvom et begrænset antal passagereruteflyvninger også drives fra denne lufthavn.
- (6) Trafikfordelingen mellem disse lufthavne har hidtil været markedsstyret, idet der dog har været taget hensyn til de omtalte driftsmæssige hindringer. Det har ført til ineffektiv udnyttelse af den forhåndenværende lufthavnskapacitet, da Linate lufthavn overudnyttes, mens Malpensa lufthavn underudnyttes. Desuden har ingen af systemets lufthavne været i stand til at udvikle sig til hovedlufthavn for nationale, internationale og interkontinentale flyvninger. Faktisk har Alitalia benyttet lufthavnen Rom-Fiumicino som hovedlufthavn. Udbuddet af lufruter fra Milanos lufthavnssystem, ikke mindst når det gælder interkontinentale ruter, er derfor klart ude af trit med efterspørgslen, da passagererne ofte er nødt til at flyve via hovedlufthavne som Rom, London, Frankfurt og Paris. Desuden kan den nuværende kapacitet ikke klare den kortsigtede trafikmængde, der anslås til 20 mio. passagerer og 300 000 tons fragt i år 2000. Milanos lufthavnssystem er derfor med sin nuværende struktur og organisation klart ude af stand til at opfylde behovene i det område, det betjener — dvs. byen Milano og hele Norditalien, der i henseende til befolkning og økonomisk aktivitet udgør det tredjestørste område i Fællesskabet.
- (7) De italienske myndigheder besluttede derfor at omorganisere Milanos lufthavnssystem og udvikle en hovedlufthavn i Malpensa for at skabe tilstrækkelig fremtidig lufthavnskapacitet. Dette skal ske ved at udvide og forbedre Malpensa lufthavn ved hjælp af et projekt, der kendes under benævnelsen Malpensa 2000. Dette projekt er et af de 14 prioriterede projekter i det transeuropæiske transportnet⁽¹⁾, som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF. Det får finansiel støtte fra Fællesskabet, Den Europæiske Investeringsfond og Den Europæiske Investeringsbank. Arbejdet på at opføre en ny terminal blev påbegyndt i 1990. Det første afsnit bliver driftsklart i 1998 og får en årlig kapacitet på 12 mio. passagerer (som skal føjes til den nuværende kapacitet på 6 mio.), og hele terminalen skal være færdig i år 2000. Lufthavnens samlede kapacitet (den nuværende og den nye terminal) kommer dermed op på 24 mio. passagerer.
- (8) For at den nye lufthavn i Malpensa kan finansieres, er det nødvendigt at koncentrere trafikken her. Det indebærer nødvendigvis overførsel af trafik fra Linate lufthavn. Imidlertid kan markeds kræfterne ikke alene sikre en sådan overførsel, da passagererne som

(¹) EFT L 228 af 9. 9. 1996, s. 1.

regel foretrækker Linate på grund af dens beliggenhed nær bymidten. På denne baggrund besluttede de italienske myndigheder at indføre obligatoriske trafikfordelingsregler, som skulle sikre en betydelig overførsel af trafik fra Linate til Malpensa. Det bør i denne forbindelse nævnes, at EIB gjorde sin finansielle bistand afhængig af, at de italienske myndigheder indførte trafikfordelingsregler, der kunne flytte en betydelig trafikmængde fra Linate til Malpensa.

- (9) Den 1. juli 1994 vedtog de italienske myndigheder lovdekret nr. 428, der senere blev ophøjet til lov nr. 505 af 8. august 1994, hvis artikel 3, stk. 2, bemyndigede transportministeren til at koncentrere lufttrafikken i Malpensa lufthavn inden den planlagte liberalisering af de europæiske lufttransportjenester blev fuldført den 1. april 1997. På denne baggrund udstedte det italienske transportministerium den 5. juli 1996 dekret nr. 46-T for at nå dette mål. Dekretet opstiller trafikfordelingsreglerne i punkt. 9.1, 9.2 og 9.3 for Milanos lufthavnssystem.
- 9.1. Ifølge artikel 1, stk. 1, skal al ruteflyvning og al anden lufttrafik på interkontinentale ruter og ruter i Fællesskabet, herunder indenrigsruter og udenrigsruter i Fællesskabet, fra den dato, hvor de prioriterede strukturer i Malpensa 2000 (den nye terminals første afsnit) efter nærmere bestemmelse i et senere dekret tages i brug, foregå til og fra Malpensa lufthavn.
- 9.2. Ifølge artikel 1, stk. 2, kan de samme flyvninger også foretages til og fra lufthavnen Orio al Serio.
- 9.3. Ifølge artikel 1, stk. 3 og 4 må Linate lufthavn kun benyttes til general aviation og direkte flyvninger på ruter, som, betjener Milano, og som, året før de prioriterede strukturer tages i brug, har et årligt passagerantal på 2 mio. og derover, eller i løbet af de sidste tre år har nået et årligt gennemsnit på 1,75 mio.
- (10) Den 13. oktober 1997 vedtog den italienske regering dekret nr. 70-T, hvis artikel 1, stk. 1, fastsætter, at de prioriterede strukturer, som nævnes i dekret nr. 46-T, skal tages i brug den 25. oktober 1998. Denne dato er blevet fastsat, uden at Kommissionen er blevet underrettet eller rådspurgt i forvejen.
- (11) Dekret nr. 46-T og 70-T betyder, at al lufttrafik til og fra Milano fra den 25. oktober 1998 skal ske enten fra Malpensa lufthavn eller fra Orio al Serio lufthavn, dog med undtagelse af general aviation og lufttransport, som kan overholde de trafikgrænser, der er opstillet i dekret 46-T, artikel 1, stk. 4.
- (12) Den eneste rute, som i praksis kan overholde disse grænser er Milano-Rom. Ingen anden lufttrafik bliver derfor tilladt i Linate lufthavn.
- (13) Mellem juli 1997 og oktober 1997 var der kontakter mellem klagerluftfartsselskaberne (undtagen Austrian Airlines) og de italienske myndigheder. Luftfartsselskaberne påpegede, at de anså de italienske reglers kriterier og tidsplan for uforenelige med Fællesskabets lovgivning. De italienske myndigheder var uenige i luftfartsselskabernes argumenter, men bekræftede både trafikfordelingsreglernes kriterier og tidsplan for dem.
- (14) Henvendelserne fra de i det foregående nævnte luftfartsselskaber (i det følgende benævnt »luftfartsselskaberne«) gælder både de kriterier og den tidsplan, som er opstillet i dekret nr. 46-T og 70-T.
- (15) Til støtte for deres klage til Kommissionen over de italienske regler anfører luftfartsselskaberne argumenterne under punkt 15.1 og 15.2.

15.1. De italienske regler strider mod artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92.

Luftfartsselskaberne påpeger, at den samme forordnings artikel 3, stk. 1, knæsetter fri adgang som generelt princip, og at Kommissionen i beslutning 95/259/EF⁽¹⁾, (det parisiske lufthavnssystem) anser dette princip for at omfatte retten til at vælge mellem et lufthavnssystems forskellige lufthavne. Denne ret er dog underkastet de italienske myndigheders mulighed for at fordele trafikken mellem lufthavnssystemets lufthavne på grundlag af artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92. Ifølge artikel 8, stk. 1, skal denne ret udøves uden forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabernes nationalitet eller identitet. Luftfartsselskaberne henviser desuden til Kommissionens beslutning 93/347/EØF⁽²⁾, (Viva Air), hvori det hedder, at restriktioner, der indføres af medlemsstaterne på grundlag af artikel 8, stk. 1, ligesom alle andre undtagelser fra det i artikel 3, stk. 1, fastlagte generelle princip, at adgangen er fri, skal bygge på gennemsigtige, objektive og konsekvente kriterier uden forskelsbehandling. Luftfartsselskaberne hævder, at der er tale om to overtrædelser:

- 15.1.1. For det første påpeger luftfartsselskaberne, at de italienske bestemmelser i praksis betyder forskelsbehandling til fordel for Alitalia. I denne forbindelse henviser de til beslutning 95/259/EF, hvori Kommissionen fremfører, at det principielle forbud mod forskelsbehandling også omfatter foranstaltninger, der ikke udtrykkeligt eller direkte skelner på grundlag af luftfartsselskabernes nationalitet eller identitet, men i praksis alligevel virker som forskelsbehandling, selv indirekte.

De italienske regler vil medføre, at der kun drives en enkelt rute fra Linate, nemlig Milano-Rom. Denne rute beflyves nu af flere af Fællesskabets luftfartsselskaber, heriblandt Alitalia. Fra Milano har Alitalia i gennemsnit 28 flyvninger om dagen til Rom, der er hovedlufthavn for dets rutenet. Alitalia har kun direkte langdistanceflyvninger uden for EØS fra Malpensa på et begrænset antal destinationer (New York, Los Angeles, Miami, Tokyo, Osaka og Beijing), da størstedelen af dets langdistancetrafik uden for EØS drives fra Rom-Fiumicino. Åbningen af Malpensa 2000 betyder ikke, at Rom-Fiumicino mister sin rolle som hovedlufthavn for Alitalias flyvninger på mellem- og langdistance.

Selskabets program for vinteren 1998/1999 planlægger en betydelig udvidelse af trafikken på destinationer uden for EØS på Roms bekostning. Dog skal der stadig flyves på en lang række destinationer fra Rom, og Rom og Malpensa skal dele en stor del af dem (afgang fra Rom på nogle ugedage og fra Malpensa på andre). Alitalia kan således i vid udstrækning stadig benytte sin hovedlufthavn i Rom, som det kan betjene fra Linate, mens Fællesskabets øvrige luftfartsselskaber ikke længere vil kunne flyve på deres hovedlufthavne fra Linate lufthavn, da disse flyvninger skal foretages fra Malpensa.

På grund af sin geografisk beliggenhed er Malpensa langt mindre bekvem end Linate. Det tager 50-70 minutter at køre i bil fra Milanos bymidte til Malpensa, men kun 15-20 minutter at køre til Linate. Der er på nuværende tidspunkt ikke jernbaneforbindelse til nogen af disse to lufthavne, og det koster mere end fire gange mere (67 ECU at køre med taxa til Malpensa end at køre til Linate (15 ECU)).

Følgen bliver, at Alitalia får en konkurrencefordel frem for Fællesskabets øvrige luftfartsselskaber, fordi det via sin hovedlufthavn kan tilbyde lufttransport til mellem- og langdistancedestinationer. Med andre ord vil passagerer,

⁽¹⁾ EFT L 162 af 13. 7. 1995, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 140 af 11. 6. 1993, s. 51.

der fra Milano flyver til en lang- eller mellemdistancedestination via en hovedlufthavn, foretrække at flyve via Alitalias hovedlufthavn frem for de hovedlufthavne, der benyttes af Fællesskabets øvrige luftfartsselskaber.

I denne sammenhæng hævder luftfartsselskaberne, at det vigtigste formål med dekret nr. 46-T og 70-T ikke er at fordele trafikken på Milanos lufthavnssystem, men at give Alitalia en konkurrencefordel.

Desuden mener luftfartsselskaberne, at denne forskelsbehandling, der som vist kan føres tilbage til Malpensa lufthavns beliggenhed, yderligere forstærkes af, at Malpensa stadig vil mangle tilstrækkelige transportforbindelser til bymidten på det tidspunkt, hvor trafikoverførslen skal finde sted. Ingen af transportforbindelserne mellem bymidten og lufthavnen vil være fuldt funktionsdygtige den 25. oktober 1998, selvom yderligere 11 mio. passagerer forventes at benytte denne lufthavn hvert år.

Nærmere betegnet vil jernbaneforbindelsen, efter hvad luftfartsselskaberne hævder, ikke være klar til passagerbefordring før i slutningen af 1999.

Der mangler stadig en stor del af arbejdet på motorvejen A8 (Milano-Sørerne), der som eneste vej med stor kapacitet og høj standard fører til Malpensa lufthavn. Denne motorvej er allerede stærkt overtrafikeret. Det arbejde, som mangler at blive udført, omfatter anlæggelse af et nødspor, og indtil arbejdet efter planerne bliver færdigt i december 2000, vil motorvejens kapacitet være yderligere reduceret. Det projekterede arbejde vil ganske vist i nogen grad forbedre motorvejens kapacitet, men den vil under alle omstændigheder være utilstrækkelig til at kunne klare den trafikforøgelse, som overførsel af 11 mio. passagerer fra Linate til Malpensa fører med sig.

Da Milanos taxachauffører desuden af administrative grunde kun får tilladelse til at køre passagerer fra byen til lufthavnen, men ikke fra lufthavnen til byen, bliver prisen for en enkelttur til lufthavnen beregnet som prisen på en dobbelttur, og den kommer derfor helt op på 67,66 ECU.

Mangelen på tilstrækkelige transportforbindelser vil forstærke ulemperne ved Malpensa i forhold til Linate og dermed også den forskelsbehandling, trafikfordelingsreglerne medfører.

- 15.1.2. For det andet hævder luftfartsselskaberne, at trafikfordelingsreglerne ikke står i forhold til det mål, de italienske myndigheder ønsker at nå. De henviser i denne forbindelse til, at Kommissionen i beslutning 94/290/EF⁽¹⁾, (TAT — Paris (Orly)-London) fandt, at de franske myndigheders trafikfordelingsregler stred mod proportionalitetsprincippet, fordi formålet med dem kunne have været opnået ved hjælp af mindre restriktive foranstaltninger, som var mindre skadelige for Fællesskabets samhandel.

Formålet med de italienske regler er at koncentrere lufttrafikken i Malpensa lufthavn for at fremme denne lufthavns status som Norditaliens interkontinentale hovedlufthavn og samtidig holde Linate lufthavn i gang. I 11. betragtning til dekret nr. 46-T hedder det, at det i betragtning af trafikken forventede vækst ville stride mod al økonomisk logik at berøve området en allerede eksisterende kapacitet inden for en sektor som luftfarten.

⁽¹⁾ EFT L 127 af 19. 5. 1994, s. 22.

Den trafikoverførsel, som søges opnået ved hjælp af de italienske regler, vil på den ene side medføre, at Linate lufthavn bliver underudnyttet (kun 2 mio. passagerer vil benytte denne lufthavn, skønt den har en samlet kapacitet på 8 mio.), og på den anden side bringe Malpensa lufthavn i kapacitetsvanskeligheder på mellemlangt sigt. Ifølge direktøren for SEA (Società per Azioni Esercizi Aeroportuali), det selskab, der driver Milanos lufthavne, vil Malpensa i løbet af de nærmeste år sandsynligvis nå sit mætningspunkt, således at en del af trafikken må flyttes tilbage til Linate.

Luftfartsselskaberne mener derfor, at de italienske regler er ude af proportioner, da formålet kunne have været opnået uden forskelsbehandling og med en mere rationel udnyttelse af lufthavnskapaciteten, således at både underudnyttelse af Linate og overtrafikering af Malpensa kunne undgås. På denne baggrund burde alle Fællesskabets luftfartsselskaber have tilladelse til at flyve på deres respektive hovedlufthavne fra Linate lufthavn.

- 15.2. De italienske regler strider mod Kommissionens beslutning 97/789/EF⁽¹⁾, om Italiens støtte til Alitalia. Den forskelsbehandling, disse regler fører med sig, er i strid med betingelserne i beslutningens artikel 1, stk. 4, som skal sikre, at støtten er forenelig med fællesmarkedet. Ifølge artikel 1, stk. 4, anses støtten for at være forenelig med fællesmarkedet, hvis Italien opfylder sin forpligtelse til ikke at give Alitalia »nogen form for fortrinsbehandling i forhold til andre EF-luftfartsselskaber, hverken hvad angår tildeling af trafikrettigheder (herunder på ruter til tredjelande uden for EØS), tildeling af afgang- og ankomsttider, groundhandling eller adgang til lufthavnsfaciliteter, i det omfang en fortrinsbehandling ville være uforenelig med fællesskabsretten«.

IV

- (16) For at nærværende sag kunne undersøges i alle enkeltheder efter proceduren i artikel 8, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2408/92 og for at sikre forsvarsretten, sendte Kommissionen den 3. marts 1998 de italienske myndigheder luftfartsselskabernes henvendelse og bad dem fremsætte deres bemærkninger inden en måned.
- (17) Som svar på dette brev sendte de italienske myndigheder den 1. april 1998 Kommissionen en note, som kort gengives under nr. 17.1-17.4.

- 17.1. En medlemsstats lufthavnspolitik hører under denne medlemsstats kompetence. På dette grundlag kan medlemsstaten i overensstemmelse med beslutning 95/259/EF frit afgøre, hvilken lufthavn den vil give fortrinsstilling i forbindelse med udviklingen af et lufthavnssystem.

De italienske myndigheder hævder i den forbindelse, at Milanos lufthavnssystem i sin nuværende opbygning ikke har tilstrækkelig kapacitet til at kunne opfylde transportefterspørgslen i Milano og Milanoområdet. Hvis denne opbygning bevares, kan Milanos lufthavnssystem ikke udvikles til et internationalt knudepunkt således som planlagt inden for den fælles transportpolitik. Fællesskabet har derfor sat Malpensa 2000-projektet på listen over det transeuropæiske nets prioriterede projekter. Hvis dette projekt skal lykkes, må lufttrafikken koncentreres i Malpensa lufthavn. Den Europæiske Investeringsbank er således gået ind på at finansiere en del af projektet på den betingelse, at trafikken koncentreres i Malpensa lufthavn på det tidspunkt, hvor lufthavnens prioriterede strukturer tages i brug. På dette grundlag har de italienske myndigheder vedtaget dekret nr. 46-T og 70-T, hvis klare formål er en sådan koncentration. Linate skal i denne sammenhæng fungere som supplerende, underordnet lufthavn, der tager sig af særlig trafik og har til opgave at være en brugbar ressource, hvis den fremtidige kapacitet skulle blive utilstrækkelig.

⁽¹⁾ EFT L 322 af 25. 11. 1997, s. 44.

- 17.2. Hvad forskelsbehandlingen i forbindelse med de italienske regler angår, mener de italienske myndigheder ikke, at der er tale om nogen forskelsbehandling, da adgangen til ruten Milano-Rom står åben for alle Fællesskabets luftfartsselskaber i overensstemmelse med Fællesskabets gældende regler. To selskaber (Alitalia og Air One) flyver på nuværende tidspunkt på den fra Linate, mens to (Alitalia og Meridiana) flyver fra Malpensa.

Trafikkoncentreringen i Malpensa vil give alle Fællesskabets luftfartsselskaber adgang til alle Fællesskabets øvrige lufthavne, herunder de italienske, fra denne lufthavn. Der bliver fri adgang til cabotagerettigheder og til både den femte, sjette og syvende frihedsrettighed via Malpensa lufthavn.

At denne rute er den eneste, der kan overholde grænserne i dekret nr. 46-T, fører ikke i sig selv til nogen forskelsbehandling:

- 17.2.1. Grænsen er sat meget højt, for at de mest benyttede luftruter, der hovedsagelig benyttes af punkt til punkt-passagerer, som kræver stor trafikhyppighed, kan drives fra Linate lufthavn. Dette er netop tilfældet med ruten Milano-Rom, som er den mest benyttede luftrute i Italien med det største antal punkt til punkt-forretningsrejsende. Når det gælder trafikmængde, ligger denne rute et godt stykke over alle andre luftruter, som udgår fra Milano, hvilket berettiger dens særbehandling. Desuden spiller ruten Milano-Rom ikke nogen rolle som føderute for Alitalias hovedlufthavn i Rom-Fiumicino. Det fremgår af, at der er flyvninger hele dagen, ikke blot i tilknytning til de få langdistanceture, som flyves af Alitalia fra Rom-Fiumicino.
- 17.2.2. Reglernes virkning i retning af forskelsbehandling kan ikke vurderes ud fra den nuværende situation. Alitalias politik går klart ud på at udvikle hovedlufthavnsaktiviteter i Malpensa. På denne baggrund vil Alitalia og andre luftfartsselskaber tilbyde nye direkte flyvninger fra Milano, hvor de ikke er til rådighed på nuværende tidspunkt. Disse flyvninger skal udgå fra Malpensa lufthavn. Resultatet bliver, at passagerne ikke længere behøver at rejse til deres endelige bestemmelsessted via hovedlufthavne, som ligger andre steder i Fællesskabet.
- 17.2.3. Under alle omstændigheder er det mere bekvemt for brugerne at benytte Malpensa end Linate. Arbejdet på adgangsinfrastrukturen har udviklet sig i overensstemmelse med de italienske myndigheders tidsplan. Det har altid været betragtet som en nødvendig forudsætning for overførslen, at SS336 (vejforbindelsen mellem den nuværende og den nye terminal) blev færdig, hvilket sker den 25. oktober 1998. Det nuværende vejssystem er fuldt på højde med den trafikmængde, der skal overføres til Malpensa. I denne sammenhæng må man tage hele Malpensas opland i betragtning, ikke blot byen Milano. På denne baggrund bliver det antal passagerer, for hvem Malpensas geografiske beliggenhed er mere bekvem end Linales, omtrent det samme som det, for hvem det forholder sig omvendt. Hvad problemet med de høje taxapriser angår, har regionen Lombardiet foreslået at regulere taxapriserne, så de holdes på et acceptabelt niveau.
- 17.3. Når det gælder proportionalitetsprincippet, mener de italienske myndigheder, at trafikfordelingsreglerne er nødvendige for at nå målet, nemlig at gøre Malpensa til hovedlufthavn og bevare Linate som supplerende lufthavn.

De høje grænser gør det muligt for Linate kun at beholde de ruter, hvis trafikmængde ville berettige dem til afgang både fra Linate og Malpensa. Linate skal benyttes til de ruter, der fortrinsvis bruges af punkt til punkt-trafik, og skal kunne

opfyldte forretningsrejsendes og pendlerpassagerers behov. Underudnyttelsen af Linate er nødvendig for at målet, nemlig at gøre Malpensa til en hovedlufthavn, kan nås. Dette mål kræver, at det størst mulige antal kort- og mellemdistanceflyvninger integreres med langdistanceflyvninger. Det er nødvendigt for at sikre, at Malpensa som hovedlufthavn får effektiv tilgang af passagerer fra forskellige steder i Fællesskabet (f.eks. London, Bruxelles, Lissabon, Frankfurt, København, Rom, Palermo, Venezia, Pantelleria osv.). På samme måde vil det stadig være muligt at flyve passagerer til andre europæiske hovedlufthavne fra Rom, Milano og alle andre italienske regionscentre.

Alt andet ville faktisk være udtryk for forskelsbehandling over for Malpensa hovedlufthavn.

- 17.4. Hvad angår den manglende overholdelse af betingelserne i Kommissionens beslutning 97/789/EF, mener de italienske myndigheder, at denne henvisning ikke er relevant, da denne beslutning blev vedtaget senere end de italienske regler uden nogen henvisning til dem.

V

- (18) Kommissionen mødte luftfartsselskaberne den 10. maj 1998. Luftfartsselskaberne understregede sagens hastende karakter, da fordelingen af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i Milanos lufthavn skulle ske i forbindelse med IATA's 102. plankoordineringskonference i Montreal i juni 1998.
- (19) På to møder i Bruxelles henholdsvis den 9. og 19. juni 1998 og ved brev af 25. juni 1998 underrettede Kommissionen officielt de italienske myndigheder om sin holdning i sagen ud fra de oplysninger, den var i besiddelse af, og begrundede, hvorfor den tvivlede på, at de italienske regler var i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2408/92. Kommissionen anførte, at trafikfordelingsreglerne i praksis så ud til at medføre forskelsbehandling til fordel for Alitalia. Den bemærkede også, at trafikfordelingsreglerne under alle omstændigheder ikke står i forhold til det mål, som søges nået. Begge dele var nøje knyttet til spørgsmålet, om planerne om at gøre adgangsinfrastrukturen til Malpensa klar til den trafikmængde, der skal overføres, var tilstrækkelige. På denne baggrund blev de italienske myndigheder opfordret til at ændre reglerne og sikre fuld overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.
- (20) De italienske myndigheder tilkendegav i deres breve af 2. og 15. juli 1998, at de ikke var villige til at overveje ændringer af reglerne, og fremsatte bemærkningerne under punkt nr. 20.1-20.4.
- 20.1. De italienske myndigheder gentog, at kriterierne for fordeling af trafikken på Milanos lufthavnssystem i dekret nr. 46-T, ikke indebærer nogen forskelsbehandling til fordel for Alitalia. For at berolige Kommissionen i dette spørgsmål var de italienske myndigheder imidlertid villige til at opstille sådanne betingelser for flyvning på ruten Milano-Rom fra Linate lufthavn, at enhver fødnings af Alitalias hovedlufthavn Rom-Fiumicino de facto undgås. Ruten skulle således kun kunne benyttes til pendulfart med begrænset bagageindcheckning og uden gennemcheckning (ingen udstedning i Linate af boarding-pass til tilslutningsfly i Rom-Fiumicino).
- 20.2. Kriterierne i dekret nr. 46-T blev forelagt Kommissionen på de forskellige møder i »Christophersen-gruppen«, som havde ansvaret for opfølgningen af projektet og som blev afholdt mellem 1994 og 1997. På dette tidspunkt gav Kommissionen ikke udtryk for problemer med kriteriernes overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning. Tilsvarende blev Kommissionen hele tiden holdt underrettet om de forskellige planer for arbejdet på adgangsinfrastrukturen.

- 20.3. På de nævnte møder var de eneste to adgangsforbindelser, der blev anset for at være »minimale, men tilstrækkelige« til at sikre trafikoverførslen til Malpensa, SS336 og den moderniserede motorvej A8. Desuden blev Kommissionen hele tiden holdt underrettet om, hvornår de forskellige arbejder med lufthavnens adgangsinfrastrukturer skulle afsluttes.
- 20.4. Kommissionens holdning er en trussel mod oprettelsen af en fuldt bære- og funktionsdygtig hovedlufthavn i Malpensa. Den er derfor også en trussel mod bæredygtigheden i et projekt af fælles interesse, som desuden er et af de prioriterede projekter i det transeuropæiske net.
- (21) På det sidste møde i Bruxelles den 24. juli 1998 gav de italienske myndigheder Kommissionen ajourførte oplysninger om, hvorledes arbejdet på Malpensa lufthavns adgangsinfrastruktur skred frem. Kommissionen meddelte de italienske myndigheder, at den ikke fandt det en tilfredsstillende løsning at fastsætte pendulfartsbetingelser for ruten Milano (Linate) Rom (Fiumicino). Sådanne betingelser, som i øvrigt ikke indgår i de trafikfordelingsregler, der behandles her, fjerner ikke muligheden for stadig føddning af hovedlufthavnen i Fiumicino. Selv om de kunne indføres på trods af brugernes og luftfartselskabernes modstand, ville et forbud mod indcheckning og gennemcheckning være vanskeligt at håndhæve og ville ikke hindre rejsende med håndbagage i at skifte fly. Under alle omstændigheder ville det ikke løse problemet med, at reglerne er ude af proportion i forhold til formålet med dem.

RETLIG VURDERING

VI

- (22) Kommissionens kompetence i spørgsmålet om trafikfordeling mellem lufthavnene i et lufthavnssystem bygger på artikel 8, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2408/92, hvori det hedder:
- »Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen anvendelsen af stk. 1 og 2 og træffer inden en måned efter modtagelsen af anmodningen efter høring af det i artikel 11 omhandlede udvalg beslutning om, hvorvidt medlemsstaten kan fortsætte med at anvende de foranstaltninger, der er truffet [...]«.
- (23) I betragtning af den klage, luftfartsselskaberne har indgivet, finder Kommissionen det nødvendigt at benytte sin kompetence til at afgøre, om Italien kan benytte trafikfordelingsreglerne for Milanos lufthavnssystem i dekret nr. 46-T og 70-T, som fastsætter, at al lufttrafik fra den 25. oktober 1998 skal ske fra Malpensa lufthavn, medmindre den overholder bestemte grænser. I så fald kan den fortsat drives fra Linate lufthavn⁽¹⁾. Kommissionen handler på eget initiativ, således som artikel 8, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2408/92 udtrykkelig fastsætter, og dens undersøgelse er under ingen omstændigheder begrænset til klagen og klagerluftfartsselskabernes situation.
- (24) Det kan i denne forbindelse ikke betragtes som udtryk for Kommissionens officielle holdning i sagen, at den ikke har udtalt sig om de italienske reglers overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning på møderne i Christophersen-gruppen. Kommissionen henviser til, at disse møder, som jo havde andre deltagere end Kommissionen, drejede sig om den

⁽¹⁾ Der er stadig adgang til Bergamo lufthavn, men dens afsides beliggenhed, manglende adgangsforbindelser og tekniske infrastruktur gør den et endnu mindre attraktivt alternativ til Linate.

almindelige opfølgning af Malpensa 2000-projektet, ikke om en detaljeret undersøgelse af de italienske reglers overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning. Desuden fastholdt Kommissionen allerede dengang, at en tilfredsstillende adgangsstruktur skulle være klar samtidig med overførslen. Kommissionen blev i øvrigt ikke rådspurgt om tidspunktet for reglerens ibrugtagning. De italienske myndigheder kunne derfor ikke have nogen berettiget forventning om, at Kommissionen ville anse de omstridte italienske regler for at være i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning. Det, der er tvivlsspørgsmålet i denne procedure, er under alle omstændigheder, om de italienske regler kan anvendes, så længe vej- og togforbindelserne til Malpensa er utilstrækkelige.

VII

- (25) Princippet om, at der er fri adgang til at drive luftfart i Fællesskabet, er fastsat i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92 og betyder, at Fællesskabets luftfartsselskaber kan flyve til og fra en hvilken som helst lufthavn i et lufthavnssystem efter egen erhvervs-mæssigt betingede afgørelse. På denne baggrund omfatter den frie markedsadgang normalt retten til at vælge mellem de forskellige lufthavne i et lufthavnssystem. Kommissionen mener, at denne ret er et vigtigt led i liberaliseringsprocessen, da lufthavnene i et lufthavnssystem ikke altid er lige attraktive set ud fra et økonomisk synspunkt, således som det i øvrigt fremgår af beslutning 93/347/EØF og 95/259/EF⁽¹⁾.

- (26) Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse denne frihedsrettighed på grundlag af artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92, hvori det hedder:

»Denne forordning berører ikke en medlemsstats ret til at fastlægge fordelingen af trafikken på de enkelte lufthavne inden for et lufthavnssystem, når det sker uden forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet«.

- (27) Som Kommissionen allerede påpegede i beslutning 95/259/EF og 94/290/EF⁽²⁾, skal enhver begrænsning, som indføres på grundlag af denne bestemmelse, overholde principperne under punkt 27.1 og 27.2.

27.1. Det principielle forbud mod forskelsbehandling, som udtrykkeligt fremgår af artikel 8, stk. 1.

Dette principielle forbud gælder ikke blot enhver form for forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet i overensstemmelse med princippet i traktatens artikel 6, men også enhver form for forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets identitet. Da Rådet vedtog forordning (EØF) nr. 2408/92, mente det ikke, at et forbud mod forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet var tilstrækkeligt til at sikre, at det indre marked for civil luftfart fungerer tilfredsstillende, fordi lufttransportens struktur er, som den er, og til at sikre, at den principielle ret til fri markedsadgang, som er fastsat i forordningens artikel 3, stk. 1, respekteres. Det tilføjede derfor et forbud mod forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets identitet, som retten i første instans udtrykkelig henviste til i sagen *Air Inter*⁽³⁾.

27.2. De generelle principper for den frie ret til at levere tjenesteydelser, således som de fremgår af domstolens retspraksis⁽⁴⁾.

Da Rådet vedtog forordning (EØF) nr. 2408/92, fastsatte det på grundlag af EF-traktatens artikel 84, stk. 2, de detaljerede regler for anvendelse af principperne i EF-traktatens artikel 59 og 62 på luftfartssektoren og harmoniserede således alle

⁽¹⁾ Henholdsvis på s. 54-55 og s. 30.

⁽²⁾ Henholdsvis på s. 30-31 og s. 28-31.

⁽³⁾ Sag T-260/94, *Air Inter mod Kommissionen* Sml. 1997, II-977, præmis 112.

⁽⁴⁾ Sag C-288/89, *Collectieve Antennevoorziening Gouda*, Sml. 1991, I-4007, præmis 10-15.

enkeltheder i forbindelse med markedsadgangen for luftfartsselskaber, som er godkendt i Fællesskabet. Det er derfor nødvendigt at henvise til disse principper, som i øvrigt er blevet behandlet i en meddelelse fra Kommissionen ⁽¹⁾, hvori bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2408/92 fortolkes.

Principperne for den frie ret til at levere tjenesteydelser omfatter mere end forbuddet mod forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabernes nationalitet eller identitet. Selv om nationale foranstaltninger, der begrænser denne frihedsret, anvendes uden en sådan forskelsbehandling, er de alligevel uacceptable, hvis ikke de er begrundet i almene hensyn, eller hvis samme resultat kan opnås med mindre restriktive bestemmelser i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

VIII

- (28) I den foreliggende sag undersøger Kommissionen på eget initiativ, om de italienske regler er i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92, og det indebærer, at der skal foretages en vurdering af disse reglers overensstemmelse med det principielle forbud mod forskelsbehandling og med proportionalitetsprincippet.

Det principielle forbud mod forskelsbehandling

- (29) Kommissionen mener, at kriterierne i dekret nr. 46-T, som bygger på trafikmængder, er objektive kriterier, der ikke skelner mellem luftfartsselskaberne på grundlag af deres nationalitet eller identitet, da de gælder i lige grad for alle Fællesskabets luftfartsselskaber. At disse kriterier kun opfyldes på ruten Milano-Rom, er ikke i sig selv udtryk for nogen forskelsbehandling som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92 anvendte betydning, da der er ubegrænset adgang til denne rute for alle Fællesskabets luftfartsselskaber.
- (30) Som Kommissionen allerede påpegede i beslutning 95/259/EF ⁽²⁾, omfatter det principielle forbud mod forskelsbehandling i artikel 8, stk. 1, imidlertid også foranstaltninger, der ikke udtrykkelig nævner luftfartsselskabernes nationalitet eller identitet, men i praksis alligevel virker som forskelsbehandling, selv indirekte.
- (31) For at afgøre, om kriterierne i dekret nr. 46-T virker som forskelsbehandling i praksis, må det undersøges, hvilke virkninger deres anvendelse får efter den 25. oktober 1998, hvor de ifølge dekret nr. 70-T træder i kraft.
- (32) I denne forbindelse konstaterer Kommissionen, at »nav- og egersystemet« dvs. et system med hoved- og bilufthavne, er blevet almindeligt blandt Fællesskabets luftfartsselskaber. Disse luftfartsselskabers rutenet er bygget op omkring hovedlufthavne, som på grund af Fællesskabets tidligere opdeling i mange begrænsede markeder og de nuværende restriktioner for luftfarten mellem Fællesskabet og landene uden for EØS altid ligger i den medlemsstat, hvor det pågældende luftfartsselskab har hjemsted. Blandt de største selskaber, som på nuværende tidspunkt benytter »nav- og egersystemet« er Air France (Paris-Charles de Gaulle), Alitalia (Rom-Fiumicino), British Airways (London-Heathrow og London Gatwick), Iberia (Madrid-Barajas), Lufthansa (Frankfurt), KLM (Amsterdam-Schipol), Sabena (Bruxelles) og SAS (København-Kastrup). Ved hjælp af dette system opnår de en omfattende dækning af Fællesskabets lufttransportmarked ved at kunne tilbyde transport mellem to givne lufthavne i Fællesskabet, uanset hvilke, hvortil der er flyforbindelser fra hovedlufthavnen, uden at de skal afholde de investeringer, som kræves til direkte flyvninger. På samme måde kan der ved hjælp af dette system tilbydes transport mellem en hvilken som helst lufthavn i Fællesskabet, der har forbindelse med hovedlufthavnen, og lufthavne i tredjelande, og det giver således mulighed for at omgå det forbud mod direkte flyvninger, som indgår i de bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande.
- (33) Selv om systemet har øget konkurrencen mellem de nævnte luftfartsselskaber, giver det dem ikke altid mulighed for at konkurrere med hinanden på en bestemt rute. Således kan

⁽¹⁾ EFT C 334 af 9. 12. 1993, s. 3.

⁽²⁾ S. 32.

direkte flyvninger som regel ikke afløses af indirekte, da der er betydelige forskelle, når det gælder rejsens varighed, dens kvalitet (et stopover med flyskifte er mindre attraktivt for brugeren end en direkte flyvning) og dens pris (indirekte flyvninger har et lavere prisniveau end direkte flyvninger). På denne baggrund bliver konkurrencen mellem direkte og indirekte flyvninger på en bestemt rute meget begrænset. Omvendt kan indirekte flyvninger via hovedlufthavne som regel afløses af direkte, selv om det ikke er tilfældet for alle indirekte flyvningers vedkommende. I så henseende må der tages hensyn til de mellemliggende hovedlufthavnens geografiske beliggenhed, især hvis bestemmelsesstedet ligger i Europa.

- (34) I den foreliggende sag viser de oplysninger, Kommissionen er i besiddelse af, at der på indværende tidspunkt konkurreres om at tilbyde lufttransport fra Milano til en række lufthavne, som fortrinsvis ligger uden for EØS (f.eks. Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro osv.), mellem Alitalia, der flyver via sin hovedlufthavn Rom-Fiumicino, og andre af Fællesskabets luftfartsselskaber, som flyver via deres respektive hovedlufthavne⁽¹⁾. Kommissionen kan derfor ikke godtage de italienske myndigheders argument om, at ruten Milano-Rom ikke fungerer som føderute for Alitalias hovedlufthavn i Rom-Fiumicino⁽²⁾.
- (35) Kommissionen mener ikke, at denne situation ændres, fordi Alitalia fra den 25. oktober 1998 gradvis vil drive Malpensa lufthavn som hovedlufthavn. Adgangen til at benytte direkte flyvninger vil utvivlsomt formindske det antal passagerer, der benytter indirekte flyvninger⁽³⁾. Altting tyder imidlertid på, at Alitalias aktiviteter er og bliver fordelt på to hovedlufthavne: Rom-Fiumicino og Milano-Malpensa. Det var et af hovedpunkterne i den strukturomlægningsplan for Alitalia, som Italien anmeldte til Kommissionen i overensstemmelse med statstøttere reglerne. Af beslutning 97/789/EF fremgår det, at de italienske myndigheder satser på de økonomiske og finansielle fordele ved en strategi baseret på to hovedlufthavne; de understreger, at Fiumicino-lufthavnen skal have status som »Middelhavsterminal, hvor de interkontinentale ruter stadig spiller en vigtig rolle«. Strategien med hovedlufthavne er desuden grundlaget for aftalen med KLM. Selv om Alitalia i sit udkast til vinterprogrammet 1998/1999 planlægger en betydelig udvidelse af afgangene fra Malpensa til destinationer uden for EØS på Roms bekostning, vil der stadig kun blive fløjet på en lang række destinationer fra Rom, og en stor del af afgangene skifter mellem Rom og Malpensa (f.eks. fra Rom på nogle ugedage og fra Malpensa på andre).

⁽¹⁾ I 1997 fløj 846 100 passagerer fra Milano til en anden lufthavn via Amsterdam, Frankfurt, Paris, London, Madrid og Rom. 24,5 % af disse passagerer fløj via Rom, 21,4 % via London, 17,4 % via Frankfurt og 15,1 % via Amsterdam. Af disse passagerer fløj:

— 73 399 til en europæisk lufthavn (udenrigsflyvning). 27,3 % af dem fløj via Frankfurt, 24,4 % via Amsterdam, 21,3 % via London og 13,5 % via Rom.

— 169 626 til en lufthavn i Nordamerika. 33,4 % af dem fløj via London, 25,7 % via Amsterdam, 13,4 % via Rom og 11 % via Paris.

— 130 552 til en lufthavn i Sydamerika. 41 % af dem fløj via Madrid, 22 % via Rom, 16 % via Amsterdam og 7,8 % via Paris.

— 255 998 til en lufthavn i Det Fjerne Østen. 32,2 % af dem fløj via London, 22,2 % via Frankfurt, 18,3 % via Rom og 15,2 % via Amsterdam.

— 71 282 til en lufthavn i Afrika. 65 % af dem fløj via Rom, 12 % via Paris, 10 % via Frankfurt og 6,7 % via London.

⁽²⁾ I 1997 skiftede 16,4 % af de passagerer, der fløj mellem Milano og Rom (Fiumicino) til et andet fly, som afgik fra denne lufthavn. Det udgør 207 750 passagerer, hvoraf kun 15 % skiftede til et indenrigsfly eller et europæisk fly, mens 85 % skiftede til interkontinentale fly. Disse passagerer giver forholdsmæssigt større indtægt på grund af langdistanceflyvningen.

⁽³⁾ Selv om Alitalia har direkte flyvning på en bestemt destination fra Malpensa, kan prisbevidste passagerer alligevel foretrække at benytte indirekte flyvninger via andre hovedlufthavne. Let adgang til Linate kan tilskynde sådanne passagerer til at flyve fra Linate til Rom og derfra fortsætte med et andet selskab, hvis rejsetilbud f.eks. er billigere end Alitalias direkte flyvning, i stedet for at flyve fra Malpensa til en hovedlufthavn i Fællesskabet.

Selv om man antager, at Alitalias vinterprogram for 1998/1999 er det endelige, er der ingenting, der viser, hvorledes flyvningerne fra henholdsvis Malpensa og Rom vil udvikle sig i forhold til hinanden i de kommende sæsoner. I betragtning af den voksende aktivitet i Malpensa er det ikke sandsynligt, at Fiumicino vil blive afviklet som hovedlufthavn, og den kan endda få større og større betydning, efterhånden som Malpensa bliver mere og mere overtrafikeret.

Det er således klart, at Alitalia i vid udstrækning stadig vil benytte sig af sin hovedlufthavn i Rom, som det kan betjene fra Linate, mens Fællesskabets øvrige luftfartsselskaber ikke længere vil kunne flyve på deres respektive hovedlufthavne fra denne lufthavn, da disse flyvninger skal foretages fra Malpensa.

- (36) Da de italienske regler kun tillader flyvninger på ruten Milano-Rom fra Linate lufthavn, bliver Alitalia fra den 25. oktober 1998 det eneste af Fællesskabets luftfartsselskaber, der kan nå sin hovedlufthavn i Rom-Fiumicino fra Milano ved at flyve fra enten Linate lufthavn eller Malpensa lufthavn. Alle de øvrige nævnte luftfartsselskaber kan kun flyve på deres respektive hovedlufthavne fra Malpensa.
- (37) Linate lufthavn ligger 10 km sydøst for Milanos bymidte. De fleste af Fællesskabets lufthavne, som betjener byer af samme størrelse eller endnu større, ligger ikke så tæt på bymidten. På grund af denne fordelagtige beliggenhed nyder lufthavnen godt både af det transportnet, som forbinder alle Norditaliens vigtigste områder med byen Milano, og af byens eget transportnet. Et omfattende motorvejsnet forbinder Milano med Torino, Bergamo og Venezia (A4), Varese (A8), Genova (A7) og Bologna (A1). Dette vejnet suppleres af en indre og en ydre ring, hvoraf den sidste fører direkte til Linate lufthavn. Lufthavnen er derfor let tilgængelig både fra Norditalien og fra Milano. Den korte afstand mellem Linate og bymidten gør jernbaneforbindelse overflødig.
- (38) Malpensa lufthavn ligger 53 km nordvest for Milanos bymidte. Ingen anden lufthavn i Fællesskabet, som betjener en by af samme størrelse eller endnu større, ligger så langt fra bymidten. På grund af denne beliggenhed nyder den kun delvis godt af det transportnet, som forbinder Norditalien med Milano og af byens eget transportnet. Lufthavnen kan faktisk kun nå ad motorvej A8, som forbinder Milano med Varese. A8 fører imidlertid ikke direkte til Malpensa lufthavn. Forbindelsen fra motorvejen til lufthavnen knyttes af vej SS336. Der findes på nuværende tidspunkt ikke andre forbindelser til Milanos motorvejsnet. Desuden er der, trods den lange afstand fra Milano, heller ingen direkte jernbaneforbindelse på nuværende tidspunkt.
- (39) Det er derfor klart, at Malpensa lufthavns adgangsforhold på nuværende tidspunkt på ingen måde svarer til Linate lufthavns. De to lufthavne kan derfor ikke betragtes som lige attraktive.
- (40) Denne situation ændrer sig ikke efter den 25. oktober 1998 og kan endda forværres, da de adgangsinfrastrukturer, der betragtes som nødvendige for en trafikoverførsel, ikke er parate. Disse infrastrukturer blev udpeget på mødet i Christophersen-gruppen den 27. oktober 1997 om opfølgningen af Malpensa 2000-projektet og omfatter elementerne under punkt 40.1-1-40.3.

40.1. En forlængelse af vej SS336

På nuværende tidspunkt ender vej SS336, der forbinder motorvejen A8 med lufthavnen, ved den eksisterende nordre terminal, men fortsætter ikke til den nye terminal.

40.2. En forbedring af motorvej A8

Denne motorvej er på nuværende tidspunkt stærkt overtrafikeret. Situationen vil blive forværret, når den trafikoverførsel, som de italienske regler indebærer, har fundet sted. Motorvejens kapacitet skal forøges ved hjælp af følgende moderniseringsarbejder:

- anlæggelse af et ekstra spor i hver side
- anlæggelse af et nødspor
- forøgelse af betalingsstedernes kapacitet.

40.3. En funktionsdygtig direkte jernbaneforbindelse fra Milano til lufthavnen.

- (41) Ifølge de oplysninger, de italienske myndigheder har givet, kan forlængelsen af SS336 blive færdig til den 25. oktober 1998, men arbejdet på at modernisere motorvejen A8 bliver ikke færdigt før december 2000 (indtil nu er kun det ekstra spor blevet anlagt), og en direkte jernbaneforbindelse bliver næppe funktionsdygtig før maj 1999. Denne jernbaneforbindelse bliver en foreløbig forbindelse (to tog i timen — turen varer 39 minutter). Den fuldt funktionsdygtige jernbaneforbindelse (»Malpensaekspresen«: fire tog i timen — turen varer 30 minutter) vil først være klar i 2001. De italienske myndigheder har ikke givet noget officielt tilsagn om at overholde denne tidsplan.
- (42) Efter den 25. oktober 1998 vil Malpensa lufthavns adgangsinfrastruktur derfor ikke svare til den trafik, lufthavnen skal kunne klare, dels som følge af trafikoverførslen fra Linate, dels på grund af markedets vækst. Ifølge de oplysninger, Kommissionen er i besiddelse af, ser denne situation ud til at skulle vare i hvert fald indtil december 2000, hvor alle de nævnte infrastrukturer efter planerne skulle være færdige.
- (43) Selv når disse infrastrukturer er færdige, vil de dog ikke nødvendigvis være tilstrækkelige til at opveje denne lufthavns uheldige geografiske beliggenhed i forhold til Linate lufthavns. Hvad dette angår, må der tages hensyn ikke blot til de forskellige transportforbindelsers tilstedeværelse, men også til deres kvalitet.
- (44) Da adgangsforbindelserne til Linate lufthavn og Malpensa lufthavn således er forskellige, mener Kommissionen ikke, at disse to lufthavne vil være lige attraktive, før adgangsinfrastrukturernes til Malpensa opvejer denne lufthavns geografiske beliggenhed i forhold til Linate.
- (45) Når alt dette og konkurrenceforholdene mellem Alitalia og Fællesskabets øvrige luftfartselskaber tages i betragtning, vil kriterierne i dekret nr. 46-T medføre en konkurrencefordel for Alitalia, idet kun Alitalia får mulighed for at flyve til sin hovedlufthavn Rom-Fiumicino fra Linate lufthavn, mens Fællesskabets øvrige luftfartselskaber er nødt til at flyve til deres respektive hovedlufthavne fra Malpensa lufthavn. Denne konkurrencefordel vil være til stede, så længe Malpensa lufthavn ikke råder over en adgangsinfrastruktur, som kan ændre den nuværende situation, hvor forbrugerne er uvillige til at benytte denne lufthavn.
- (46) Kommissionen mener derfor, at kriterierne i dekret nr. 46-T, der i kraft af dekret nr. 70-T skal anvendes fra den 25. oktober 1998, i praksis vil indebære en forskelsbehandling til fordel for Alitalia. Anvendelse af nævnte kriterier er derfor ikke i overensstemmelse med det principielle forbud mod forskelsbehandling på grundlag af luftfartselskabets identitet i artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92.

Proportionalitetsprincippet

- (47) Ved at udbygge og forbedre de nuværende anlæg i Malpensa lufthavn tager projekt Malpensa 2000 sigte på at gøre denne lufthavn til en fuldt funktions- og bæredygtig hovedlufthavn. De italienske regler bidrager til dette formål ved at sikre, at en tilstrækkelig

trafikmængde vil blive overført fra Linate lufthavn til Malpensa lufthavn, således at dennes bæredygtighed som hovedlufthavn sikres. Artikel 8, stk. 1 i forordning (EØF) nr. 2408/92 anerkender udtrykkelig retten til en aktiv lufthavnspolitik. Den skal imidlertid være forenelig med de generelle principper i Fællesskabets lovgivning og ikke mindst med den tredje pakke med foranstaltninger for liberalisering af luftfarten (se beslutning 95/259/EF, s. 31).

- (48) De italienske regler giver ikke længere luftfartsselskaberne mulighed for at vælge Linate lufthavn til drift af andre flyruter end dem, der overholder bestemte grænser. Det vil i praksis sige alle flyruter, undtagen Milano-Rom. Reglerne begrænser derfor den frie ret til at tilbyde lufttransport i Fællesskabet til og fra Milano. Selv om de ikke kunne betragtes som udtryk for forskelsbehandling, siger Domstolens retspraksis (se navnlig den tidligere omtalte dom af 26. juli 1991) alligevel følgende: »Endelig skal anvendelsen af nationale regler på tjenesteydere, der er etableret i andre medlemsstater, være egnet til at nå det mål, der forfølges med reglerne, og deri må ikke gå ud over, hvad der er nødvendigt for at målet nås; det må således kræves, at samme resultat ikke kan nås ved hjælp af mindre indgribende regler« (præmis 15).
- (49) Hvad dette angår, konstaterer Kommissionen, at det ikke er bevist, at så restriktive foranstaltninger er nødvendige for at udvikle en funktions- og bæredygtig hovedlufthavn og for det transeuropæiske nets succes. Det modsatte synes at fremgå af punkt 49.1 og 49.2.

49.1. Malpensa 2000-projektets funktionsdygtighed (herunder rettidig flydrift og normal adgang for alle passagerer) kræver ikke, at der den 25. oktober 1998 overføres en sådan trafikmængde, som de italienske regler indebærer. Anvendelsen af kriterierne i disse regler vil føre til en anslået trafikoverførsel på 11,7 mio. passagerer, mens Linate lufthavn kun beholder 2,5 mio.

Malpensas funktionsdygtighed som hovedlufthavn kræver overførsel af en trafikmængde, som kan forenes med lufthavnens faciliteter og adgangsinfrastruktur. Ellers kan Malpensas udvikling og fremtidige stilling som en af Fællesskabets velfungerende hovedlufthavne trues. Som allerede nævnt bliver den nødvendige adgangsinfrastruktur til lufthavnen ikke færdig til den 25. oktober 1998. På dette tidspunkt vil den nuværende adgangsinfrastruktur derfor ikke være tilstrækkelig til den trafikmængde, der skal overføres. Det ser ud til at skulle blive tilfældet i hvert fald indtil december 2000, hvor forbedringen af motorvej A8 og den midlertidige jernbaneforbindelse ifølge de oplysninger, de italienske myndigheder har givet, skal være funktionsdygtige, forudsat trafikken på lufthavnen på det tidspunkt ikke kræver yderligere forbedringer af adgangsinfrastrukturene.

49.2. Malpensa 2000-projektets finansieringsordninger kræver ikke, at trafikoverførslen fra Linate til Malpensa skal være afviklet den 25. oktober 1998. Ifølge kontrakten mellem EIB og SEA om projektets finansiering skal trafikoverførslen fra Linate til Malpensa være færdig senest den 31. december 2000.

- (50) I betragtning heraf mener Kommissionen, at oprettelsen af en fuldt funktions- og bæredygtig hovedlufthavn ikke kan anses at kræve en overførsel på 11,7 mio. passagerer allerede den 25. oktober 1998. En udsættelse af overførslen eller en gradvis overførsel af denne mængde fra den 25. oktober 1998 egner sig bedre til dette formål og vil også berøre den frie ret til at tilbyde lufttransport til og fra Milano i mindre grad. De italienske regler er derfor ikke absolut nødvendige for at nå de italienske myndigheders mål, som kan nås ved hjælp af regler, som er mindre restriktive, når det gælder den frie ret til at tilbyde lufttransport.

- (51) Endelig begrundede de italienske myndigheder de høje grænser for den trafik, der stadig kunne benytte Linate, med, at kun trafik inden for disse grænser ville være berettiget i både Malpensa og Linate, og det ville især gælde ruter, der fortrinsvis blev benyttet af punkt til punkt-trafik.
- Hvis formålet med dekret nr. 46-T er at beholde de ruter, der fortrinsvis benyttes til punkt til punkt-trafik, i Linate — hvad der synes at være tilfældet, da den 12. betragtning i dekretet »navnlig« henviser til trafikken mellem Milano og Rom — så kan dekretet ikke betragtes som rimeligt i forhold til formålet, nemlig at beholde disse ruter i Linate, da det lægger unødvendige restriktioner på alle andre ruter end Milano-Rom ved helt at udelukke dem fra Linate.
- At pålægge restriktioner, der med øjeblikkelig virkning fører til en så drastisk aktivitetsnedsækning i Linate som fra 14,2 millioner passagerer om året i 1997 til 2,5 millioner, når de nye regler træder i kraft, forekommer heller ikke at være den mest velegnede foranstaltning, hvormed det formål, der nævnes i 11. betragtning, nemlig at holde Linate lufthavn i gang under alle omstændigheder, kan opfyldes.
- (52) Kommissionen mener derfor, at trafikfordelingsreglerne i dekret nr. 46-T og nr. 70-T ikke er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Konklusion

- (53) Kommissionen konkluderer, at trafikfordelingsreglerne i dekret nr. 46-T og nr. 70-T ikke er i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92, da anvendelsen af dem vil være i strid både med det principielle forbud mod forskelsbehandling og med proportionalitetsprincippet. På grundlag af artikel 8, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2408/92 vil det derfor være korrekt at træffe den beslutning, at Italien ikke kan anvende disse regler.
- (54) Denne beslutning bestrider på ingen måde Italiens ret til at føre en aktiv lufthavnspolitik og til nærmere betegnet at udvikle en fuldt funktions- og bæredygtig hovedlufthavn i Malpensa. De trafikfordelingsregler, som er nødvendige for at nå dette mål, skal imidlertid være i overensstemmelse med principperne i Fællesskabets lovgivning, således som de er beskrevet i det foregående.
- (55) Beslutningen er heller ikke i konflikt med det forhold, at Malpensa 2000-projektet er et projekt af fælles interesse og er blevet udvalgt som prioriteret projekt inden for det transeuropæiske net. Kommissionen minder i den forbindelse om, at medlemsstaternes foranstaltninger til støtte for projekter inden for det transeuropæiske net, der skal skabe forudsætninger for, at projekternes mål kan nås, skal være i fuld overensstemmelse med alle sider af Fællesskabets lovgivning —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Italien kan ikke anvende de trafikfordelingsregler for Milanos lufthavnssystem, som er fastsat i dekret nr. 46-T af 5. juli 1996 og dekret nr. 70-T af 13. oktober 1997.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. september 1998.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 24. november 1998

om ændring af beslutning 97/296/EF om listen over tredjelande, hvorfra det er tilladt at indføre fiskerivarer til konsum

(meddelt under nummer K(1998) 3585)

(EØS-relevant tekst)

(98/711/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets beslutning 95/408/EF af 22. juni 1995 om betingelserne for opstilling i en overgangsperiode af midlertidige lister over tredjelandsvirksomheder, hvorfra medlemsstaterne kan indføre visse animalske produkter, fiskerivarer og levende toskallede bløddyr⁽¹⁾, senest ændret ved beslutning 98/603⁽²⁾, særlig artikel 2, stk. 2, og artikel 7, og

ud fra følgende betragtninger:

Kommissionens beslutning 97/296/EF⁽³⁾, senest ændret ved beslutning 98/573/EF⁽⁴⁾, indeholder en liste over lande og territorier, hvorfra det er tilladt at indføre fiskerivarer til konsum; del I i bilag I indeholder en liste over navne på lande og territorier, der er omfattet af en særlig beslutning, og del II en liste over navne på lande og territorier, der opfylder betingelserne i artikel 2, stk. 2, i beslutning 95/408/EF; bilag II indeholder en liste over navne på lande og territorier, hvorfra der er tilladt indførsel indtil den 31. januar 1999 på betingelserne i artikel 11, stk. 7, i Rådets direktiv 91/493/EØF⁽⁵⁾;

i Kommissionens beslutning 98/695/EF⁽⁶⁾ og 98/675/EF⁽⁷⁾ er der fastsat særlige betingelser for indførsel af

fiskerivarer og akvakulturprodukter med oprindelse i henholdsvis Mexico og Estland;

Mexico og Estland bør derfor tilføjes til del I på listen i bilag I over lande og territorier, hvorfra det er tilladt at indføre fiskerivarer til konsum;

de i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Veterinærkomité —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Bilag I og bilag II til nærværende beslutning erstatter bilag I og bilag II til beslutning 97/296/EF.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. november 1998.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 243 af 11. 10. 1995, s. 17.

⁽²⁾ EFT L 289 af 28. 10. 1998, s. 36.

⁽³⁾ EFT L 122 af 14. 5. 1997, s. 21.

⁽⁴⁾ EFT L 277 af 14. 10. 1998, s. 49.

⁽⁵⁾ EFT L 268 af 24. 9. 1991, s. 15.

⁽⁶⁾ EFT L 332 af 8. 12. 1998, s. 9.

⁽⁷⁾ EFT L 317 af 26. 11. 1998, s. 42.

BILAG I

Liste over lande og territorier, hvorfra det er tilladt at indføre fiskerivarer til konsum, uanset under hvilken form

I. Lande og territorier, der er omfattet af en særlig beslutning i henhold til Rådets direktiv 91/493/EØF

AL	ALBANIEN	FO	FÆRØERNE	MY	MALAYSIA
AR	ARGENTINA	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIEN	GM	GAMBIA	NZ	NEW ZEALAND
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERU
BR	BRASILIEN	ID	INDONESIEN	PH	FILIPPINERNE
CA	CANADA	IN	INDIEN	RU	RUSLAND
CI	CÔTE D'IVOIRE	JP	JAPAN	SG	SINGAPORE
CL	CHILE	KR	SYDKOREA	SN	SENEGAL
CO	COLOMBIA	MA	MAROKKO	TH	THAILAND
CU	CUBA	MG	MADAGASKAR	TN	TUNESIEN
EC	ECUADOR	MR	MAURETANIEN	TW	TAIWAN
EE	ESTLAND	MV	MALDIVERNE	TZ	TANZANIA
FK	FALKLANDSØERNE	MX	MEXICO	UY	URUGUAY
				ZA	SYDAFRIKA

II. Lande og territorier, der opfylder betingelserne i artikel 2, stk. 2, i Rådets beslutning 95/408/EF

BJ	BENIN	HN	HONDURAS	PA	PANAMA
BZ	BELIZE	HZ	KROATIEN	PG	PAPUA NY GUINEA
CH	SCHWEIZ	HU	UNGARN ⁽¹⁾	PK	PAKISTAN
CM	CAMEROUN	IL	ISRAEL	PL	POLEN
CN	KINA	JM	JAMAICA	SC	SEYCHELLERNE
CR	COSTA RICA	KZ	KASAKHSTAN ⁽²⁾	SI	SLOVENIEN
CV	KAP VERDE	LT	LITAUEN	SR	SURINAM
CZ	TJEKKIET	LV	LETLAND	TG	TOGO
FJ	FIJI	LV	LETLAND	TR	TYRKIET
GL	GRØNLAND	MT	MALTA	UG	UGANDA
GN	GUINEA	MU	MAURITIUS	US	USA
HK	HONG KONG	NA	NAMIBIA	VE	VENEZUELA
		NI	NICARAGUA	VN	VIETNAM

⁽¹⁾ Kun tilladt for indførsel af levende dyr til konsum.

⁽²⁾ Kun tilladt for indførsel af kaviar.

BILAG II

Liste over lande og territorier, hvorfra der er tilladt indførsel af fiskerivarer til konsum indtil den 31. januar 1999 på betingelserne i artikel 11, stk. 7, i direktiv 91/493/EØF

AO	ANGOLA
AZ	ASERBAJDSJAN ⁽¹⁾
BG	BULGARIEN
BS	BAHAMAS
CG	CONGO-BRAZZAVILLE
DZ	ALGERIET
EG	EGYPTEN
ER	ERITREA
GA	GABON
GW	GUINEA-BISSAU
IR	IRAN
KE	KENYA
LC	SAINT LUCIA
LK	SRI LANKA
MK	MAKEDONIEN
MM	MYANMAR
MZ	MOZAMBIQUE
RO	RUMÆNIEN
SB	SALOMONØERNE ⁽²⁾
SH	SAINT HELENA
ZW	ZIMBABWE

⁽¹⁾ Kun tilladt for indførsel af kaviar.

⁽²⁾ Kun tilladt for indførsel fra Solomon Taiyo Limited.

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. november 1998

om ændring af visse oplysninger på listen i bilaget til forordning (EF) nr. 44/98 om listen for 1998 over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der ved fiskeri efter tunge i visse af Fællesskabets områder har tilladelse til at anvende bomtrawl, hvis samlede bomlængde overstiger 9 m

(meddelt under nummer K(1998) 3617)

(98/712/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 894/97 af 29. april 1997 om fastlæggelse af tekniske foranstaltninger til bevarelse af fiskeressourcerne ⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EØF) nr. 3554/90 af 10. december 1990 om fastlæggelse af reglerne for udarbejdelsen af listen over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der ved fiskeri efter tunge i visse af Fællesskabets områder har tilladelse til at anvende bomtrawl, hvis samlede længde overstiger 9 m ⁽²⁾, ændret ved forordning (EF) nr. 3407/93 ⁽³⁾, særlig artikel 2, og ud fra følgende betragtninger:

Kommissionens forordning (EF) nr. 44/98 ⁽⁴⁾ fastsætter listen for 1998 over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der ved fiskeri efter tunge i visse af Fællesskabets områder har tilladelse til at anvende bomtrawl, hvis samlede bomlængde overstiger 9 m, jf. artikel 10, stk. 3, litra c), i forordning (EF) nr. 894/97;

myndighederne i de pågældende medlemsstater har anmodet om ændringer i de oplysninger, som er opført på den førnævnte liste; disse anmodninger indeholder alle de

oplysninger, der i henhold til artikel 2 i forordning (EØF) nr. 3554/90 berettiger anmodningerne; det fremgår af vurderingen af disse oplysninger, at de er i overensstemmelse med ovennævnte bestemmelse, og at oplysningerne på denne liste derfor bør ændres —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Oplysningerne på listen i bilaget til forordning (EF) nr. 44/98 ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende beslutning.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 1998.

På Kommissionens vegne

Emma BONINO

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 132 af 23. 5. 1997, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 11. 12. 1990, s. 11.

⁽³⁾ EFT L 310 af 14. 12. 1993, s. 19.

⁽⁴⁾ EFT L 5 af 9. 1. 1998, s. 24.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
----	----	------------	------	---------	-----

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH	9	Glaube	DMY	Heiligenhafen	220

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
----	----	-------	--------	---------	-----

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / GERMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	210
HAR	3	Sperber	DCVF	Harlesiel	146
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. november 1998

om ændring af visse oplysninger i listen i bilaget til forordning (EØF) nr. 55/87 om listen over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der i visse af Fællesskabets kystområder har tilladelse til at anvende bomtrawl

(meddelt under nummer K(1998) 3618)

(98/713/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 894/97 af 29. april 1997 om fastlæggelse af tekniske foranstaltninger til bevarelse af fiskeressourcerne ⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EØF) nr. 55/87 af 30. december 1986 om listen over fartøjer med en længde overalt på over 8 m, der i visse af Fællesskabets kystområder har tilladelse til at anvende bomtrawl ⁽²⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 3410/93 ⁽³⁾, særlig artikel 3, og

ud fra følgende betragtning:

Myndighederne i de berørte medlemslande har anmodet om at få ændret oplysningerne i den liste, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, litra b), i forordning (EF) nr. 894/97; anmodningerne indeholder alle fornødne oplysninger til begrundelse for anmodningerne i henhold til artikel 3 i forordning (EØF) nr. 55/87; disse oplysninger er blevet vurderet, og Kommissionen har fastslået, at de

opfylder ovennævnte bestemmelse; oplysningerne i listen i bilaget til nævnte forordning bør derfor ændres —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Oplysningerne i listen i bilaget til forordning (EF) nr. 55/87 ændres som anført i bilaget til nærværende beslutning.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 1998.

På Kommissionens vegne

Emma BONINO

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 132 af 23. 5. 1997, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 8 af 10. 1. 1987, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 310 af 14. 12. 1993, s. 27.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

E	428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS	15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
FRI	3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG	7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220
SH	13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAT / NEDERLÄNDERNA

ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198