De Europæiske Fællesskabers

Tidende

ISSN 0378-6994

L 334

34. årgang

5. december 1991

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

* **Rådets forordning (EØF) nr. 3514/91 af 2. december 1991 om ændring af forordning (EØF) nr. 450/89 om tilpasning af den endelige antidumpingtold på importen af urinstof med oprindelse i Saudi-Arabien i henhold til forordning (EØF) nr. 3339/87** 1

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3515/91 af 4. december 1991 om fastsættelse af importafgifterne for korn, mel, grove gryn og fine gryn af hvede eller rug 2

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3516/91 af 4. december 1991 om fastsættelse af de præmier, hvormed importafgifterne for korn, mel og malt skal forhøjes 4

* **Kommissionens forordning (EØF) nr. 3517/91 af 3. december 1991 om fastsættelse af enhedsværdier til ansættelsen af toldværdien af visse letfordærvelige varer** 6

* **Kommissionens forordning (EØF) nr. 3518/91 af 4. december 1991 om Den Statistiske Landefortegnelse for Fællesskabets Udenrigshandel og for Samhandelen mellem dets Medlemsstater** 10

* **Kommissionens forordning (EØF) nr. 3519/91 af 4. december 1991 om ophævelse af forordning (EØF) nr. 2158/89 om fastsættelse af den faktiske produktion af samt de priser og præmier, der i henhold til ordningen med maksimale garantimængder skal betales for tobak fra 1988-høsten** 16

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3520/91 af 3. december 1991 om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 500 000 tons byg, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse 18

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3521/91 af 3. december 1991 om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse 21

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3522/91 af 3. december 1991 om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det franske interventionsorgans besiddelse i Gent 24

(Fortsættes på omslagets anden side)

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.

Indhold (fortsat)

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3523/91 af 3. december 1991 om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 300 000 tons byg, som er i det spanske interventionsorgans besiddelse 27

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3524/91 af 4. december 1991 om de ansøgninger om SMS-licenser, der den 2. december 1991 er indgivet for indførsel af majs til Portugal 30

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3525/91 af 4. december 1991 om opkrævning af en udligningsafgift ved indførsel af friske citroner med oprindelse i Sydafrika 31

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3526/91 af 4. december 1991 om fastsættelse af eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand 33

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3527/91 af 4. december 1991 om fastsættelse af importafgifterne for hvidt sukker og råsukker 35

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3528/91 af 4. december 1991 om fastsættelse af det maksimale restitutionsbeløb ved udførsel af hvidt sukker i forbindelse med den 32. dellicitation under den løbende hovedlicitation omhandlet i forordning (EØF) nr. 963/91 37

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3529/91 af 4. december 1991 om ændring af de korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for korn 38

Kommissionens forordning (EØF) nr. 3530/91 af 4. december 1991 om ændring af det korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for malt 40

II *Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

Kommissionen

91/619/EØF :

* **Kommissionens beslutning af 2. oktober 1991 om en fusions uforenelighed med det fælles marked (Sag nr. IV/M.053 — Aerospatiale-Alenia/de Havilland) — Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89** 42

91/620/EØF :

* **Kommissionens direktiv af 22. november 1991 om ændring af bilagene til Rådets direktiv 70/524/EØF om tilsætningsstoffer til foderstoffer** 62

Berigtigelser

Berigtigelse til Kommissionens forordning (EØF) nr. 3465/91 af 29. november 1991 om fastsættelse af eksportrestitutionerne for produkter forarbejdet på basis af korn og ris (EFT nr. L 328 af 30. 11. 1991) 64

Berigtigelse til Kommissionens forordning (EØF) nr. 3509/91 af 3. december 1991 om ændring af eksportrestitutionerne for korn, mel, grove gryn og fine gryn af hvede eller rug (EFT nr. L 333 af 4. 12. 1991) 64

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 3514/91

af 2. december 1991

om ændring af forordning (EØF) nr. 450/89 om tilpasning af den endelige antidumpingtold på importen af urinstof med oprindelse i Saudi-Arabien i henhold til forordning (EØF) nr. 3339/87

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2423/88 af 11. juli 1988 om beskyttelse mod dumpingimport eller subsidieret import fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab [1],

under henvisning til forslag fra Kommissionen forelagt efter konsultation i det rådgivende udvalg, der er nedsat i henhold til nævnte forordning, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved forordning (EØF) nr. 3339/87 [2] indførtes der en antidumpingtold på 40 % importen af urinstof med oprindelse i Saudi-Arabien;

efter en delvis undersøgelse af foranstaltningerne nedsattes denne antidumpingtold til 12,8 % ved forordning (EØF) nr. 450/89 [3];

ved Domstolens afgørelse af 27. juni 1991 i sag C-49/88 blev artikel 1 i forordning (EØF) nr. 3339/87 erklæret ugyldig for så vidt angår den antidumpingtold, der var pålagt de saudiarabiske sagsøgere;

under disse omstændigheder bør den antidumpingtold, der ved forordning (EØF) nr. 450/89 blev pålagt importen af urinstof med oprindelse i Saudi-Arabien, ophæves, eftersom de faktiske omstændigheder, der førte til vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 3339/87, som var genstanden for Domstolens afgørelse i sag C-49/88, i det væsentlige ikke ændredes som led i den undersøgelse, der førte til vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 450/89; endvidere bør der tages hensyn til, at importen af den pågældende vare til Fællesskabet har været ubetydelig siden gennemførelsen af den oprindelige undersøgelse —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Den antidumpingtold, der ved forordning (EØF) nr. 450/89 indførtes på importen af urinstof med oprindelse i Saudi-Arabien, ophæves.

Artikel 2

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

Den anvendes fra den 25. februar 1989.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. december 1991.

På Rådets vegne

H. VAN DEN BROEK

Formand

---

[1] EFT nr. L 209 af 2. 8. 1988, s. 1.
[2] EFT nr. L 317 af 7. 11. 1987, s. 1.
[3] EFT nr. L 52 af 24. 2. 1989, s. 1.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3515/91

af 4. december 1991

om fastsættelse af importafgifterne for korn, mel, grove gryn og fine gryn af hvede eller rug

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3577/90 [2], særlig artikel 13, stk. 5,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1676/85 af 11. juni 1985 om regningsenhedens værdi og de vekselkurser, der skal anvendes inden for den fælles landbrugspolitik [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2205/90 [4], særlig artikel 3,

under henvisning til udtalelse fra Det Monetære Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

De importafgifter, som skal opkræves ved indførsel af korn, mel af hvede og rug og grove gryn og fine gryn af hvede, er fastsat ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 2661/91 [5] og de senere forordninger, der ændrer denne;

for at tillade en normal funktion af afgiftsordningen må det ved beregningen af disse sidste tages i betragtning:

— for så vidt angår de valutaer, som indbyrdes holdes inden for en a vista-margen på højst 2,25 %, anvendes en omregningskurs, der er baseret på disse valutaers centralkurs og multipliceret med den i artikel 3, stk. 1, sidste afsnit, i forordning (EØF) nr. 1676/85 fastsatte korrektionsfaktor

— for de øvrige valutaer en omregningskurs på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende,* C-udgaven, i en nærmere fastlagt periode, multipliceret med den i foregående led omhandlede faktor;

disse kurser er de kurser, der noteres fra den 3. december 1991;

ovennævnte justeringsfaktor anvendes på alle elementer til beregning af importafgifterne, herunder ækvivalensko-efficienterne;

anvendelsen af de bestemmelser, der er nævnt i forordning (EØF) nr. 2661/91 på de tilbudspriser og de dagsnoteringer, som Kommissionen har kendskab til, fører til at ændre de for tiden gældende importafgifter i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Importafgifterne for de i artikel 1, litra a), b) og c), i forordning (EØF) nr. 2727/75 nævnte produkter fastsættes som angivet i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
[2] EFT nr. L 353 af 17. 12. 1990, s. 23.
[3] EFT nr. L 164 af 24. 6. 1985, s. 1.
[4] EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 9.
[5] EFT nr. L 250 af 7. 9. 1991, s. 1.

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om fastsættelse af importafgifterne for korn, mel, grove gryn og fine gryn af hvede eller rug

(ECU/ton)

KN-kode	Importafgiftsbeløb
0709 90 60	129,89 (2) (3)
0712 90 19	129,89 (2) (3)
1001 10 10	181,72 (1) (5)
1001 10 90	181,72 (1) (5)
1001 90 91	156,87
1001 90 99	156,87
1002 00 00	163,33 (6)
1003 00 10	141,88
1003 00 90	141,88
1004 00 10	130,80
1004 00 90	130,80
1005 10 90	129,89 (2) (3)
1005 90 00	129,89 (2) (3)
1007 00 90	139,59 (4)
1008 10 00	65,94
1008 20 00	131,18 (4)
1008 30 00	80,28 (5)
1008 90 10	(7)
1008 90 90	80,28
1101 00 00	232,62 (8)
1102 10 00	241,67 (8)
1103 11 10	294,98 (8)
1103 11 90	250,39 (8)

(1) For hård hvede med oprindelse i Marokko, som transporteres direkte fra dette land til Fællesskabet, nedsættes importafgiften med 0,60 ECU pr. ton.

(2) I henhold til forordning (EØF) nr. 715/90 opkræves ingen importafgift ved direkte indførsel af varer med oprindelse i staterne i Afrika, Vestindien og Stillehavet eller i de oversøiske lande og territorier i de franske oversøiske departementer.

(3) For majs med oprindelse i AVS-staterne eller OLT nedsættes importafgiften ved indførsel i Fællesskabet med 1,81 ECU pr. ton.

(4) For hirse og sorghum med oprindelse i AVS-staterne eller OLT opkræves importafgiften ved indførsel i Fællesskabet i henhold til forordning (EØF) nr. 715/90.

(5) For hård hvede og kanariefrø, der er produceret i Tyrkiet og transporteret umiddelbart fra dette land til Fællesskabet, nedsættes importafgiften med 0,60 ECU pr. ton.

(6) Den importafgift, der skal opkræves for rug, der er produceret i Tyrkiet og transporteret umiddelbart fra dette land til Fællesskabet, er fastsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 1180/77 (EFT nr. L 142 af 9. 6. 1977, s. 10) og Kommissionens forordning (EØF) nr. 2622/71 (EFT nr. L 271 af 10. 12. 1971, s. 22).

(7) Ved import af det under KN-kode 1008 90 10 henhørende produkt (triticale) opkræves dog importafgiften for rug.

(8) Ved indførsel til Portugal forhøjes importafgiften med det beløb, der er fastsat i artikel 2, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3808/90.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3516/91

af 4. december 1991

om fastsættelse af de præmier, hvormed importafgifterne for korn, mel og malt skal forhøjes

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3577/90 [2], særlig artikel 15, stk. 6,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1676/85 af 11. juni 1985 om regningsenhedens værdi og de vekselkurser, der skal anvendes inden for den fælles landbrugspolitiks rammer [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2205/90 [4], særlig artikel 3,

under henvisning til udtalelse fra Det Monetære Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

De præmier, hvormed importafgifterne for korn og malt skal forhøjes, er fastsat ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1845/91 [5], og de senere forordninger, der ændrer denne;

for at tillade en normal funktion af afgiftsordningen må det ved beregningen af disse sidste tages i betragtning:

— for så vidt angår de valutaer, som indbyrdes holdes inden for en a vista-margen på højst 2,25 %, anvendes en omregningskurs, der er baseret på disse valutaers centralkurs og multipliceret med den i artikel 3, stk. 1, sidste afsnit, i forordning (EØF) nr. 1676/85 fastsatte korrektionsfaktor

— for de øvrige valutaer en omregningskurs på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende,* C-udgaven, i en nærmere fastlagt periode, multipliceret med den i foregående led omhandlede faktor;

disse kurser er de kurser, der noteres fra den 3. december 1991;

de nuværende cif-priser, herunder cif-priserne ved terminskøb, fører til at ændre de præmier, hvormed de for tiden gældende importafgifter skal forhøjes, i overensstemmelse med bilaget til denne forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De i artikel 15 i forordning (EØF) nr. 2727/75 omhandlede præmier, hvormed de forudfastsatte importafgifter for korn og malt kommende fra tredjelande skal forhøjes, fastsættes som angivet i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

(1) EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
(2) EFT nr. L 353 af 17. 12. 1990, s. 23.
(3) EFT nr. L 164 af 24. 6. 1985, s. 1.
(4) EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 9.
(5) EFT nr. L 168 af 29. 6. 1991, s. 4.

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om fastsættelse af de præmier, hvormed importafgifterne for korn, mel og malt skal forhøjes

A. Korn og mel

(ECU/ton)

KN-kode	Løbende måned 12	1. term. 1	2. term. 2	3. term. 3
0709 90 60	0	0	0	0
0712 90 19	0	0	0	0
1001 10 10	0	0	0	0
1001 10 90	0	0	0	0
1001 90 91	0	0	0	0
1001 90 99	0	0	0	0
1002 00 00	0	0	0	0
1003 00 10	0	0	0	0
1003 00 90	0	0	0	0
1004 00 10	0	0	0	0
1004 00 90	0	0	0	0
1005 10 90	0	0	0	0
1005 90 00	0	0	0	0
1007 00 90	0	0	0	0
1008 10 00	0	0	0	0
1008 20 00	0	0	0	0
1008 30 00	0	0	0	0
1008 90 90	0	0	0	0
1101 00 00	0	0	0	0

B. Malt

(ECU/ton)

KN-kode	Løbende måned 12	1. term. 1	2. term. 2	3. term. 3	4. term. 4
1107 10 11	0	0	0	0	0
1107 10 19	0	0	0	0	0
1107 10 91	0	0	0	0	0
1107 10 99	0	0	0	0	0
1107 20 00	0	0	0	0	0

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3517/91

af 3. december 1991

om fastsættelse af enhedsværdier til ansættelsen af toldværdien af visse letfordærvelige varer

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EØF) nr. 1577/81 af 12. juni 1981 om indførelse af en ordning med forenklede procedurer ved toldværdiansættelsen af visse letfordærvelige varer [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3334/90 [2], særlig artikel 1, og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til artikel 1 i forordning (EØF) nr. 1577/81 skal Kommissionen fastsætte periodiske enhedsværdier for de varer, der er anført i grupperingen i bilaget;

anvendelsen af de regler og kriterier, som er fastsat i samme forordning, på de oplysninger, der er blevet meddelt Kommissionen i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i nævnte forordning, fører til fastsættelse af enhedsværdier for de pågældende varer som angivet i bilaget til denne forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De enhedsværdier, der er nævnt i artikel 1, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1577/81, fastsættes som angivet i tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 6. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 1991.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 154 af 13. 6. 1981, s. 26.
[2] EFT nr. L 321 af 21. 11. 1990, s. 6.

BILAG

Kode	KN-kode	Varebeskrivelse	Enhedsværdibeløb/100 kg netto									
			ECU	bfr./lfr.	dkr.	DM	ffr.	dr.	Ir. £	lire	fl.	£
1.10	0701 90 51 0701 90 59	Nye kartofler	56,54	2391	448,47	116,16	393,69	12706	43,41	86438	130,84	39,51
1.20	0702 00 10 0702 00 90	Tomater	72,93	3064	578,34	148,81	508,08	16919	55,81	112060	167,71	51,77
1.30	0703 10 19	Spiseløg (bortset fra sætteløg)	16,98	713	134,70	34,66	118,33	3940	13,00	26100	39,06	12,05
1.40	0703 20 00	Hvidløg	166,70	7004	1321,92	340,14	1161,33	38673	127,58	256137	383,34	118,34
1.50	ex 0703 90 00	Porrer	31,69	1342	249,61	65,25	221,05	7103	24,39	48368	73,54	22,07
1.60	ex 0704 10 10 ex 0704 10 90	Blomkål	111,88	4727	881,91	229,55	781,19	24749	86,13	171354	258,72	78,54
1.70	0704 20 00	Rosenkål	53,72	2267	423,88	110,06	374,08	11735	41,29	82719	124,09	37,72
1.80	0704 90 10	Hvidkål og rødkål	23,05	975	182,88	47,36	160,54	5181	17,70	35248	53,35	16,11
1.90	ex 0704 90 90	Broccoli (Brassica oleracea var. italica)	90,45	3800	717,28	184,56	630,14	20984	69,22	138981	208,00	64,21
1.100	ex 0704 90 90	Kinakål	48,42	2050	382,57	99,63	337,79	10913	37,24	73939	112,24	33,73
1.110	0705 11 10 0705 11 90	Hovedsalat	107,54	4518	852,78	219,42	749,18	24948	82,30	165234	247,29	76,34
1.120	ex 0705 29 00	Endivie	45,32	1923	357,88	93,59	315,84	10133	34,99	69174	105,45	31,22
1.130	ex 0706 10 00	Gulerødder	32,74	1384	259,75	67,27	228,02	7359	25,14	50064	75,78	22,88
1.140	ex 0706 90 90	Radiser	102,33	4299	811,51	208,80	712,92	23741	78,32	157238	235,32	72,65
1.150	0707 00 11 0707 00 19	Agurker og asier	64,32	2702	510,07	131,24	448,10	14922	49,22	98831	147,91	45,66
1.160	0708 10 10 0708 10 90	Ærter (Pisum sativum)	294,58	12377	2335,97	601,06	2052,18	68340	225,45	452617	677,39	209,13
1.170		Bønner :										
1.170.1	0708 20 10 0708 20 90	Bønner (Vigna-arter, Phaseolus-arter)	106,06	4456	841,09	216,41	738,91	24606	81,17	162969	243,90	75,30
1.170.2	0708 20 10 0708 20 90	Bønner (Phaseolus Ssp., vulgaris var. Compressus Savi)	156,72	6585	1242,80	319,78	1091,82	36358	119,94	240805	360,39	111,26
1.180	ex 0708 90 00	Valskbønner	40,17	1701	317,44	82,67	280,28	9055	30,90	61351	93,13	27,99
1.190	0709 10 00	Artiskokker	105,85	4447	839,42	215,99	737,44	24557	81,01	162647	243,42	75,15
1.200		Asparges :										
1.200.1	ex 0709 20 00	— Grønne	365,97	15376	2902,06	746,72	2549,51	84901	280,08	562304	841,55	259,81
1.200.2	ex 0709 20 00	— Andre tilfælde	532,18	22360	4220,06	1085,85	3707,39	123459	407,29	817679	1223,75	377,80
1.210	0709 30 00	Auberginer	61,98	2604	491,50	126,46	431,79	14379	47,43	95233	142,52	44,00
1.220	ex 0709 40 00	Bladselleri (Apium graveolens var. Dulce)	71,35	2998	565,85	145,59	497,11	16554	54,61	109640	164,09	50,65
1.230	0709 51 30	Kantareller	713,23	30060	5626,73	1460,68	4977,83	162425	546,18	1092598	1645,94	501,92
1.240	0709 60 10	Sød peber	87,01	3655	689,97	177,53	606,15	20185	66,59	133689	200,08	61,77
1.250	0709 90 50	Fennikel	151,15	6399	1194,24	311,01	1054,46	34069	116,26	230809	350,38	105,31
1.260	0709 90 70	Courgetter	43,05	1809	341,44	87,85	299,96	9989	32,95	66157	99,01	30,56
1.270	0714 20 10	Søde kartofler, hele, friske (bestemt til menneskeføde)	98,95	4174	781,50	202,59	690,51	22594	75,77	151536	228,30	69,55
2.10	ex 0802 40 00	Spiselige kastanjer (Castanea-arter), friske	133,25	5599	1056,69	271,89	928,32	30914	101,98	204745	306,42	94,60
2.20	ex 0803 00 10	Bananer (andre end pisang), friske	43,72	1837	346,69	89,20	304,57	10142	33,46	67176	100,53	31,03
2.30	ex 0804 30 00	Ananas, friske	46,69	1961	370,25	95,27	325,27	10832	35,73	71741	107,36	33,14
2.40	ex 0804 40 10 ex 0804 40 90	Avocadoer, friske	91,30	3836	723,99	186,28	636,04	21180	69,87	140282	209,94	64,81

Kode	KN-kode	Varebeskrivelse	Enhedsværdibeløb/100 kg netto									
			ECU	bfr./lfr.	dkr.	DM	ffr.	dr.	Ir. £	lire	fl.	£
2.50	ex 0804 50 00	Guavabær og mango, friske	154,74	6501	1227,08	315,73	1078,00	35898	118,42	237759	355,83	109,85
2.60		Appelsiner, friske :										
2.60.1	0805 10 11 0805 10 21 0805 10 31 0805 10 41	— Blod- og halvblodappelsiner	34,48	1454	272,35	70,60	240,64	7874	26,40	52809	79,56	24,23
2.60.2	0805 10 15 0805 10 25 0805 10 35 0805 10 45	— Navels, Naveliner, Navelater, Salustianer, Vernas, Valencialater, Maltoser, Shamoutis, Ovalis, Trovita og Hamliner	46,70	1962	370,37	95,29	325,37	10835	35,74	71763	107,40	33,15
2.60.3	0805 10 19 0805 10 29 0805 10 39 0805 10 49	— Andre varer	24,07	1011	190,90	49,12	167,71	5585	18,42	36989	55,36	17,09
2.70		Mandariner (herunder tangeriner og satsumas), friske ; klementiner, wilkings og lignende krydsninger af citrusfrugter, friske :										
2.70.1	ex 0805 20 10	— Klementiner	68,75	2888	545,17	140,27	478,94	15949	52,61	105633	158,09	48,80
2.70.2	ex 0805 20 30	— Monreales og satsumas	41,49	1743	329,06	84,67	289,08	9626	31,75	63759	95,42	29,46
2.70.3	ex 0805 20 50	— Mandariner og wilkings	65,95	2782	520,88	135,03	460,23	15059	50,50	101001	152,17	46,36
2.70.4	ex 0805 20 70 ex 0805 20 90	— Tangeriner og andre varer	143,49	6028	1137,84	292,77	999,61	33288	109,81	220469	329,95	101,86
2.80	ex 0805 30 10	Citroner (Citrus limon, Citrus limonum), friske	43,16	1813	342,31	88,07	300,72	10014	33,03	66326	99,26	30,64
2.85	ex 0805 30 90	Limefrugter (Citrus aurantifolia), friske	100,37	4217	795,98	204,81	699,28	23286	76,82	154229	230,82	71,26
2.90		Grapefrugter, friske :										
2.90.1	ex 0805 40 00	— Hvide	40,83	1715	323,84	83,32	284,50	9474	31,25	62748	93,91	28,99
2.90.2	ex 0805 40 00	— Lyserøde	55,15	2317	437,38	112,54	384,24	12795	42,21	84747	126,83	39,15
2.100	0806 10 11 0806 10 15 0806 10 19	Druer til spisebrug	97,03	4077	769,45	197,98	675,98	22510	74,26	149090	223,13	68,88
2.110	0807 10 10	Vandmeloner	10,32	435	81,50	21,12	72,01	2356	7,90	15803	23,81	7,25
2.120		Meloner (bortset fra vandmeloner) :										
2.120.1	ex 0807 10 90	— Amarillo, Cuper, Honey Dew (herunder Cantalene), Onteniente, Piel de Sapo (herunder Verde Liso), Rochet, Tendral, Futuro	53,58	2251	424,92	109,33	373,29	12431	41,01	82332	123,22	38,04
2.120.2	ex 0807 10 90	— Andre varer	112,29	4718	890,45	229,12	782,28	26050	85,94	172535	258,22	79,72
2.130	0808 10 91 0808 10 93 0808 10 99	Æbler	68,05	2859	539,65	138,85	474,09	15787	52,08	104563	156,49	48,31
2.140		Pærer										
2.140.1	0808 20 31 0808 20 33 0808 20 35 0808 20 39	Pærer — Nashi (Pyrus pyrifolia)	251,33	10560	1993,01	512,81	1750,89	58306	192,35	386165	577,94	178,42
2.140.2	0808 20 31 0808 20 33 0808 20 35 0808 20 39	Andre varer	76,46	3212	606,31	156,00	532,65	17738	58,51	117479	175,82	54,28
2.150	0809 10 00	Abrikoser	25,50	1078	202,14	52,37	177,93	5786	19,58	39065	58,99	17,80
2.160	0809 20 10 0809 20 90	Kirsebær	90,53	3825	718,45	185,77	632,16	20401	69,52	138679	209,44	63,20
2.170	ex 0809 30 00	Ferskener	280,58	11789	2224,99	572,50	1954,69	65093	214,74	431115	645,21	199,19

Kode	KN-kode	Varebeskrivelse	Enhedsværdibeløb/100 kg netto									
			ECU	bfr./lfr.	dkr.	DM	ffr.	dr.	Ir. £	lire	fl.	£
2.180	ex 0809 30 00	Nektariner	82,65	3490	653,93	169,38	577,04	18814	63,39	126770	190,90	57,88
2.190	0809 40 11 0809 40 19	Blommer	163,70	6878	1298,13	334,01	1140,42	37977	125,28	251525	376,44	116,21
2.200	0810 10 10 0810 10 90	Jordbær	372,66	15658	2955,15	760,38	2596,15	86454	285,21	572590	856,95	264,56
2.205	0810 20 10	Hindbær	1091,5	45862	8655,59	2227,14	7604,08	253223	835,37	1677108	2510,00	774,90
2.210	0810 40 30	Frugter af Vaccinium myrtillus (blåbær)	136,31	5755	1079,64	279,74	950,71	30917	104,59	209154	315,16	95,45
2.220	0810 90 10	Kiwifrugter (Actinidia chinensis Planch.)	115,82	4866	918,43	236,31	806,86	26869	88,64	177956	266,33	82,22
2.230	ex 0810 90 80	Granatæbler	72,24	3035	572,88	147,40	503,29	16760	55,29	111002	166,12	51,28
2.240	ex 0810 90 80	Kakifrugter (dadelblommer) (herunder Sharon-frugter)	105,66	4439	837,90	215,59	736,11	24513	80,86	162351	242,97	75,01
2.250	ex 0810 90 30	Litchiblommer	411,65	17296	3264,29	839,92	2867,73	95498	315,04	632489	946,60	292,24

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3518/91

af 4. december 1991

om Den Statistiske Landefortegnelse for Fællesskabets Udenrigshandel og for Samhandelen mellem dets Medlemsstater

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1736/75 af 24. juni 1975 om statistik over Fællesskabets udenrigshandel og over samhandelen mellem dets medlemsstater [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1629/88 [2], særlig artikel 36 og 41, og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til artikel 35 i forordning (EØF) nr. 1736/75 udarbejdes oplysningerne i overensstemmelse med den gældende version af den i bilag C til forordningen indeholdte Landefortegnelse;

i henhold til artikel 36 i forordning (EØF) nr. 1736/75 offentliggør Kommissionen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* Landefortegnelsen i den version, der hvert år er gældende pr. 1. januar;

den pr. 1. januar 1991 gældende version af Landefortegnelsen var knyttet som bilag til Kommissionens forordning (EØF) nr. 91/91 [3];

den version af Landefortegnelsen, som er gældende fra 1. januar 1992, bør offentliggøres nu;

bestemmelserne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Udenrigshandelsstatistik —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Den pr. 1. januar 1992 gældende version af Den Statistiske Landefortegnelse for Fællesskabets Udenrigshandel og for Samhandelen mellem dets Medlemsstater er knyttet som bilag til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1992.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Henning CHRISTOPHERSEN

Næstformand

---

[1] EFT nr. L 183 af 14. 7. 1975, s. 3.
[2] EFT nr. L 147 af 14. 6. 1988, s. 1.
[3] EFT nr. L 11 af 16. 1. 1991, s. 5.

BILAG

STATISTISK LANDEFORTEGNELSE FOR FÆLLESSKABETS UDENRIGSHANDEL OG SAMHANDELEN MELLEM DETS MEDLEMSSTATER

(Gældende fra den 1. januar 1992)

EUROPA

Fællesskabet

001	Frankrig	Herunder Monaco
002	Belgien og Luxembourg	
003	Nederlandene	
004	Tyskland	Herunder den tidligere Tyske Demokratiske Republiks område og de østrigske områder Jungholz og Mittelberg; undtagen området Büsingen
005	Italien	Herunder San Marino
006	Det Forenede Kongerige	Storbritannien, Nordirland, De Britiske Kanaløer samt øen Man
007	Irland	
008	Danmark	
009	Grækenland	
010	Portugal	Herunder Azorerne og Madeira
011	Spanien	Herunder Balearerne
	Spanske områder uden for statistikområdet	
021	De Kanariske Øer	
	Spanske områder uden for told- og statistikområdet	
022	Ceuta og Melilla	Herunder Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucemas og Chafarinasøerne

Øvrige lande og områder i Europa

024	Island	
025	Færøerne	
028	Norge	Herunder Svalbard og Jan Mayen
030	Sverige	
032	Finland	Herunder Ålandsøerne
036	Schweiz	Herunder Liechtenstein, det tyske område Büsingen og det italienske sogn Campione d'Italia
038	Østrig	Undtagen områderne Jungholz og Mittelbergterritorierne
043	Andorra	
044	Gibraltar	
045	Vatikanstaten	
046	Malta	Herunder Gozo og Comino
048	Jugoslavien	
052	Tyrkiet	
053	Estland	
054	Letland	
055	Litauen	
056	Sovjetunionen	
060	Polen	
062	Tjekkoslovakiet	
064	Ungarn	
066	Rumænien	
068	Bulgarien	
070	Albanien	

AFRIKA

Nordafrika

204	Marokko	
208	Algeriet	
212	Tunesien	
216	Libyen	
220	Egypten	
224	Sudan	

Vestafrika

228	Mauretanien	
232	Mali	
236	Burkina Faso	
240	Niger	
244	Tchad	
247	Kap Verde	
248	Senegal	
252	Gambia	
257	Guinea-Bissau	
260	Guinea	
264	Sierra Leone	
268	Liberia	
272	Elfenbenskysten	
276	Ghana	
280	Togo	
284	Benin	
288	Nigeria	

Central-, Øst- og Sydafrika

302	Cameroun	
306	Den Centralafrikanske Republik	
310	Ækvatorialguinea	
311	Sao Tomé og Principe	
314	Gabon	
318	Congo	
322	Zaire	
324	Rwanda	
328	Burundi	
329	St. Helena og tilhørende områder	Til St. Helena hørende områder: Ascension og Tristan da Cunhaøerne
330	Angola	Herunder Cabinda
334	Etiopien	
338	Djibouti	
342	Somalia	
346	Kenya	
350	Uganda	
352	Tanzania	Tanganyika, Zanzibar og Pemba
355	Seychellerne og tilhørende områder	Mahéøerne, Silhouette, Praslin (herunder La Digue), Frégate, Mamelles og Récifs, Bird og Denis, Plate og Coëtivy; Amiranteøerne, Alphonseøerne, Providenceøerne, Aldabraøerne
357	Britiske områder i Det Indiske Ocean	Chagosøerne
366	Mozambique	
370	Madagascar	
372	Réunion	Herunder Europa, Bassas da India, Juan de Nova, Tromelin og Glorieuseøerne
373	Mauritius	Mauritius, Rodrigues, Agalega og Cargados Carajos Shoals (St. Brandonøerne)
375	Comorerne	Grande Comore, Anjouan og Mohéli
377	Mayotte	Grande-Terre og Pamanzi

378	Zambia	
382	Zimbabwe	
386	Malawi	
388	Sydafrika	
389	Namibia	
391	Botswana	
393	Swaziland	
395	Lesotho	

AMERIKA

Nordamerika

400	USA	Herunder Puerto Rico
404	Canada	
406	Grønland	
408	St. Pierre og Miquelon	

Mellem- og Sydamerika

412	Mexico	
413	Bermudaøerne	
416	Guatemala	
421	Belize	
424	Honduras	Herunder Swanøerne
428	El Salvador	
432	Nicaragua	Herunder Cornøerne
436	Costa Rica	
442	Panama	Herunder den tidligere Kanalzone
446	Anguilla	
448	Cuba	
449	St. Christopher og Nevis	
452	Haiti	
453	Bahamaøerne	
454	Turks- og Caicosøerne	
456	Den Dominikanske Republik	
457	De Amerikanske Jomfruøer	
458	Guadeloupe	Herunder Marie-Galanteøerne, Les Saintes, Petite-Terreøerne, La Désirade, St. Barthélemy og den nordlige del af St. Martin
459	Antigua og Barbuda	
460	Dominica	
461	De Britiske Jomfruøer og Montserrat	
462	Martinique	
463	Caymanøerne	
464	Jamaica	
465	St. Lucia	
467	St. Vincent	Herunder De Nordlige Grenadiner
469	Barbados	
472	Trinidad og Tobago	
473	Grenada	Herunder De Sydlige Grenadiner
474	Aruba	
478	De Nederlandske Antiller	Curaçao, Bonaire, St. Eustatius, Saba og den sydlige del af St. Martin
480	Colombia	
484	Venezuela	
488	Guyana	
492	Suriname	
496	Fransk Guyana	

500	Ecuador	Herunder Galapagosøerne
504	Peru	
508	Brasilien	
512	Chili	
516	Bolivia	
520	Paraguay	
524	Uruguay	
528	Argentina	
529	Falklandsøerne	

ASIEN

Nær- og Mellemøsten

600	Cypern	
604	Libanon	
608	Syrien	
612	Irak	
616	Iran	
624	Israel	
628	Jordan	
632	Saudi-Arabien	
636	Kuwait	
640	Bahrain	
644	Qatar	
647	De Forenede Arabiske Emirater	Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Ras al Khaimah og Fujairah
649	Oman	
653	Yemen	Tidligere Nordyemen og Sydyemen

Øvrige lande og områder i Asien

660	Afghanistan	
662	Pakistan	
664	Indien	Herunder Sikkim
666	Bangladesh	
667	Maldiverne	
669	Sri Lanka	
672	Nepal	
675	Bhutan	
676	Myanmar	Tidligere Burma
680	Thailand	
684	Laos	
690	Vietnam	
696	Cambodja (Kampuchea)	
700	Indonesien	
701	Malaysia	Den Malaysiske Halvø og Østmalaysia (Sarawak, Sabah og Labuan)
703	Brunei	
706	Singapore	
708	Philippinerne	
716	Mongoliet	
720	Kina	
724	Nordkorea	
728	Sydkorea	
732	Japan	
736	Taiwan	
740	Hong-Kong	
743	Macao	

AUSTRALIEN, OCEANIEN OG ANDRE OMRÅDER

800	Australien	
801	Papua Ny Guinea	Herunder Ny Britannien, Ny Irland, Lavongai, Admiralitetsøerne, Bougainville, Buka, Greenøerne, D'Entrecasteauxøerne, Trobriandøerne, Woodlarkøerne og Louisiadeøgruppen med tilhørende områder
802	Australsk Oceanien	Cocosøerne (Keeling), Christmasøen, Heard- og McDonaldøerne, Norfolk
803	Nauru	
804	New Zealand	Undtagen Rossområdet (Antarktis)
806	Salomonøerne	
807	Tuvalu	
809	Ny Caledonien og tilhørende områder	Til Ny Caledonien hørende områder: Pinøen, Loyaltyøerne, Huon, Belep, Chesterfield og Walpole
810	Amerikansk Oceanien	Amerikansk Samoa; Guam; mindre øer fjernt fra De Forenede Stater (Baker, Howland, Jarvis, Johnston, Kingman Reef, Midway, Navassa, Palmyra og Wake); Nordmarianerne; Palau
811	Wallis og Futuna	Herunder Alofiøen
812	Kiribati	
813	Pitcairn	Herunder Hendersonøerne, Ducieøerne og Oenoøerne
814	New Zealandsk Oceanien	Tokelauøerne og Niueøen; Cookøerne
815	Fiji	
816	Vanuatu	
817	Tonga	
819	Vest Samoa	
822	Fransk Polynesien	Marquesasøerne, Selskabsøerne, Gambierøerne og Tubaiøerne samt øgruppen Tuamotu; herunder Clippertonøen
823	Sammenslutningen af Mikronesiske Stater (Yap, Kosrae, Truk, Pohnpei)	
824	Marshalløerne	
890	Polarområder	Arktiske områder, som ikke er nævnt eller inkluderet andre steder; Antarktis; herunder Ny Amsterdamøen, St. Pauløen, Crozetøerne, Kerguelenøerne og Bouvetøen; Øerne Syd Georgien og Syd Sandwich

I ØVRIGT

950	Proviantering og bunkring	Valgfrit
958	Ikke nærmere angivet land eller område	Valgfrit
	Lande og områder, der ikke er præciseret af handelsmæssige eller militære grunde	
975	Fællesskabets medlemsstater (fra 001 til 011)	Valgfrit
976	Øvrige lande og områder (fra 021 til 890)	Valgfrit
977	Lande og områder, der ikke er opført under 975 og 976 (fra 001 til 890)	Valgfrit

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3519/91

af 4. december 1991

om ophævelse af forordning (EØF) nr. 2158/89 om fastsættelse af den faktiske produktion af samt de priser og præmier, der i henhold til ordningen med maksimale garantimængder skal betales for tobak fra 1988-høsten

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 727/70 af 21. april 1970 om oprettelse af en fælles markedsordning for råtobak [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1737/91 [2], særlig artikel 4, stk. 5,

under henvisning til Kommissionens forordning (EØF) nr. 2824/88 af 13. september 1988 om visse gennemførelsesbestemmelser for ordningen med maksimale garantimængder for tobak og om ændring af forordning (EØF) nr. 1076/78 og (EØF) nr. 1726/70 [3], særlig artikel 1 og artikel 2, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Rådets forordning (EØF) nr. 1114/88 [4] blev den maksimale garantimængde for 1988-høsten fastsat til i alt 385 000 tons tobak i blade;

ved Rådets forordning (EØF) nr. 2268/88 af 19. juli 1988 om fastsættelse for 1988-høsten af målpriser, interventionspriser og præmier til købere af tobak i blade, afledte interventionspriser for tobak i baller, referencekvaliteter og produktionsområder samt de maksimale garantimængder og om ændring af forordning (EØF) nr. 1975/87 [5] fastsattes priserne, præmierne og de maksimale garantimængder for hver sort og sortsgruppe for tobak fra 1988-høsten;

de målpriser, interventionspriser og afledte interventionspriser, der skal betales for tobak fra 1988-høsten i henhold til ordningen med maksimale garantimængder for sorter, for hvilke der blev konstateret en overskridelse af mængderne, blev fastsat ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 2158/89 af 18. juli 1989 om fastsættelse af den faktiske produktion af samt de priser og præmier, der i henhold til ordningen med maksimale garantimængder skal betales for tobak fra 1988-høsten [6];

det drejer sig om sort nr. 1, Badischer Geudertheimer og hybrider deraf, nr. 7, Bright, nr. 9, Maryland, nr. 23, Tsebelia, nr. 24, Mavra, og nr. 26, Virginia EL;

i dom af 11. juli 1991 i sag C-368/89 erklærede Domstolen forordning (EØF) nr. 1114/88 og (EØF) nr. 2268/88 for ugyldige, for så vidt de fastsætter en maksimal garantimængde for tobak af sorten Bright høstet i 1988;

i henhold til de i Traktatens artikel 176 fastsatte principper har Fællesskabets institutioner pligt til at gennemføre de til en doms opfyldelse nødvendige foranstaltninger;

de grunde, der foranledigede Domstolen til at erklære ovennævnte bestemmelser ugyldige for sorten Bright, gælder også for de øvrige sorter, for hvilke der er konstateret en overskridelse af de maksimale garantimængder; de finansielle konsekvenser af fastsættelsen af maksimale garantimængder for 1988-høsten følger af forordning (EØF) nr. 2158/89, der nedsatte priserne og præmierne for sorter, der havde overskredet de maksimale garantimængder; forordningen bør derfor ophæves;

udbetaling af forskellen mellem beløbene i henhold til forordning (EØF) nr. 2158/89 og beløbene i henhold til bilag IV til forordning (EØF) nr. 2268/88 skal ske efter gældende nationale forskrifter og i overensstemmelse med Domstolens retspraksis på samme måde som berigtigende udbetalinger over det nationale budget;

det påhviler derfor medlemsstaterne at undersøge, om nationale forskrifter og metoder hindrer de pågældende udbetalinger, og navnlig i det tilfælde, hvor princippet om juridisk sikkerhed udelukker enhver regres eller indsigelse på nuværende tidspunkt;

medlemsstaterne skal under alle omstændigheder kun foretage ovennævnte udbetalinger, hvis de øvrige EF-bestemmelser er overholdt, herunder bestemmelserne i artikel 2b, stk. 4, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 1726/70 af 25. august 1970 om gennemførelsesbestemmelser for ydelse af præmie for tobak i blade [7], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1413/91 [8];

(1) EFT nr. L 94 af 28. 4. 1970, s. 1.
(2) EFT nr. L 163 af 26. 6. 1991, s. 11.
(3) EFT nr. L 254 af 14. 9. 1988, s. 9.
(4) EFT nr. L 110 af 29. 4. 1988, s. 35.
(5) EFT nr. L 199 af 26. 7. 1988, s. 20.
(6) EFT nr. L 207 af 19. 7. 1989, s. 15.
(7) EFT nr. L 191 af 27. 8. 1970, s. 1.
(8) EFT nr. L 135 af 30. 5. 1991, s. 15.

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 2158/89 ophæves.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne udbetaler forskellen mellem de beløb, der følger af anvendelsen af forordning (EØF) nr. 2158/89, og de beløb, der følger af anvendelsen af forordning (EØF) nr. 2268/88, i overensstemmelse med nationale forskrifter og metoder. De træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre sig, at producenter af tobak i blade modtager en købspris, der er beregnet under hensyn til ophævelsen af forordning (EØF) nr. 2158/89.

2. Medlemsstaterne kan fastsætte, at beløbene kun udbetales, hvis de pågældende ansøger herom.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3520/91

af 3. december 1991

om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 500 000 tons byg, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3653/90 [2], særlig artikel 7, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

Efter artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 1581/86 af 23. maj 1986 om fastsættelse af de almindelige regler for intervention for korn [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2203/90 [4], skal interventionsorganerne afsætte deres korn ved licitation;

ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1836/82 [5], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3043/91 [6], fastsættes procedurerne og betingelserne for afsætning af korn, som er i interventionsorganernes besiddelse;

Tyskland underrettede ved meddelelse af 27. november 1991 Kommissionen om, at det med henblik på eksport til Sovjetunionen ønsker at afsætte 500 000 tons byg, som er i dets interventionsorgans besiddelse; denne anmodning kan imødekommes;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Det tyske interventionsorgan kan på de i forordning (EØF) nr. 1836/82 fastsatte betingelser åbne en løbende licitation med henblik på eksport af 500 000 tons byg, der er i dets besiddelse.

Artikel 2

1. Licitationen omfatter maksimalt 500 000 tons byg, der skal udføres til Sovjetunionen.

2. Oplagringsområderne for de 500 000 tons byg er anført i bilag I.

Artikel 3

Eksportlicenser er gyldige fra deres udstedelsesdato, jf. artikel 9 i forordning (EØF) nr. 1836/82, og til udgangen af den tredje efterfølgende måned.

Bud afgivet i forbindelse med denne licitation må ikke ledsages af eksportlicensansøgninger indgivet efter artikel 44 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3719/88 [7].

Artikel 4

1. Uanset bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1836/82 udløber fristen for indgivelse af bud vedrørende den første dellicitation den 11. december 1991, kl. 13.00 (belgisk tid).

2. Fristen for indgivelse af bud vedrørende de efterfølgende dellicitationer udløber hver onsdag kl. 13.00 (belgisk tid).

3. Fristen for indgivelse af bud vedrørende den sidste dellicitation udløber den 26. februar 1992.

4. Buddene skal indgives til det tyske interventionsorgan.

Artikel 5

Det tyske interventionsorgan underretter Kommissionen om de modtagne bud senest to timer efter udløbet af sidste frist for indgivelse af bud. Skemaet i bilag II anvendes, og ved opkald anvendes de numre, som er opført i bilag III.

Artikel 6

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

(1) EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
(2) EFT nr. L 362 af 27. 12. 1990, s. 28.
(3) EFT nr. L 139 af 24. 5. 1986, s. 36.
(4) EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 5.
(5) EFT nr. L 202 af 9. 7. 1982, s. 23.
(6) EFT nr. L 288 af 18. 10. 1991, s. 21.
(7) EFT nr. L 331 af 2. 12. 1988, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

BILAG I

(tons)

Oplagringssted	Mængde
Schleswig-Holstein / Hamburg	74 655
Niedersachsen / Bremen	164 677
Nordrhein-Westfalen	111 039
Hessen	15 980
Rheinland-Pfalz	12 487
Baden-Württemberg	25 503
Bayern	75 163
Antwerpen (Belgien)	20 048

BILAG II

Løbende licitation med henblik på eksport af 500 000 tons byg, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse

(Forordning (EØF) nr. 3520/91)

1	2	3	4	5	6	7
Nummerering af bydende	Parti nr.	Mængde (tons)	Pris budt (ECU/ton) (1)	Tillæg (+) Fradrag (—) (ECU/ton) (p.m.)	Kommercielle omkostninger (ECU/ton)	Bestemmelssted
1						
2						
3						
osv.						

(1) Denne pris omfatter tillæggene eller fradragene for det parti, buddet vedrører.

BILAG III

De eneste gyldige numre, som skal benyttes ved opkald til Bruxelles (DG VI-C-1 (Attention Hr. Thibault/Brus)), er :

— telex :	22037 AGREC B 22070 AGREC B (græsk alfabet)
— telefax :	— 235 01 32 — 236 10 97 — 236 20 05.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3521/91

af 3. december 1991

om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3653/90 [2], særlig artikel 7, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

Efter artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 1581/86 af 23. maj 1986 om fastsættelse af de almindelige regler for intervention for korn [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2203/90 [4], skal interventionsorganerne afsætte deres korn ved licitation;

ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1836/82 [5], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3043/91 [6], fastsættes procedurerne og betingelserne for afsætning af korn, som er i interventionsorganernes besiddelse;

Tyskland underrettede ved meddelelse af 27. november 1991 Kommissionen om, at det med henblik på eksport til Sovjetunionen ønsker at afsætte 150 000 tons blød hvede, som er i dets interventionsorgans besiddelse; denne anmodning kan imødekommes;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Det tyske interventionsorgan kan på de i forordning (EØF) nr. 1836/82 fastsatte betingelser åbne en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, der er i dets besiddelse.

Artikel 2

1. Licitationen omfatter maksimalt 150 000 tons blød hvede, der skal udføres til Sovjetunionen.

2. Oplagringsområderne for de 150 000 blød hvede er anført i bilag I.

Artikel 3

Eksportlicenser er gyldige fra deres udstedelsesdato, jf. artikel 9 i forordning (EØF) nr. 1836/82, og til udgangen af den tredje efterfølgende måned.

Bud afgivet i forbindelse med denne licitation må ikke ledsages af eksportlicensansøgninger indgivet efter artikel 44 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3719/88 [7].

Artikel 4

1. Uanset bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1836/82 udløber fristen for indgivelse af bud vedrørende den første dellicitation den 11. december 1991, kl. 13.00 (belgisk tid).

2. Fristen for indgivelse af bud vedrørende de efterfølgende dellicitationer udløber hver onsdag kl. 13.00 (belgisk tid).

3. Fristen for indgivelse af bud vedrørende den sidste dellicitation udløber den 26. februar 1992.

4. Buddene skal indgives til det tyske interventionsorgan.

Artikel 5

Det tyske interventionsorgan underretter Kommissionen om de modtagne bud senest to timer efter udløbet af sidste frist for indgivelse af bud. Skemaet i bilag II anvendes, og ved opkald anvendes de numre, som er opført i bilag III.

Artikel 6

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

[1] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
[2] EFT nr. L 362 af 27. 12. 1990, s. 28.
[3] EFT nr. L 139 af 24. 5. 1986, s. 36.
[4] EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 5.
[5] EFT nr. L 202 af 9. 7. 1982, s. 23.
[6] EFT nr. L 288 af 18. 10. 1991, s. 21.
[7] EFT nr. L 331 af 2. 12. 1988, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

BILAG I

(tons)

Oplagringssted	Mængde
Schleswig-Holstein / Hamburg	18 850
Niedersachsen / Bremen	50 735
Nordrhein-Westfalen	36 724
Bayern	38 791
Antwerpen (Belgien)	4 828

BILAG II

Løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det tyske interventionsorgans besiddelse

(Forordning (EØF) nr. 3521/91)

1	2	3	4	5	6	7
Nummerering af bydende	Parti nr.	Mængde (tons)	Pris budt (ECU/ton) (1)	Tillæg (+) Fradrag (—) (ECU/ton) (p.m.)	Kommercielle omkostninger (ECU/ton)	Bestemmelssted
1						
2						
3						
osv.						

(1) Denne pris omfatter tillæggene eller fradragene for det parti, buddet vedrører.

BILAG III

De eneste gyldige numre, som skal benyttes ved opkald til Bruxelles (DG VI-C-1 (Attention Hr. Thibault/Brus)), er :

— telex :	22037 AGREC B 22070 AGREC B (græsk alfabet)
— telefax :	— 235 01 32 — 236 10 97 — 236 20 05.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3522/91

af 3. december 1991

om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det franske interventionsorgans besiddelse i Gent

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3653/90 [2], særlig artikel 7, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

Efter artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 1581/86 af 23. maj 1986 om fastsættelse af de almindelige regler for intervention for korn [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2203/90 [4], skal interventionsorganerne afsætte deres korn ved licitation;

ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1836/82 [5], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3043/91 [6], fastsættes procedurerne og betingelserne for afsætning af korn, som er i interventionsorganernes besiddelse;

Frankrig underrettede ved meddelelse af 27. november 1991 Kommissionen om, at det med henblik på eksport til Sovjetunionen ønsker at afsætte 150 000 tons blød hvede, som er i dets interventionsorgans besiddelse i Gent; denne anmodning kan imødekommes;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Det franske interventionsorgan kan på de i forordning (EØF) nr. 1836/82 fastsatte betingelser åbne en løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, der er i dets besiddelse i Gent.

Artikel 2

1. Licitationen omfatter maksimalt 150 000 tons blød hvede, der skal udføres til Sovjetunionen.

2. Oplagringsområderne for de 150 000 tons blød hvede er anført i bilag I.

Artikel 3

Eksportlicenser er gyldige fra deres udstedelsesdato, jf. artikel 9 i forordning (EØF) nr. 1836/82, og til udgangen af den tredje efterfølgende måned.

Bud afgivet i forbindelse med denne licitation må ikke ledsages af eksportlicensansøgninger indgivet efter artikel 44 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3719/88 [7].

Artikel 4

1. Uanset bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1836/82 udløber fristen for indgivelse af bud vedrørende den første dellicitation den 11. december 1991, kl. 13.00 (belgisk tid).

2. Fristen for indgivelse af bud vedrørende de efterfølgende dellicitationer udløber hver onsdag kl. 13.00 (belgisk tid).

3. Fristen for indgivelse af bud vedrørende den sidste dellicitation udløber den 26. februar 1992.

4. Buddene skal indgives til det franske interventionsorgan.

Artikel 5

Det franske interventionsorgan underretter Kommissionen om de modtagne bud senest to timer efter udløbet af sidste frist for indgivelse af bud. Skemaet i bilag II anvendes, og ved opkald anvendes de numre, som er opført i bilag III.

Artikel 6

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

[1] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
[2] EFT nr. L 362 af 27. 12. 1990, s. 28.
[3] EFT nr. L 139 af 24. 5. 1986, s. 36.
[4] EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 5.
[5] EFT nr. L 202 af 9. 7. 1982, s. 23.
[6] EFT nr. L 288 af 18. 10. 1991, s. 21.
[7] EFT nr. L 331 af 2. 12. 1988, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

BILAG I

(tons)

Oplagringssted	Mængde
Gent (Belgien)	150 000

BILAG II

Løbende licitation med henblik på eksport af 150 000 tons blød hvede, som er i det franske interventionsorgans besiddelse i Gent

(Forordning (EØF) nr. 3522/91)

1	2	3	4	5	6	7
Nummerering af bydende	Parti nr.	Mængde (tons)	Pris budt (ECU/ton) (1)	Tillæg (+) Fradrag (—) (ECU/ton) (p.m.)	Kommercielle omkostninger (ECU/ton)	Bestemmelsessted
1						
2						
3						
osv.						

(1) Denne pris omfatter tillæggene eller fradragene for det parti, buddet vedrører.

BILAG III

De eneste gyldige numre, som skal benyttes ved opkald til Bruxelles (DG VI-C-1 (Attention Hr. Thibault/Brus)), er :

— telex :	22037 AGREC B 22070 AGREC B (græsk alfabet)
— telefax :	— 235 01 32 — 236 10 97 — 236 20 05.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3523/91

af 3. december 1991

om åbning af en løbende licitation med henblik på eksport af 300 000 tons byg, som er i det spanske interventionsorgans besiddelse

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3653/90 [2], særlig artikel 7, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

Efter artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 1581/86 af 23. maj 1986 om fastsættelse af de almindelige regler for intervention for korn [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2203/90 [4], skal interventionsorganerne afsætte deres korn ved licitation;

ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1836/82 [5], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3043/91 [6], fastsættes procedurerne og betingelserne for afsætning af korn, som er i interventionsorganernes besiddelse;

Spanien underrettede ved meddelelse af 27. november 1991 Kommissionen om, at det med henblik på eksport til Sovjetunionen ønsker at afsætte 300 000 tons byg, som er i dets interventionsorgans besiddelse; denne anmodning kan imødekommes;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Det spanske interventionsorgan kan på de i forordning (EØF) nr. 1836/82 fastsatte betingelser åbne en løbende licitation med henblik på eksport af 300 000 tons byg, der er i dets besiddelse.

Artikel 2

1. Licitationen omfatter maksimalt 300 000 tons byg, der skal udføres til Sovjetunionen.

2. Oplagringsområderne for de 300 0000 tons byg er anført i bilag I.

Artikel 3

Eksportlicenser er gyldige fra deres udstedelsesdato, jf. artikel 9 i forordning (EØF) nr. 1836/82, og til udgangen af den tredje efterfølgende måned.

Bud afgivet i forbindelse med denne licitation må ikke ledsages af eksportlicensansøgninger indgivet efter artikel 44 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3719/88 [7].

Artikel 4

1. Uanset bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1836/82 udløber fristen for indgivelse af bud vedrørende den første dellicitation den 11. december 1991, kl. 13.00 (belgisk tid).

2. Fristen for indgivelse af bud vedrørende de efterfølgende dellicitationer udløber hver onsdag kl. 13.00 (belgisk tid).

3. Fristen for indgivelse af bud vedrørende den sidste dellicitation udløber den 26. februar 1992.

4. Buddene skal indgives til det spanske interventionsorgan.

Artikel 5

Det spanske interventionsorgan underretter Kommissionen om de modtagne bud senest to timer efter udløbet af sidste frist for indgivelse af bud. Skemaet i bilag II anvendes, og ved opkald anvendes de numre, som er opført i bilag III.

Artikel 6

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

(1) EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
(2) EFT nr. L 362 af 27. 12. 1990, s. 28.
(3) EFT nr. L 139 af 24. 5. 1986, s. 36.
(4) EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 5.
(5) EFT nr. L 202 af 9. 7. 1982, s. 23.
(6) EFT nr. L 288 af 18. 10. 1991, s. 21.
(7) EFT nr. L 331 af 2. 12. 1988, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 1991.

På Kommissionens vegne
Ray MAC SHARRY
Medlem af Kommissionen

BILAG I

(tons)

Oplagringssted	Mængde
Albacete	30 000
Burgos	97 570
Cuenca	30 000
Lérida	5 000
Palencia	74 860
Soria	46 410
Valladolid	10 050
Zaragoza	6 110

BILAG II

Løbende licitation med henblik på eksport af 300 000 tons byg, som er i det spanske interventionsorgans besiddelse

(Forordning (EØF) nr. 3523/91)

1	2	3	4	5	6	7
Nummerering af bydende	Parti nr.	Mængde (tons)	Pris budt (ECU/ton) (1)	Tillæg (+) Fradrag (—) (ECU/ton) (p.m.)	Kommercielle omkostninger (ECU/ton)	Bestemmelsessted
1						
2						
3						
osv.						

(1) Denne pris omfatter tillæggene eller fradragene for det parti, buddet vedrører.

BILAG III

De eneste gyldige numre, som skal benyttes ved opkald til Bruxelles (DG VI-C-1 (Attention Hr. Thibault/Brus)), er :

— telex :	22037 AGREC B 22070 AGREC B (græsk alfabet)
— telefax :	— 235 01 32 — 236 10 97 — 236 20 05.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3524/91

af 4. december 1991

om de ansøgninger om SMS-licenser, der den 2. december 1991 er indgivet for indførsel af majs til Portugal

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse, særlig artikel 252, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

I Kommissionens forordning (EØF) nr. 1367/91 af 24. maj 1991 om nærmere regler for anvendelsen af den supplerende mekanisme for samhandelen ved indførsel af korn til Portugal [1] er der fastsat en målmængde på 300 000 tons majs, som skal deles i lige store månedlige partier;

på grundlag af artikel 6, stk. 2, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 574/86 af 28. februar 1986 om gennemførelsesbestemmelser til den supplerende mekanisme for samhandelen [2], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3296/88 [3], har Kommissionen den 2. december 1991 modtaget meddelelse om ansøgninger om SMS-licenser for indførsel til Portugal af majs, der langt overstiger ovennævnte målmængde; der bør derfor træffes særlige foranstaltninger for at tage hensyn til denne situation —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. De SMS-licensansøgninger, der blev indgivet den 2. december 1991 og meddelt Kommissionen, imødekommes for de anførte mængder multipliceret med koefficienten:

— 0,08 for majs henhørende under KN-kode 1005 90 00.

2. Udstedelsen af SMS-licenser for majs importeret til Portugal suspenderes for ansøgninger indgivet fra 3. til 31. december 1991.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 130 af 25. 5. 1991, s. 31.
[2] EFT nr. L 57 af 1. 3. 1986, s. 1.
[3] EFT nr. L 293 af 27. 10. 1988, s. 7.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3525/91

af 4. december 1991

om opkrævning af en udligningsafgift ved indførsel af friske citroner med oprindelse i Sydafrika

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1035/72 af 18. maj 1972 om en fælles markedsordning for frugt og grønsager [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1623/91 [2], særlig artikel 27, stk. 2, andet afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

Artikel 25, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1035/72 bestemmer, at såfremt indgangsprisen for en vare, der indføres fra et tredjeland, i to på hinanden følgende markedsdage holder sig på et niveau, der er mindst 0,6 ECU lavere end referenceprisen, opkræves, undtagen i særlige tilfælde, en udligningsafgift ved indførsel af denne vare fra det pågældende afsendelsesland; denne afgift skal være lig med forskellen mellem referenceprisen og det aritmetiske gennemsnit af de to sidste indgangspriser, der er til rådighed for dette afsendelseslands vedkommende;

Kommissionens forordning (EØF) nr. 1438/91 af 30. maj 1991 om fastsættelse af referencepriser for citroner for produktionsåret 1991/92 [3] fastsatte for disse varer i kvalitetsklasse I referenceprisen til 47,15 ECU/100 kg netto for perioden november 1991 til april 1992;

indgangsprisen for en vare fra et bestemt afsendelsesland er lig med den laveste repræsentative notering, eller gennemsnittet af de laveste repræsentative noteringer, der er konstateret for mindst 30 % af de mængder, der kommer fra det pågældende afsendelsesland, og som afsættes på samtlige repræsentative markeder for hvilke der er noteringer til rådighed, idet denne eller disse noteringer nedsættes med den told og de afgifter, der er nævnt i artikel 24, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 1035/72; begrebet repræsentativ notering er fastsat i artikel 24, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1035/72;

ifølge bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2118/74 [4], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3811/85 [5], skal de noteringer, der tages i betragtning, være konstateret på de repræsentative markeder eller under visse omstændigheder på andre markeder;

for friske citroner med oprindelse i Sydafrika har den således beregnede indgangspris i to på hinanden følgende markedsdage holdt sig på et niveau, der er mindst 0,6 ECU lavere end referenceprisen; der skal herefter opkræves en udligningsafgift for disse citroner;

for at tillade en normal funktion af foranstående ordning må der ved beregningen af indgangsprisen tages i betragtning:

— for så vidt angår de valutaer, som indbyrdes holdes inden for en a vista-margen på højst 2,25 %, anvendes en omregningskurs, der er baseret på disse valutaers centralkurs og multipliceret med den i artikel 3, stk. 1, sidste afsnit, i Rådets forordning (EØF) nr. 1676/85 [6], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2205/90 [7], fastsatte korrektionsfaktor

— for de øvrige valutaer en omregningskurs på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende,* C-udgaven, i en nærmere fastlagt periode, multipliceret med den i foregående led omhandlede faktor —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Ved indførsel af friske citroner med oprindelse i Sydafrika (KN-kode ex 0805 30 10) opkræves der en udligningsafgift, hvis beløb fastsættes til 2,86 ECU pr. 100 kg netto.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 6. december 1991.

(1) EFT nr. L 118 af 20. 5. 1972, s. 1.
(2) EFT nr. L 150 af 15. 6. 1991, s. 8.
(3) EFT nr. L 137 af 31. 5. 1991, s. 25.
(4) EFT nr. L 220 af 10. 8. 1974, s. 20.
(5) EFT nr. L 368 af 31. 12. 1985, s. 1.
(6) EFT nr. L 164 af 24. 6. 1985, s. 1.
(7) EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 9.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3526/91

af 4. december 1991

om fastsættelse af eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1785/81 af 30. juni 1981 om den fælles markedsordning for sukker [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 464/91 [2], særlig artikel 19, stk. 4, første afsnit, litra a),

under henvisning til udtalelse fra Det Monetære Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til artikel 19 i forordning (EØF) nr. 1785/81 kan forskellen mellem noteringerne og priserne på verdensmarkedet for de produkter, som er nævnt i forordningens artikel 1, stk. 1, litra a), og priserne for disse produkter inden for Fællesskabet udlignes ved en eksportrestitution;

i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 766/68 af 18. juni 1968 om fastsættelse af almindelige regler for ydelse af eksportrestitutioner for sukker [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1489/76 [4], skal restitutionerne for hvidt sukker og råsukker, der ikke er denatureret, og som udføres i uforarbejdet stand, fastsættes under hensyntagen til situationen på fællesskabsmarkedet og på verdensmarkedet for sukker og navnlig under hensyntagen til de pris- og omkostningsfaktorer, som er nævnt i forordningens artikel 3; ifølge samme artikel skal der endvidere tages hensyn til de påtænkte udførslers økonomiske aspekt;

for råsukkers vedkommende skal restitutionen fastsættes for standardkvaliteten; denne er defineret i artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 431/68 af 9. april 1968 om fastsættelse af standardkvaliteten for råsukker og af Fællesskabets grænseovergangssted for beregning af cif-priserne inden for sukkersektoren [5]; denne restitution fastsættes i øvrigt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 766/68; kandissukker er defineret i Kommissionens forordning (EØF) nr. 394/70 af 2. marts 1970 om gennemførelsesbestemmelser for eksportrestitutioner for sukker [6], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1714/88 [7]; den således beregnede restitution bør, for så vidt angår sukker tilsat smagsstoffer eller farvestoffer, gælde for det pågældende sukkers saccharoseindhold og fastsættes pr. 1 % af dette indhold;

situationen på verdensmarkedet eller de særlige krav på visse markeder kan gøre det nødvendigt at differentiere restitutionen for sukker efter dets bestemmelsessted;

i særlige tilfælde kan restitutionsbeløbet fastsættes i retsakter af anden karakter;

for at sikre at ordningen med eksportrestitutioner fungerer normalt, skal der ved beregningen af disse beløb:

— for så vidt angår de valutaer, som indbyrdes holdes inden for en a vista-margen på højst 2,25 %, anvendes en omregningskurs, der er baseret på disse valutaers centralkurs og multipliceret med den i artikel 3, stk. 1, sidste afsnit, i Rådets forordning (EØF) nr. 1676/85 [8], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2205/90 [9], fastsatte korrektionsfaktor

— for de øvrige valutaer en omregningskurs på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende,* C-udgaven, i en nærmere fastlagt periode, multipliceret med den i foregående led omhandlede faktor;

restitutionen skal fastsættes hver anden uge; den kan ændres i mellemtiden;

anvendelsen af disse bestemmelser på den nuværende situation på sukkermarkedet, navnlig på noteringer eller kurser på sukker i Fællesskabet og på verdensmarkedet, fører til at fastsætte restitutionerne til de beløb, der er angivet i bilaget;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Eksportrestitutionerne for de produkter, der er nævnt i artikel 1, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) nr. 1785/81, i uforarbejdet stand og ikke denaturerede, fastsættes til de beløb, der er angivet i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

[1] EFT nr. L 177 af 1. 7. 1981, s. 4.
[2] EFT nr. L 54 af 28. 2. 1991, s. 22.
[3] EFT nr. L 143 af 25. 6. 1968, s. 6.
[4] EFT nr. L 167 af 26. 6. 1976, s. 13.
[5] EFT nr. L 89 af 10. 4. 1968, s. 3.
[6] EFT nr. L 50 af 4. 3. 1970, s. 1.
[7] EFT nr. L 152 af 18. 6. 1988, s. 23.
[8] EFT nr. L 164 af 24. 6. 1985, s. 1.
[9] EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 9.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om fastsættelse af eksportrestitutioneerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand

(ECU)

Produktkode	Restitutionsbeløb	
	pr. 100 kg	pr. 1 % saccharoseindhold og pr. 100 kg netto af det pågældende produkt
1701 11 90 100	34,95 (1)	
1701 11 90 910	34,47 (1)	
1701 11 90 950	(2)	
1701 12 90 100	34,95 (1)	
1701 12 90 910	34,47 (1)	
1701 12 90 950	(2)	
1701 91 00 000		0,3799
1701 99 10 100	37,99	
1701 99 10 910	37,80	
1701 99 10 950	37,80	
1701 99 90 100		0,3799

(1) Dette beløb anvendes for råsukker med et udbytte på 92 %. Såfremt det udførte råsukkers udbytte ikke udgør 92 %, beregnes størrelsen af den restitution, der skal anvendes, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 5, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 766/68.

(2) Denne fastsættelse blev suspenderet ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 2689/85 (EFT nr. L 255 af 26. 9. 1985, s. 12), ændret ved forordning (EØF) nr. 3251/85 (EFT nr. L 309 af 21. 11. 1985, s. 14).

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3527/91

af 4. december 1991

om fastsættelse af importafgifterne for hvidt sukker og råsukker

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1785/81 af 30. juni 1981 om den fælles markedsordning for sukker [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 464/91 [2], artikel 16, stk. 8, og

ud fra følgende betragtninger:

Importafgifterne for hvidt sukker og råsukker er fastsat ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1849/91 [3], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3498/91 [4];

anvendelsen af de bestemmelser, der er nævnt i forordning (EØF) nr. 1849/91 på de oplysninger, som Kommissionen har kendskab til, fører til at ændre de for tiden gældende importafgifter i overensstemmelse med bilaget til denne forordning;

for at sikre at ordningen med importafgifter fungerer normalt, skal der ved beregningen af disse beløb:

— for så vidt angår de valutaer, som indbyrdes holdes inden for en a vista-margen på højst 2,25 %, anvendes en omregningskurs, der er basseret på disse valutaers centralkurs og multipliceret med den i artikel 3, stk. 1, sidste afsnit, i Rådets forordning (EØF) nr. 1676/85 [5], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2205/90 [6], fastsatte korrektionsfaktor

— for de øvrige valutær en omregningskurs på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende,* C-udgaven, i en nærmere fastlagt periode, multipliceret med den i foregående led omhandlede faktor;

disse kurser er de kurser, der noteres fra den 3. december 1991 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De i artikel 16, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1785/81 omhandlede importafgifter fastsættes for råsukker af standardkvalitet og for hvidt sukker som angivet i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

(1) EFT nr. L 177 af 1. 7. 1981, s. 4.
(2) EFT nr. L 54 af 28. 2. 1991, s. 22.
(3) EFT nr. L 168 af 29. 6. 1991, s. 16.
(4) EFT nr. L 328 af 30. 11. 1991, s. 91.
(5) EFT nr. L 164 af 24. 6. 1985, s. 1.
(6) EFT nr. L 201 af 31. 7. 1990, s. 9.

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om fastsættelse af importafgifterne for hvidt sukker og råsukker

(ECU/100 kg)

KN-kode	Importafgiftsbeløb
1701 11 10	38,43 (1)
1701 11 90	38,43 (1)
1701 12 10	38,43 (1)
1701 12 90	38,43 (1)
1701 91 00	44,46
1701 99 10	44,46
1701 99 90	44,46 (2)

(1) Dette beløb er beregnet efter bestemmelserne i artikel 2 og 3 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 837/68 (EFT nr. L 151 af 30. 6. 1968, s. 42).

(2) Dette beløb gælder ifølge artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1785/81 også for sukker, der er fremstillet af hvidt sukker og råsukker, og som er tilsat andre stoffer end smagsstoffer eller farvestoffer.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3528/91

af 4. december 1991

om fastsættelse af det maksimale restitutionsbeløb ved udførsel af hvidt sukker i forbindelse med den 32. dellicitation under den løbende hovedlicitation omhandlet i forordning (EØF) nr. 963/91

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1785/81 af 30. juni 1981 om den fælles markedsordning for sukker [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 464/91 [2], særlig artikel 19, stk. 4, første afsnit, litra b), og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til Kommissionens forordning (EØF) nr. 963/91 af 18. april 1991 om en løbende licitation med henblik på fastsættelse af en eksportafgift og/eller eksportrestitution for hvidt sukker [3], foranstaltes dellicitationer med henblik på eksport af dette sukker;

i henhold til bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 963/91 fastsættes der i påkommende tilfælde for den pågældende dellicitation et maksimalt restitutionsbeløb især under hensyntagen til situationen og den forventede udvikling på markedet for sukker i Fællesskabet og på verdensmarkedet;

efter gennemgang af tilbuddene bør de bestemmelser, der er nævnt i artikel 1, fastsættes for den 32. dellicitation;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

For den 32. dellicitation for hvidt sukker ifølge forordning (EØF) nr. 963/91 fastsættes maksimumseksportrestitutionen til 40,405 ECU/100 kg.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 177 af 1. 7. 1981, s. 4.
[2] EFT nr. L 54 af 28. 2. 1991, s. 22.
[3] EFT nr. L 100 af 20. 4. 1991, s. 9.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3529/91

af 4. december 1991

om ændring af de korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for korn

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3577/90 [2], særlig artikel 16, stk. 4, andet afsnit, fjerde punktum,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2746/75 af 29. oktober 1975 om almindelige regler for ydelse af eksportrestitutioner for korn og om kriterierne for restitutionsbeløbets fastsættelse [3], og

ud fra følgende betragtninger:

Det korrektionsbeløb, der skal anvendes på restitutioner for korn, er fastsat i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3489/91 [4], ændret ved forordning (EØF) nr. 3510/91 [5];

på grundlag af dagens cif-priser og dagens cif-priser for terminskøb og under hensyntagen til den forventede markedsudvikling er det nødvendigt at ændre det korrektionsbeløb, der skal anvendes på den for tiden gældende restitution for korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De korrektionsbeløb, der anvendes på de forudfastsatte eksportrestitutioner for korn, og som er omhandlet i artikel 16, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 2727/75 og fastsat i bilaget til den ændrede forordning (EØF) nr. 3489/91 ændres i overensstemmelse med bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
[2] EFT nr. L 353 af 17. 12. 1990, s. 23.
[3] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 78.
[4] EFT nr. L 328 af 30. 11. 1991, s. 71.
[5] EFT nr. L 333 af 4. 12. 1991, s. 10.

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om ændring af de korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for korn

(ECU / ton)

Produktkode	Bestemmelse (1)	Løbende måned 12	1. term. 1	2. term. 2	3. term. 3	4. term. 4	5. term. 5	6. term. 6
0709 90 60 000	—	—	—	—	—	—	—	—
0712 90 19 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 10 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 90 000	01	0	0	0	0	0	—	—
1001 90 91 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 000	01	0	0	0	0	0	—	—
1002 00 00 000	01	0	0	0	0	0	—	—
1003 00 10 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 000	01	0	0	0	0	0	—	—
1004 00 10 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 90 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 10 90 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 000	01	0	0	0	0	0	—	—
1007 00 90 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 00 100	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1101 00 00 130	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1101 00 00 150	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1101 00 00 170	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1101 00 00 180	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1101 00 00 190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 00 900	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 500	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1102 10 00 700	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	—	—
1102 10 00 900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 200	01	0	0	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00
1103 11 10 400	01	0	0	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00
1103 11 10 900	01	0	0	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00	– 50,00
1103 11 90 200	01	0	0	– 35,00	– 35,00	– 35,00	– 35,00	– 35,00
1103 11 90 800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Til følgende destinationer:
01 Alle tredjelande.

NB: Zonerne er angivet i Kommissionens forordning (EØF) nr. 1124/77 (EFT nr. L 134 af 28. 5. 1977, s. 53), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3049/89 (EFT nr. L 292 af 11. 10. 1989, s. 10).

KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 3530/91

af 4. december 1991

om ændring af det korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for malt

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2727/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for korn [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3577/90 [2], særlig artikel 16, stk. 4, andet afsnit, fjerde punktum,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2746/75 af 29. oktober 1975 om almindelige regler for ydelse af eksportrestitutioner for korn og om kriterierne for restitutionsbeløbets fastsættelse [3], og

ud fra følgende betragtninger:

Det korrektionsbeløb, der skal anvendes på restitutioner for malt, er fastsat ved forordning (EØF) nr. 3472/91 [4];

på grundlag af dagens cif-priser og dagens cif-priser for terminskøb og under hensyntagen til den forventede markedsudvikling er det nødvendigt at ændre det korrektionsbeløb, der anvendes på den for tiden gældende restitution for malt —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Det i artikel 16, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 2727/75 omhandlede korrektionsbeløb, der anvendes på de forudfastsatte eksportrestitutioner for malt, ændres i overensstemmelse med bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 5. december 1991.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.
[2] EFT nr. L 353 af 17. 12. 1990, s. 23.
[3] EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 78.
[4] EFT nr. L 328 af 30. 11. 1991, s. 25.

BILAG

til Kommissionens forordning af 4. december 1991 om ændring af det korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for malt

(ECU/ton)

Produktkode	Løbende måned 12	1. term. 1	2. term. 2	3. term. 3	4. term. 4	5. term. 5
1107 10 11 000	0	0	0	– 35	– 35	– 35
1107 10 19 000	0	0	0	– 35	– 35	– 35
1107 10 91 000	0	0	0	– 35	– 35	– 35
1107 10 99 000	0	0	0	– 35	– 35	– 35
1107 20 00 000	0	0	0	– 35	– 35	– 35

(ECU/ton)

Produktkode	6. term. 6	7. term. 7	8. term. 8	9. term. 9	10. term. 10	11. term. 11
1107 10 11 000	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35
1107 10 19 000	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35
1107 10 91 000	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35
1107 10 99 000	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35
1107 20 00 000	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35	– 35

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 2. oktober 1991

om en fusions uforenelighed med det fælles marked

(Sag nr. IV/M.053 — Aerospatiale-Alenia/de Havilland)

Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89

(Kun de engelske, franske og italienske udgaver er autentiske)

(91/619/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser [1], særlig artikel 8, stk. 3,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 12. juni 1991 om at indlede en procedure i denne sag,

efter at have givet de deltagende virksomheder lejlighed til at udtale sig om de af Kommissionen rejste indsigelser,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kontrol med Fusioner og Virksomhedsovertagelser [2], og

ud fra følgende betragtninger:

I. BAGGRUND

Procedurens art

(1) Denne procedure vedrører en planlagt transaktion, som blev anmeldt til Kommissionen den 13. maj 1991 i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EØF) nr. 4064/89 (»fusionsforordningen«), og som består i, at Aerospatiale SNI (Aerospatiale) og Alenia-Aeritalia e Selenia SpA (Alenia) i fællesskab overtager aktiverne i de Havilland-divisionen (de Havilland) fra Boeing Company (Boeing).

(2) Den 4. juni 1991 besluttede Kommissionen at opretholde udsættelsen af fusionen, jf. artikel 7, stk. 2, i fusionsforordningen, og den 12. juni 1991 indledte Kommissionen en procedure i denne sag i medfør af forordningens artikel 6, stk. 1, litra c).

Parterne

(3) Aerospatiale er et fransk selskab, der udøver virksomhed inden for luftfartsindustrien. Selskabets produkter omfatter civile og militære fly, missiler, satellitter, rumfartssystemer og fly-elektronik. Alenia er et italiensk selskab, der også primært udøver virksomhed inden for luftfartsindustrien. Dette selskabs produkter omfatter civile og militære fly, satellitter, rumfartssystemer, fly-elektronik samt kontrolsystemer til luftfarts- og skibsfartstrafikken. Aerospatiale og Alenia kontrollerer i

[1] EFT nr. L 395 af 30. 12. 1989, s. 1 ; berigtiget i EFT nr. L 257 af 21. 9. 1990, s. 13.
[2] EFT nr. C 314 af 5. 12. 1991, s. 7.

fællesskab Groupement d'Intérêt Économique (GIE) Avions de Transport Régional (ATR), som blev oprettet i 1982 med henblik på i fællesskab at designe, udvikle, fremstille og sælge fly til regionaltrafikken. ATR har i dag to typer regionale turbopropfly på markedet.

(4) De Havilland, der er en canadisk division af Boeing, fremstiller kun regionale turbopropfly. Den tidligere de Havilland Corporation (DHC) blev nationaliseret af den canadiske regering i 1982 og solgt til Boeing i 1986. De Havilland har i dag to typer regionale turbopropfly på markedet.

II. FUSION

(5) Den anmeldte transaktion er en fusion i form af et joint venture-selskab oprettet i sammenslutningsøjemed som omhandlet i fusionsforordningens artikel 3, eftersom

— de Havilland vil blive drevet af et selskab, der i fællesskab kontrolleres af Aerospatiale og Alenia, og

— Aerospatiales og Alenias aktiviteter inden for regionale turbopropfly (»commuterfly«) allerede har været sammenlagt i GIE ATR siden 1982.

III. FÆLLESSKABSDIMENSION

(6) Aerospatiales, Alenias og de Havillands samlede omsætning på verdensplan overstiger 5 mia. ECU (Aerospatiale : 4,7 mia. ECU, Finmeccanicakoncernen, hvortil Alenia hører : 5,2 mia. ECU, de Havilland : 0,5 mia. ECU). Aerospatiale og Alenia har i Fællesskabet en omsætning på over 250 mio. ECU hver. Endvidere har de pågældende virksomheder ikke over to tredjedele af deres omsætning i en og samme medlemsstat. Fusionen er derfor af fællesskabsdimension, jf. artikel 1, stk. 2, i fusionsforordningen.

IV. VURDERING I HENHOLD TIL ARTIKEL 2 I FUSIONSFORORDNINGEN

(7) Virkningerne af transaktionen er, at Aerospatiale og Alenia, som kontrollerer verdens og Europas førende fabrikant af regionale fly (ATR), overtager verdens og Europas nummer to (de Havilland), jf. nedenfor. Regionale fly (»commuterfly«) er fly med mellem 20 og 70 sæder beregnet til regionale ruter med en gennemsnitlig flyvetid på ca. en time. Det regionale transportmarked er hovedsagelig kendetegnet ved ruter med ringe trafik, hvor fly med turbopropmotorer almindeligvis er billigere at anvende end fly med jetmotorer. Selv om markedet i nogen tid har været og også fremover indtil midten af 1990'erne vil være præget af en relativ høj vækst, udgør commuter-markedet en forholdsmæssig lille del af luftfartsmarkedet som helhed (den samlede værdi af nye commuterfly leveret i 1990 : 2,3 mia. $, som skønnes at ligge under 2 % af værdien af den samlede luftfartsindustri).

(1) Relevante produktmarkeder

(8) De relevante produktmarkeder, der berøres af den påtænkte fusion, er markederne for regionale turbopropfly.

Regionale jetfly under udvikling (Canadairs CL601 RJ jetfly med 50 sæder) kan ikke medregnes til disse markeder. De fabrikanter af commuterfly og de luftfartsselskaber, der blevet adspurgt herom, har næsten enstemmigt tilkendegivet, at det er usandsynligt, at regionale jetfly vil konkurrere med traditionelle turbopropfly med en tilsvarende kapacitet. Der er betydeligt højere anskaffelsesomkostninger og driftsomkostninger forbundet med regionale jetfly, og den tidsbesparelse, som et regionalt jetfly måtte tilbyde i forhold til turbopropfly er uden betydning på ruter på under 400-500 sømil. Den gennemsnitlige distance på de ruter, hvor der anvendes turbopropfly, er under halvdelen heraf, og i henhold til parternes egne oplysninger, består helt op til 85 % af den regionale flytrafik af ruter på under 400 sømil. Der antages derfor ikke at være nogen særlig overlapning mellem turbopropfly og regionale jetfly.

Jetfly med omkring 100 sæder beregnet til korte og mellemlange ruter (især Boeing 737, Fokker 100 og British Aerospace BAe 146) konkurrerer heller ikke med regionale turbopropfly. Disse jetfly koster omtrent dobbelt så meget som det største turbopropfly og anvendes til længere ruter eller ruter med stor trafik. Kommissionen har derfor fulgt den definition på markedet, som parterne og samtlige de konkurrenter og kunder, der er blevet kontaktet, har anført og således udelukket jetfly fra de relevante produktmarkeder.

(9) Parterne udelukker turbopropfly med under 20 sæder fra det samlede commutermarked. Dette accepteres generelt af industrien og kunderne. Fly med under 20 sæder underkastes andre typegodkendelsesnormer end fly med 20 til 70 sæder. For fly med 19 sæder og derunder er sikkerhedskravene — f. eks. evnen til at modstå et styrt, systemsikkerheden, sikringen mod metaltræthed, skadestolerancen, kabinematerialernes varmeudvikling i tilfælde af brand osv. — meget mere lempelige. Disse fly er fysisk mindre og har ikke samme komfortniveau (f. eks. har de fleste af dem ingen toiletfaciliteter, mange har ikke trykkabine, og passagererne kan normalt ikke stå op i disse fly). Al den dokumentation, som er fremkommet i forbindelse med Kommissionens undersøgelser af den forventede udvikling på det samlede commutermarked, konstruktørernes markedsføringssammenligninger samt strategiske planlægningsanalyser beskæftiger sig alle udelukkende med commuterfly med mellem 20 og 70 sæder.

(10) Parterne har i deres anmeldelse, og kunderne og konkurrenterne har i deres svar på Kommissionens forespørgsler, alle peget på et antal særskilte markeder inden for det samlede commutermarked bestående af fly med mellem 20 og 70 sæder. Kommissionen mener, at det er korrekt at opdele det samlede marked i forskellige relevante markeder.

Et relevant produktmarked omfatter navnlig alle de produkter, der af forbrugeren anses for at være af samme art eller substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelse.

Tydeligvis anses et 60-sæders commuterfly ikke for at være substituerbart med et 30-sæders commuterfly. De anvendes hver især på ruter med vidt forskellig trafikmængde. Priserne varierer mærkbart, [...] ([1]).

(11) I henhold til Kommissionens analyse findes der tre relevante produktmarkeder. Ved segmenteringen, som realistisk afspejler de forskellige konkurrencevilkår på det samlede marked, skelnes der mellem commuterfly med henholdsvis 20 til 39 sæder, 40 til 59 sæder og 60 sæder og derover.

(12) I relation til de forskellige flytyper, der allerede produceres eller er under udvikling, tegner der sig således følgende billede af den direkte konkurrence :

20 til 39 sæder		40 til 59 sæder		60 sæder og derover	
British Aerospace J41	(27 sæder)	Casa CN235	(44 sæder)	British Aerospace ATP	(64 sæder)
Embraer 120	(30 sæder)	ATR 42	(48 sæder)	ATR 72	(66 sæder)
Dornier Do 328	(30 sæder)	de Havilland Dash 8-300	(50 sæder)		
Saab 340	(33 sæder)	Fokker 50	(50 sæder)		
de Havilland Dash 8-100	(36 sæder)	Saab 2000	(50 sæder)		

(13) Denne analyse er baseret på navnlig følgende forhold :

— Ovennævnte opdeling er generelt i overensstemmelse med holdningen blandt et overvældende flertal af de kunder og konkurrenter, som har besvaret Kommissionens forespørgsler. 86 % af disse kunder mente, at segmentet på 20 til 39 sæder udgjorde et særskilt relevant produktmarked. 68 % af kunderne mente, at der udover dette segment var en yderligere opdeling som angivet ovenfor. De øvrige kunder (14 %) foreslog, at det samlede marked for fly med 20 til 70 sæder opdeles i mindst to relevante produktmarkeder, omend opdelingen ikke foretages på den måde, som flertallet har foreslået.

Blandt ATR's og de Havillands konkurrenter betragtede Saab, Embraer, Fokker, British Aerospace og Dornier også segmentet af fly med 20 til 39 sæder som et særskilt relevant produktmarked. Saab, Fokker og Embraer skelnede endvidere mellem, de fly, der konkurrerer inden for midtersegmentet bestående af fly med 40 til 59 sæder, og dem, der konkurrerer inden for segmentet bestående af fly med 60 eller flere sæder, idet de anså disse to segmenter for at udgøre to særskilte relevante produktmarkeder. Kun Casa definerede de relevante produktmarkeder på en noget anden måde med en sondring mellem tre segmenter bestående af fly med henholdsvis 15 til 30 sæder, 31 til 49 sæder og 50 til 70 sæder.

— Tabellen under betragtning nr. 12 viser, at der findes en klar koncentration af fly med

([1]) Priserne varierer mellem 6 og 13 mio. US $.
I den offentliggjorte udgave af denne beslutning udelades visse af tallene herefter i medfør af bestemmelserne i artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4064/89 om bevarelse af forretningshemmeligheder.

omkring 30, 50 og 65 sæder. Det er den almindelige opfattelse inden for den berørte industri og blandt kunderne, at de forskellige flytyper fra disse grupper konkurrerer direkte med hinanden. For f. eks. ATR 42 stammer den stærkeste konkurrence fra de Havilland Dash 8-300 og Fokker 50. De største konkurrenter til de Havilland Dash 8-100 er Saab 340 og Embraer 120. Segmeteringen viser derfor de grupper af fly, som luftfartsselskaberne sædvanligvis sammenligner med hinanden.

— Denne segmentering er plausibel, idet den viser, at ATR, de Havilland, Saab og British Aerospace har udviklet flytyper, som konkurrerer inden for et andet segment end deres oprindelige flytyper. Det er usandsynligt, at en fabrikant af commuterfly ville udvikle en ny flytype, der under normale omstændigheder ville konkurrere direkte med en anden flytype fra sit eksisterende produktudbud. Alternative segmenteringer, hvor f. eks. de to flytyper fra de Havilland konkurrerer direkte med hinanden, anses ikke for at være realistiske.

(14) Hvad angår den mulige substituerbarhed mellem segmenterne på udbudssiden, vil det måske på mellemlang sigt være muligt for konstruktørerne af commuterfly at »strække« de eksisterende flytyper med henblik på at udvikle et nyt, konkurrerende produkt inden for et højere segment, f. eks. ATR 42 til ATR 72. Dette rokker imidlertid ikke ved den analyse, at en flytype fra et segment ikke vil kunne substitueres med en flytype fra et andet segnent. I henhold til en undersøgelse, som de involverede parter har ladet gennemføre, ville det endvidere tage meget lang tid — mere end tre til fire år — for fabrikanter af f. eks. et 30-sæders fly at omlægge deres faciliteter til fremstilling af 50-sæders fly, forudsat at de allerede råder over produktionsfaciliteter.

(15) Parterne kan ikke tilslutte sig Kommissionens definition af de relevante produktmarkeder. I anmeldelsen har parterne foreslået, at det samlede marked opdeles i to særskilte segmenter bestående af fly med henholdsvis 20 til 50 sæder og 51 til 70 sæder. Denne opdeling siges hovedsagelig at være baseret på den omstændighed, at i henhold til de største landes lovgivning kræves der en ekstra stewardesse i fly med over 50 sæder, hvilket er en ændring, der væsentligt forøger flyenes driftsomkostninger. Den således foreslåede segmentering er imidlertid ikke konsekvent. Segmenterne defineres som bestående af fly med henholdsvis 20 til 50 sæder og fly med 51 sæder og derover. I det øvre segment omfatter parternes analyse Dash 8-300, Fokker 50 og Saab 2 000, der alle har 50 sæder. I henhold til denne analyse tilhører ATR 42 med 48 sæder et andet relevant produktmarked end disse tre flytyper med 50 sæder. Dette er ikke i overensstemmelse med realiteterne på markedet, eftersom konkurrenterne og kunderne anser ATR 42 for at være hovedkonkurrenten til disse tre 50-sæders fly.

(16) Efter af Kommissionen havde besluttet at indlede proceduren, ændrede parterne deres oprindelige analyse og foreslog, at det samled marked (fly med 20 til 70 sæder) skulle betragtes som det relevante produktmarked, eftersom en segmentering i hvert fald i et vist omfang måtte anses for tilfældig. Resultaterne af Kommissionens undersøgelse viser imidlertid, at der blandt konkurrenterne og kunderne er bred enighed om de relevante produktmarkeder, således som de er beskrevet ovenfor. Dette underbygger ikke parternes påstand om, at segmenteringen er tilfældig, eller at markedet skal ses som et samlet hele.

(17) Parterne påpeger, at det ikke alene er antallet af sæder, der afgør, hvilket fly et luftfartsselskab køber. Andre faktorer såsom tekniske egenskaber og direkte driftsomkostninger er også relevante. På denne baggrund mener de, at fly af forskellig størrelse konkurrerer direkte med hinanden.

Kommissionen mener, at parterne drager en forkert konklusion af den omstændighed, at kunderne tager flere faktorer i betragtning, når de træffer beslutning om flykøb:

— Når luftfartsselskaberne påtænker at anskaffe sig nye fly, tager de først og fremmest hensyn til de karakteristiske træk for den rute, som flyet skal beflyve. Sådanne karakteristika omfatter navnlig det forventede passagerunderlag og frekvens. Der må i denne forbindelse tages hensyn til antallet af forretningsrejsende og »slots« (tildelte afgangs- og ankomsttidspunkter i lufthavnene). På grundlag af passagerunderlaget og frekvensen beregnes det ideelle antal sæder på de pågældende ruter. Den afgørende faktor for luftfartsselskabets krav til sine fly er således det omtrentlige antal sæder, der er nødvendige i forhold til dets rutenet.

— Når det omtrentlige kapacitetsbehov er blevet fastlagt, vil luftfartsselskabet vælge mellem de fly, der opfylder det pågældende kapacitetsbehov. Valget vil sædvanligvis stå blandt fly, der er grupperet inden for de ovenfor beskrevne relevante produktmarkeder. Det viser kundernes svar og grupperingen af flytyper. Efter at have fastlagt det grundlæggende kapacitetsbehov vurderes andre faktorer såsom pris, direkte driftsomkostninger, tekniske egenskaber og komfort. Det er disse faktorer, der vil afgøre, hvilket af de relevante fly der vælges.

— Kundernes svar på Kommissionens forespørgsler bekræfter denne generelle analyse. Det er derfor kun antallet af sæder, der er bestemmende for definitionen af relevante produktmarkeder, medens de øvrige faktorer først kommer ind i billedet, når der skal træffes et valg mellem forskellige flytyper, der tilhører samme relevante produktmarked.

(18) Parterne hævder, at der i forbindelse med otte specifikke ordrer (over et ikke nærmere angivet tidsrum) har været konkurrence mellem to flytyper fra forskellige (men tilstødende) relevante produktmarkeder, således som de er defineret ovenfor. Disse meget begrænsede undtagelser modbeviser ikke i sig selv den almindelige analyse, jf. de ovenfor angivne begrundelser.

Under exceptionelle omstændigheder vil en kunde kunne vælge mellem flytyper med meget forskellig kapacitet. Et hypotetisk eksempel herpå kunne være følgende, som er baseret på oplysninger fra parterne. Til ruter med ringe trafik — med f. eks. gennemsnitlig 30 passagerer, men med et større antal i myldretiden — kunne et luftfartsselskab overveje at købe en ATR 42 med en kapacitet på 48 sæder i stedet for en Embraer 120 med en kapacitet på 30 sæder. Break even-punktet i henseende til antallet af passagerer ved en gennemsnitlig flyvning (150 sømil) er stort set [...] ([1]).

Ved at købe ATR 42 vil luftfartsselskabet imidlertid kunne efterkomme den højere efterspørgsel i myldretiden, skulle dette blive aktuelt. Der kan derfor findes ruter med ringe trafik, hvor luftfartsselskabet kunne tænkes at anse et større fly for at være konkurrencedygtigt i forhold til et mindre fly.

([1]) Break even-punktssammenligningen udelades af fortrolighedshensyn.

Men på ruter med større trafik kan små fly ikke erstatte større fly.

Mellem de ovenfor beskrevne segmenter kan der være en vis substituerbarhed, hvor større fly substituerer mindre fly, men der synes ikke at være en tilsvarende substituerbarhed den anden vej.

Parterne har fremlagt tre eksempler på, hvad der hævdes at være luftfartsselskabers substituering af større fly med mindre fly. To af disse eksempler stammer fra amerikanske luftfartsselskaber, medens det tredje stammer fra et skandinavisk selskab. Disse eksempler viser faktisk kun, at de pågældende luftfartsselskaber ikke valgte fly med helt samme kapacitet ved udskiftning af fly af en tidligere generation. Dette kan næppe være overraskende, da ruternes karakteristika ændrer sig med tiden. Som det imidlertid generelt konkluderes i ATR's egen undersøgelse ([2]) af markedspotentiellet, udskiftes et fly fra en given kapacitetsklasse enten med et fly med en tilsvarende kapacitet eller med et fly, der tilhører en kategori med større sædekapacitet.

(19) Parterne hævder, at små fly vil kunne substituere større fly ved at lade flyene flyve hyppigere. Dette anses ikke for at være realistisk, hvilket følgende eksempel viser.

Den teoretiske substituering af f. eks. en 66-sæders ATR 72 med en 33-sæders Saab 340 ville indebære, at luftfartsselskabet skulle foretage dobbelt så mange flyvninger med Saab 340 for at befordre det samme antal passagerer på en given rute. Det ville kun være muligt, hvis de direkte driftsomkostninger ved Saab 340 var mindst 50 % lavere end ATR 72's ([3]). Parternes egne tal viser imidlertid, at de direkte driftsomkostninger ved Saab 340 udgør [...] af de direkte driftsomkostninger ved ATR 72. Det betyder, at et hypotetisk luftfartsselskab, der erstatter en flyvning med en ATR 42 med to flyvninger med en Saab 340, ville pådrage sig [...] højere omkostninger ([4]). Det ville ikke være økonomisk forsvarligt, da luftfartsselskaberne opererer med meget lave fortjenstmargener, og det ville føre til betydeligle tab.

([2]) Aerospatiale, Strategic Planning Division, 1990-2009, Regional Transport Market Forecast.

([3]) De direkte driftsomkostninger ved en gennemsnitsflyvning omfatter afskrivninger, forsikring, brændstof, cockpitbesætning, kabinepersonale, vedligeholdelse og landingsafgifter.

([4]) Hvis omkostningerne ved en flyvning med ATR 72 sættes til 100, ville omkostningerne ved to flyvninger med Saab 340 være [...].

Muligheden for at foretage dobbelt så mange flyvninger ville endvidere afhænge af, at det pågældende luftfartsselskab fik stillet dobbelt så mange slots til rådighed. Det er ikke realistisk i betragtning af den almindelige mangel på slots, navnlig inden for EF og i de store lufthavne. Selv med dobbelt så mange slots, er det tvivlsomt, om de supplerende slots ville ligge på passende tidspunkter. Det er især af stor betydning på ruter med mange forretningsrejsende.

(2) Geografisk referencemarked

(20) Ud fra en økonomisk synsvinkel anses commutermarkedet for at være verdensmarkedet. Der er ingen fysiske hindringer for import af disse fly til EF, og transportomkostningerne er begrænsede.

Der hersker en betydelig gensidig penetration mellem navnlig markederne i Nordamerika og Europa. Europæiske flyfabrikker, der fremstiller commuterfly, konkurrerer med succes i Nordamerika, og den eneste nordamerikanske konkurrent, de Havilland, indtager en stærk position på markedet i EF. F.eks. har ATR solgt 39 % sine ATR 42 i Nordamerika, og de Havilland har solgt 58 % af sine Dash 8-300 i Europa. Den vigtigste region i resten af verden er Asien og Stillehavsområdet. De fleste commuterflyfabrikanter er til stede i dette område, navnlig Casa, Fokker, ATR og de Havilland.

I deres analyser udelukker parterne Kina og de østeuropæiske lande fra det samlede verdensmarked. Dette forekommer at være korrekt, da der ikke er nogen gensidig penetration mellem markederne i Kina og Østeuropa og de samlede verdensmarkeder, og det forventes ikke, at der vil opstå en sådan gensidig markedspenetration i den nærmest overskuelige fremtid. Nogle af disse lande, især Sovjetunionen og Kina, har selv en flyindustri, som opfylder det indenlandske behov. De fly, de fremstiller, opfylder ikke de specifikationer, der stilles af luftfartselskaberne i resten af verden. På samme måde er de fly, der fremstilles af vestlige flyfabrikker, alt for højt specificerede og sædvanligvis for dyre for luftfartsselskaberne i Kina og Østeuropa. På lang sigt kan det imidlertid ikke udelukkes, at der i Østeuropa vil opstå en stor efterspørgsel efter sådanne produkter, men det afhænger helt af den økonomiske udvikling i disse lande.

Det geografiske marked, der derfor skal tages i betragtning, er verdensmarkedet minus Kina og Østeuropa.

(3) Markedets struktur

(21) I anmeldelsen foreslås det, at markedsandelene beregnes på grundlag af de til dato fast afgivne ordrer (som omfatter alle leverancer til dato og ordrer, der er placeret, men ikke effektueret) på hver type commuterfly, der allerede fremstilles eller er under udvikling. Dette er flyindustriens almindelige metode til beregning af markedsandele, da den afspejler flyfabrikkernes konkurrencemæssige stilling på markedet og dermed viser deres styrke inden for flyindustrien. Denne kumulering af salget udjævner fordrejninger i de årlige tal, som måtte følge af et uregelmæssigt mønster i ordretilgangen eller leveringerne på et marked, der er kendetegnet ved at operere med små mængder [1].

(22) Disse tal for markedsandelene tager ikke højde for den eksisterende flåde af alle turbopropfly, der stadig er i drift (ATR og de Havilland tegner sig for ca. 25 %). Den eksisterende flåde omfatter fly, der ikke længere fremstilles og sælges, samt fly solgt af konkurrenter, der ikke længere findes på markedet, f.eks. Shorts. Disse fly var baseret på en helt anden teknologi. Der er en klar skillelinje mellem den nuværende generation af commuterfly (nyteknologiske commuterfly) og de gamle fly, som ikke længere fremstilles. De gamle fly såsom Fokker F27 og British Aerospace HS 748 blev udviklet i slutningen af 1950'erne eller i begyndelsen af 1960'erne. Ud fra et økonomisk og teknisk synspunkt var de allerede forældede i begyndelsen af 1980'erne. Fly produceret fra begyndelsen af 1980'erne baseredes på en ny generation af motorer og flyskrog tilpasset disse motorer for at opfylde luftfartsselskabernes krav på det tidspunkt. Denne nye generation af commuterfly blev udviklet under særlig hensyntagen til en forbedring af dels brændstoføkonomien på baggrund af olieprisstigningerne i 1970'erne, dels flyveegenskaberne og passagerkomforten. Alle de commuterfly, der fremstilles i dag eller er under udvikling, tilhører denne nyteknologiske generation af fly.

Selv om nogle af de flyfabrikker, der nu er på markedet med nyteknologiske fly, kan have visse afsætningsmæssige fordele som følge af deres

[1] De samlede ordrer pr. 31. august 1991 er blevet analyseret i undersøgelsen. Kommissionen modtog fra alle flyfabrikkerne alle nødvendige oplysninger om antallet af ordrer, leverancer og optioner. Disse tal er blevet anvendt ved beregningen af markedsandele. De afviger en anelse fra parternes egne skøn.

forbindelser til luftfartsselskaber, der stadig benytter deres gamle fly (behandles yderligere under betragtning nr. 36 og 39), er dette ikke relevant for beregningen af markedsandele. Det er meningsløst at analysere markedsandelene for den tidligere generation af fly i forbindelse med vurderingen af flyfabrikkernes nuværende og fremtidige styrke på markedet. Analysen af markedsandele skal derfor udelukkende baseres på bestilte og leverede nyteknologiske fly, der findes på markedet i dag. Dette forhold bestrides ikke af parterne.

(23) På de relevante produktmarkeder tegner markedsandelene — beregnet på basis af faste ordrer pr. enhed — på verdensplan og i EF sig herefter således (1):

(i %)

20 til 39 sæder				40 til 59 sæder				60 sæder og derover			
Verdensplan		EF		Verdensplan		EF		Verdensplan		EF	
Saab	34	Embraer	41	ATR + DHC	45 + 19 = 64	ATR + DHC	51 + 21 = 72	ATR	76	ATR	74
Embraer	31	Saab	31					BAe	24	BAe	26
DHC (1)	25	DHC	21	Fokker	22	Fokker	22				
Dornier	8	BAe	6	Saab	7	Casa	6				
BAe (2)	2	Dornier	1	Casa	7	Saab	0				

(1) DHC = de Havilland.
(2) BAe = British Aerospace.

(24) Efter Kommissionens beslutning om at indlede proceduren har parterne henstillet, at også optioner tages med i betragtning ved beregningen af markedsandele. Optioner udgør imidlertid ikke en tilstrækkelig pålidelig indikator for en flyfabriks styrke på markedet, eftersom de nemt kan annulleres og ofte bliver det. ATR's erfaring fra sit program viser, at ca. [...] af optionerne på et fly, som allerede er på markedet, og som har bevist sin pålidelighed, omsættes til faste ordrer. Men kun ca. [...] af de optioner, der er tegnet på fly, som endnu ikke er i drift, omsættes normalt til faste ordrer. Luftfartsselskaberne tegner ofte optioner på fly, der endnu ikke er i drift, for at sikre sig muligheden for på et senere tidspunkt at kunne afgive en fast ordre på flyet, hvis det viser sig at være en succes. Selv om omsætningsraten af optioner til ordrer kan måles historisk, er det vanskeligt at forudsige den fremtidige omsætningsrate for fly, der endnu ikke er i drift, eftersom dette afhænger af faktorer såsom tekniske egenskaber. Dette er især tilfældet med de optioner, der i dag er udtaget på Saab 2000. Dette fly, der stadig befinder sig på udviklingsstadiet, konstrueres med henblik på at opfylde et muligt behov hos kunderne for turbopropfly, der kan beflyve ruter, der er længere end de sædvanlige commuterruter. I henhold til parterne og konkurrenterne er der overhovedet ingen vished for, at dette er et afgørende kundekrav, og inden for industrien er der derfor uenighed om, hvorvidt der faktisk vil blive afgivet nævneværdige ordrer på Saab 2000, når flyet står færdigt. Hvis optioner ikke desto mindre tages med ved beregningen af markedsandele — baseret på den omsætningsrate, der hidtil har kendetegnet det succesrige ATR-program — ville markedsandelene (baseret på ordrer plus optioner) tegne sig således:

(1) Markedsandelene for alle fly med over 40 sæder, som af et mindretal af dem, der har besvaret Kommissionens forespørgsler, anses for at udgøre et snarere end to markeder, er følgende:

(i %)

40 pladser og derover			
Verdensplan:		EF	
ATR + DHC (1)	51 + 15 = 66	ATR + DHC	57 + 15 = 72
Fokker	17	Fokker	16
Saab	6	BAe	7
Casa	6	Casa	5
BAe (2)	5	Saab	0

(1) DHC = de Havilland.
(2) BAe = British Aerospace.

(i %)

20 til 39 sæder				40 til 59 sæder						60 sæder og derover			
Verdensplan		EF		Verdensplan			EF			Verdensplan		EF	
Embraer	36	Embraer	44	ATR + DHC	42 + 17	59	ATR + DHC	50 + 21	71	ATR	82	ATR	79
Saab	31	Saab	24							BAe	18	BAe	21
DHC (1)	20	DHC	21	Fokker		19	Fokker		22				
Dornier	9	BAe	5	Saab		16	Casa		6				
BAe (2)	4	Dornier	1	Casa		6	Saab		1				

(1) DHC = de Havilland.
(2) Bae = British Aerospace.

(25) Med henblik på at opnå et samlet billede af virkningen på hele commuterindustrien er de tre relevante produktmarkeder, jf. definitionerne, blevet samlet. Til dette formål anses det for nødvendigt at tage hensyn til flytypernes forskellige størrelser. Antallet af faste ordrer er derfor blevet ganget med det normale antal sæder i hver flytype. Dette er gjort for at opnå et overordnet billede af det samlede marked for commuterfly med 20 til 70 sæder, eftersom en flytype med 30 sæder ikke kan tillægges samme vægt som en flytype med 60 sæder. Herefter fordeler markedsandelene sig således (1):

(i %)

20 til 70 sæder					
Verdensplan			EF		
ATR + DHC (1)	29 + 21	50	ATR + DHC	49 + 16	65
Saab		18	Fokker		12
Embraer		13	BAe		8
Fokker		9	Embraer		6
BAe (2)		4	Saab		5

(1) Beregningen af markedsandelene ændrer sig ikke nævneværdigt, hvis optioner tages med i betragtning (hvor omsætningsraten for samtlige flytyper er fastlagt på grundlag af den hidtige omsætningsrate for det succesrige ATR-program). De tal, der fremkommer på dette grundlag, ser således ud:
— Verdensplan: ATR + DHC = 47 % (nærmeste konkurrent: Saab 21 %)
— EF: ATR + DHC = 66 % (nærmeste konkurrent: Fokker 12 %).
Hvis tallene i stedet beregnes på grundlag af listepriserne på de enkelte fly modsat en vægtning efter sædekapacitet, fremkommer der følgende tal på basis af faste ordrer:
— Verdensplan: ATR + DHC = 47 % (nærmeste konkurrent: Saab 20 %)
— EF: ATR + DHC = 64 % (nærmeste konkurrent: Fokker 13 %).
Tallene beregnet på basis af listepriser og under hensyntagen til optioner er:
— Verdensplan: ATR + DHC = 44 % (nærmeste konkurrent: Saab 23 %)
— EF: ATR + DHC = 64 % (nærmeste konkurrent: Fokker 13 %).
[...]

(i %)

20 til 70 sæder			
Verdensplan		EF	
Casa	3	Casa	3
Dornier	3	Dornier	1

(1) DHC = de Havilland.
(2) BAe = British Aerospace.

(26) Det følger af disse tal,

— at på det relevante produktmarked for fly med 40 til 59 sæder ville den nye enhed besidde ca. 64 % af verdensmarkedet og ca. 72 % af EF-markedet

— at på det relvante produktmarked for fly med 60 sæder eller derover ville den nye enhed besidde ca. 76 % af verdensmarkedet og ca. 74 % af EF-markedet

— at ATR og DHC efter en fusion ville have en markedsandel på verdensplan på ca. 50 % af det samlede commutermarked og på ca. 65 % i EF.

(4) Virkninger af fusionen

A. *Virkninger for ATR's stilling*

(27) Den påtænkte fusion vil i betydelig grad styrke ATR's stilling på commutermarkedet, navnlig af følgende årsager:

— en høj kombineret markedsandel på markedet for fly med 40 til 59 sæder og på det samlede commutermarked

— eliminering af de Havilland som konkurrent

— adgang til samtlige klasser af commuterfly

— betydelig udvidelse af kundeunderlaget.

a) Forøgelse af markedsandelene

(28) Den påtænkte fusion ville medføre en forøgelse af ATR's markedsandel på verdensmarkedet for

commuterfly med 40 til 59 sæder fra 46 % til 63 %. Den nærmeste konkurrent (Fokker) ville sidde på 22 %. Dette marked sammen med det større marked for fly med 60 sæder eller derover, hvor ATR har en verdensmarkedsandel på 76 %, er særlig vigtig inden for commuterindustrien, eftersom udviklingen går i retning af større fly. Denne udvikling er især markant i Europa, hvor lufthavnsafgifterne gør det mere favorabelt at anvende store fly på grund af trængsel i luftrummet og begrænset lufthavnskapacitet. Allerede ved udgangen af 1990 tegnede fly med 40 sæder eller derover sig for 84 % af den samlede bestilte sædekapacitet til commutertrafikken i EF, hvilket skal sammenlignes med 57 % på verdensplan. Udviklingen henimod anvendelse af større fly i Europa kan aflæses i den geografiske fordeling af salget af de forskellige flytyper. Med hensyn til den 48-sæders ATR 42 er 44 % af flyene blevet solgt i Europa og 39 % i Nordamerika, medens 67 % af den 66-sæders ATR 72 er blevet solgt i Europa mod 19 % i Nordamerika. Hvad angår de Havilland er 14 % af Dash 8-100'erne med 36 sæder blevet solgt i Europa mod 78 % i Nordamerika, medens 58 % af Dash 8-300' erne med 50 sæder er blevet solgt i Europa mod 35 % i Nordamerika. Den omstændighed, at større fly bliver mere og mere almindelige i Europa, betyder til gengæld, at markedet for fly med ca. 30 sæder er forholdsmæssigt noget større i Nordamerika end i Europa. F.eks. solgte Embraer 71 % af sine 33-sæders fly i Nordamerika og kun 18 % i Europa.

(29) ATR ville forøge sin andel af det samlede verdensmarked for commuterfly med 20 til 70 sæder fra ca. 30 % til ca. 50 %. Den nærmeste konkurrent (Saab) ville kun sidde på ca. 19 %. På denne baggrund ville den nye enhed opnå halvdelen af det samlede verdensmarked og over 2,5 gange så stor en markedsandel som den nærmeste konkurrent.

(30) Den kombinerede markedsandel vil kunne stige yderligere efter fusionen.

Den større markedsandel kunne give ATR større spillerum til at konkurrere på prisen (herunder finansiering) end selskabets mindre konkurrenter. ATR ville med større fleksibilitet kunne reagere på initiativer truffet af konkurrenterne på markedet.

Efter en fusion mellem ATR og de Havilland ville konkurrenterne stå over for den kombinerede styrke af to store selskaber. Det ville betyde, at når et luftfartsselskab overvejede at placere en ny ordre, ville konkurrenterne være op imod konkurrence fra ATR og de Havillands kombinerede produktudbud. De førhen særskilte selskabers salgsstrategier ville være samordnet. Kombinationen kunne sætte ATR/de Havilland i stand til at udvise større prisfleksibilitet end konkurrenterne, når der opstod kunkurrence om et salg, da de ville have en absolut størrelsesmæssig fordel i henseende til salgsgrundlag. I modsætning til konkurrenterne ville den kombinerede enhed have alle fordele ved at kunne tilbyde en hel familie af commuterfly. Dette ville give den nye enhed mulighed for bl.a. at tilbyde særlig gunstige vilkår på en specifik flytype i forbindelse med sammensatte handler. Det kunne f.eks. tænkes, at i det tilfælde, hvor et luftfartsselskab ønskede at anskaffe sig et lille commuterfly med ca. 30 sæder og et commuterfly med ca. 60 sæder, ville ATR/de Havilland kunne tilbyde særlige vilkår på ATR 72'eren, hvis den blev bestilt sammen med en Dash 8-100, hvor der ville være større sandsynlighed for konkurrence. Parterne fremfører, at der i praksis ikke er nogen risiko for sammensatte handler, hvor en markedsfordel inden for et segment udnyttes til at sælge fly fra et andet segment. Men i kommentarerne fra parternes egne økonomiske rådgivere henvises der til den kombinerede enheds mulighed for at sammenstykke flypakker til regionaltrafikken.

Parterne selv forventer, at samlingen af ATR's og de Havillands marketing og fabrikation »med sikkerhed vil føre til en forbedring af den kombinerede enheds stilling i Nordamerika og Europa blandt fabrikanter af fly til regionaltrafikken«, således at den kombinerede enheds position ville være stærkere end ATR's og de Havillands nuværende position.

b) Eliminering af de Havilland som konkurrent

(31) Målt i antallet af solgte fly er de Havilland den mest succesrige konkurrent til ATR. På det relevante produktmarked for fly med 40 til 59 sæder har Fokker en større markedsandel end de Havilland, men ved udgangen af 1990 havde Fokker en ordrebeholdning på kun 27 Fokker 50, medens de Havilland havde en ordrebeholdning på 72 Dash 8-300 (kun overgået af ATR med 103 odrer på ATR 42).

Endvidere har de Havilland planer om at udvikle et nyt fly, Dash 8-400, som skal tage konkurrencen op inden for topsegmentet (fly med 60 eller flere sæder) [1]. Hvis fusionen derfor gennemføres, vil de Havilland ophøre med at være en potentiel konkurrent inden for dette segment, hvor ATR har en markedsandel på 76 %.

[1] Boeing har p.t. udsat dette program for at give køberen af de Havilland mulighed for at foretage sin egen udviklingsanalyse med henblik på at fastlægge, hvad der skal ske efter salget.

Parterne hævder, at selv om de Havilland ikke lukkes med det samme, hvis fusionen ikke gennemføres, vil Boeing gradvis afvikle dets produktion, således at de Havilland under alle omstændigheder vil forsvinde som konkurrent på længere sigt. Uanset om en sådan betragtning er relevant efter fusionsforordningens artikel 2, finder Kommissionen det usandsynligt, at de Havilland vil forsvinde.

I en købsanalyse af de Havilland foretaget for Aerospatiale-Alenia i slutningen af 1990 blev der bl.a. peget på følgende kritiske faktorer, som skulle tages med i betragtning ved en forretningsmæssig og finansiel vurdering af investeringen: de Havilland fremstiller velkendte og højt respekterede produkter af høj kvalitet, og deres nettosalgspris har været i stigning; der er allerede sket fremskridt med hensyn til en reducering af overflødigt personale, og forholdet til fagforeningerne er blevet forbedret; der er imidlertid stadig mulighed for en yderligere forbedring af produktionsstyringen, da de Havillands produktivitet er forholdsvis ringe [...] (1).

At dømme ud fra de oplysninger, som Kommissionen har modtaget, er det derfor ikke sandsynligt, at de Havilland gradvis vil blive afviklet, hvis den foreslåede fusion ikke gennemføres. Boeing har imidlertid tilkendegivet, at den foretrækker at sælge de Havilland i stedet for selv at drive selskabet videre. Der skulle være god mulighed herfor, da parterne ikke er de eneste potentielle købere. F.eks. har British Aerospace vist interesse for at overtage de Havilland.

c) Adgang til samtlige klasser af commuterfly

(32) Den nye enhed bestående af ATR og de Havilland ville blive den eneste fabrikant af commuterfly på alle de tidligere definerede markeder for commuterfly.

Embraer sælger kun en type commuterfly på markedet for fly med 20 til 39 sæder. Fokker og Casa er kun til stede på markedet for fly med 40 til 59 sæder, medens British Aerospace ikke opererer på markedet for fly med 40 til 59 sæder. Saab beskæftiger sig hovedsagelig med fly med 40 til 59 sæder. Den nye 50-sæders Saab 2000, som vil blive leveret fra 1992/93 og fremover, er et hurtigt turbopropdrevet commuterfly, som opfylder de særlige behov hos kunder, der beflyver relativt lange regionale ruter.

Inden for den berørte sektor forekommer det, at det at råde over et komplet produktsortiment vil give ATR/de Havilland en betydelig fordel i sig selv. På efterspørgselssiden opnår luftfartsselskaberne prisfordele ved at købe forskellige flytyper hos samme sælger. Under den mundtlige høring fremførte British Aerospace f.eks., at det som led i prognoserne for det fremtidige salg af ATP med 64 sæder antages, at kunderne til den 48-sæders ATR 42 vil anskaffe sig ATR 72, når de finder, at der er behov for et større fly. Der hersker konkurrence mellem ATR og British Aerospace om uafgjorte handler, herunder handler med nuværende de Havilland-kunder. Hvis den foreslåede fusion gennemføres, vil British Aerospace betragte kunderne til Dash 8 som værende bundet til den nye kombinerede enhed, også når det gælder større fly.

I en undersøgelse fremlagt af parterne hævdes det, at en flyfabriks manglende evne til at tilbyde et komplet sortiment af sædekapacitet under samme hat vil kunne skade efterspørgslen efter den pågældende flyfabriks øvrige fly. Således vil et stort regionalt luftfartsselskab, som har brug for fly med forskellig sædekapacitet for at dække samtlige behov på sine ruter, måske afholde sig fra at købe små fly hos en enkelt flyfabrik, hvis luftfartsselskabets behov for større fly ikke kan imødekommes af samme flyfabrikant. Dette følger af de faste omkostninger, som luftfartsselskabet pådrager sig for hver flyfabrik, det handler med. Disse omkostninger omfatter faste omkostninger til oplæring af piloter og mekanikere, omkostninger til lagerføring af forskellige reservedele og de faste omkostninger, der er forbundet med at handle med forskellige flyfabrikker, når det kommer til bestilling af reservedele, som kun lagerføres af de enkelte flyfabrikker selv.

En af de strategiske hovedmålsætninger med parternes overtagelse af de Havilland er at kunne dække hele rækken af commuterfly. Den konkurrencemæssige fordel heraf ville vise sig med tiden.

Parternes egne økonomiske rådgivere fremhæver, at muligheden for at kunne tilbyde produkter på et bredt spektrum af de potentielle markeder i vidt omfang reducerer de risici, der er forbundet med den fremtidige efterspørgsel.

På kort sigt ville ATR og de Havilland gensidigt kunne støtte hinandens marketing og produktion, hvilket kunne afstedkomme omkostningsbesparelser for den kombinerede enhed. Senere ville det muligvis være muligt at rationalisere produktionen yderligere ved at forøge antallet af reservedele, som ATR og de Havilland allerede har til fælles i dag, fra de nuværende 30 %. Denne rationalisering kunne også medføre omkostningsbesparelser for de kunder, der anskaffer sig både ATR-fly og de Havilland-fly.

(1) Analyse af de Havillands finansielle stilling.

I praksis er fordelene ved at dække hele markedet kun aktuelle i det tilfælde, hvor luftfartsselskaberne har eller agter at anskaffe sig en flyflåde bestående af fly fra de forskellige produktmarkeder. I henhold til tallene fra Fokker indgår over halvdelen af de fly, der sælges på markedet for fly med 40 sæder eller derover, i flåder, der også omfatter fly med omkring 30 sæder. Det lader derfor til, at adgangen til i hvert fald en mere komplet dækning af markedet, spiller en rolle.

d) Udvidelse af kundeunderlaget

(33) ATR vil i betydeligt omfang kunne udvide sit kundeunderlag efter fusionen. På basis af hidtidige leverancer har parterne erklæret, at ATR hidtil har leveret commuterfly til 44 kunder verden over, og at de Havilland har leveret commuterfly til 36 andre kunder, hvilket samlet giver 80 kunder. Dette tal skal sammenlignes med f.eks. Saab der har 27 luftfartsselskaber som kunder og Fokker, der som kunder har 20 luftfartsselskaber, der anvender Fokker 50. Dette tal på 80 kunder tager imidlertid ikke højde for de mange ordrer, som endnu andre kunder har placeret, men som de to selskaber endnu ikke har effektueret. Det er derfor sandsynligt, at kundeunderlaget vil være større i den nærmeste fremtid. Det afspejler sig allerede i tallene for markedsandelene.

Kundeunderlaget er et vigtigt element i en flyfabriks styrke på markedet, eftersom der i hvert fald i et vist omfang optræder en bindingseffekt (»lock-in effect«) for kunderne, når først de har truffet deres første flyvalg.

Når først en kunde har knyttet sig til en bestemt flyfabrik, må der sædvanligvis tages hensyn til bestemte omkostninger ved placering af ordrer hos andre fabrikanter. Visse kunder har tilkendegivet, at der er relativt høje omkostninger forbundet med teknologiske forskelle, som afføder omkostninger til oplæring af vedligeholdelsespersonale og piloter og til lagerføring af forskellige reservedele. Analysen af flyselskabernes flåder viser, at alle flyselskaberne kun har en flytype af den nye generation inden for et bestemt relevant produktmarked. Såfremt flyselskaberne har fly fra forskellige relevante produktmarkeder, viser flådeanalysen endvidere, at de på tværs af de forskellige markeder altid opererer med fly fra samme flyfabrik, hvis denne fremstiller flytyper af den ønskede størrelse — f.eks. har Brymon Air en flåde bestående af Dash 8-100 og Dash 8-300 fly, NFD har en flåde bestående af ATR 42 og ATR 72 fly. Det samme gælder for flyselskaber med meget større flyflåder, f.eks. American Airlines. De eneste eksempler på flyflåder bestående af fly fra forskellige flyfabrikker optræder, når flyselskaberne anvender 50-sæders fly fra ATR eller Fokker sammen med fly fra det mindre 30-sæders marked. Dette er uundgåeligt, da hverken ATR eller Fokker fremstiller fly af denne kategori.

Analysen er uændret, hvis man ser på flyselskabernes udestående ordrer. Det ene flyselskab, der har afgivet ordrer på et andet fly end den type, det allerede anvender inden for en bestemt kategori, har valgt at erstatte sin nuværende lille flåde af Fokker 50 fly med det nye Saab 2000 fly. Selskabet benytter allerede et stort antal Saab 340.

De etablerede luftfartsselskaber, som allerede har anskaffet sig commuterfly fra ATR eller de Havilland, vil derfor sandsynligvis holde sig til disse to selskaber ved placeringen af fremtidige ordrer.

Det er derfor sandsynligt, at ATR/de Havilland mindst vil bevare det nuværende antal kunder.

B. *Vurdering af styrken af den tilbageværende konkurrence*

(34) For at kunne vurdere, om den nye kombinerede enhed vil være i stand til at handle uafhængigt af sine konkurrenter på basis af den styrkede position på markedet, er det nødvendigt at vurdere de tilbageværende konkurrenters nuværende styrke og deres forventede styrke i fremtiden.

(35) Hvad angår konkurrenterne må der skelnes mellem dem, der har specialiseret sig i mellemstore fly, og dem, der tilhører større koncerner, hvor commuterfly udgør en forholdsvis lille del af koncernens samlede virksomhed inden for flyindustrien.

De mellemstore konkurrenter

(36) *Fokker* har tidligere med held konkurreret på markedet for fly med 40 til 59 sæder. Selskabet fremstiller imidlertid nu kun et commuterfly (Fokker 50) og kan ikke tilbyde et fuldt sortiment. På grund af sine relativt begrænsede ressourcer, har det kun en anden vigtig artikel, Fokker 100-jetfly. Dets militære virksomhed er stærkt begrænset.

Fokker 50 har en relativt lav markedsandel på 9 % af det samlede verdensmarked for fly med 20 til 70 sæder og 22 % af markedet for fly med 40 til 59 sæder, hvor det fusionerede ATR/de Havilland ville have 63 %. Virksomheden har kun 5 % af de ueffektuerede ordrer for commuterfly (det samlede

marked), hvilket er mindre end et år af Fokkers produktionskapacitet ved udgangen af 1990. Fokker nyder en vis kundeloyalitet fra virksomhedens salg af Fokker 27-flyet i 1960'erne og 1970'erne. Fokker 50's lave markedsandel viser imidlertid, at dette ikke har været en afgørende faktor. Der har ikke, i hvert fald ikke for kunderne, været tale om en lock-in effect fra de gamle fly, da Fokker 50 er baseret på ny teknologi. Det er opfattelsen, at Fokkers forholdsvis store succes med Fokker 100-jetflyet ikke vil påvirke salget af Fokker 50. Selv om der er en vis sammenhæng mellem produktionen af Fokker 50 og Fokker 100, er deres salgsresultater indbyrdes helt uafhængige. Fokkers erfaring viser, at de kunder, der har købt Fokker-jetflyet, ikke lader dette påvirke valget af 50-sæders turbopropfly. Som nævnt i anmeldelsen bekræfter Boeings erfaringer med de Havilland, at der ikke er nogen væsentlig sammenhæng mellem markedsføringen af jet- og turbopropfly.

Fokker vil kunne blive særlig påvirket af et fusioneret ATR/de Havilland. Virksomheden har endnu ikke opbygget et stort kundeunderlag for Fokker 50 og har færre ressourcer end ATR. Efter en fusion af ATR og de Havilland vil det være vanskeligere for Fokker at udvide sit sortiment af commuterfly ved at bygge en forlænget udgave af Fokker 50 på grundlag af de konkurrencemæssige fordele, der er skitseret for den nye enhed. På denne baggrund kan fusionen få afgørende indflydelse på Fokkers situation som konkurrent på flymarkedet.

(37) *Casa* er kun marginalt til stede på markedet for 40- til 59-sæders fly med et fly, der er baseret på et militærfly. Casa har imidlertid planer om at øge sin deltagelse på markedet for civile fly og vil udvikle et nyt commuterfly for at mindske sin nuværende afhængighed af de militære markeder.

Det vil ikke være let for Casa at holde fast ved sine planer om at udvikle et nyt commuterfly efter den foreslående fusion, da virksomheden vil få vanskeligt ved at konkurrere mod et stærkt fusioneret ATR/de Havilland. Den påtænkte fusion vil hindre Casa i generelt at blive en betydelig konkurrent på markedet for civile fly.

(38) *Embraer* har erklæret, at virksomheden vil koncentrere sig om mindre fly (med 20 til 39 sæder) med sit nuværende commuterfly. Embraer er et brasiliansk selskab, der har koncentreret sig om at udvikle et nyt regionaljetfly. Det blev imidlertid meddelt i juli 1991, at dette projekt — EMB 145 — er annulleret. Selv om det hed, at EMB 145 var et godt fly, fandt Embraer, at det ville komme på markedet for sent. Det er tvivlsomt, om Embraer vil kunne udvikle et større commuterfly, nu hvor aktuelle konkurrenter i de pågældende segmenter af markedet allerede vil kunne konkurrere effektivt inden for disse flytyper med et fusioneret ATR/de Havilland.

De store flyfabrikker

(39) *British Aerospace* har tilstrækkeligt med ressourcer til at udvide sit nuværende sortiment på markederne for commuterfly. Selskabets nuværende markedsandel er imidlertid lav (4 % af det samlede verdensmarked for commuterfly), og det har kun 2 % af verdens bestand af ueffektuerede ordrer for commuterfly, hvilket repræsenterer under et år af dets produktionskapacitet ved udgangen af 1990. Om British Aerospace i fremtiden vil investere i markederne for commuterfly afhænger af, om der er mere rentable muligheder andre steder i koncernen, og om det ville være rationelt at gå stærkere ind på markedet for commuterfly. Ud over sine brede interesser inden for flyfremstilling har British Aerospace betydelige interesser i andre brancher som f.eks. bilindustri, telekommunikation og fast ejendom.

På beslægtede markeder fremstiller British Aerospace J31, der er et 19-sæders turbopropfly, og BAe 146, der er et 95-sæders jetfly. Der er sammenhæng mellem produktionen af J31 og 27-sædersflyet J41 og endvidere mellen ATP med 64 sæder og jetflyet BAe 146, da de fremstilles på samme fabrik og deler de faste omkostninger. British Aerospaces J41 har muligvis kun begrænset fordel af den lille J31, men dette vil ikke være afgørende i fremtiden, navnlig ikke i EF. Markedet for småfly med færre end 20 sæder har været for nedadgående siden begyndelsen af 1980'erne og har altid været relativt lille i EF. Ligesom for Fokker med Fokker 100-jetflyet og Fokker 50-turbopropflyet har salget af ATP-turbopropflyet ingen konkurrencemæssig fordel af salget af BAe 146-jetflyet ligesom Fokker kunne påregne en vis kundeloyalitet fra det gamle F27-fly, har British Aerospace muligvis et vist kundeunderlag fra salget i 1960'erne og 1970'erne af 46-sæders flyet HS748, selv om dette fly ikke tilhørte samme marked som det nuværende 64-sæders ATP. Det ringe antal ordrer, der er afgivet for ATP, viser, at dette ikke har været en afgørende faktor.

Det er tvivlsomt, om British Aerospace efter fusioneringen af ATR og de Havilland vil koncentrere sig om dette marked, da selskabet kun har et meget lille kundeunderlag på markederne for commuterfly. Der er allerede et betydeligt spring mellem selskabets to nuværende modeller på det vigtige marked for fly med 40-59 sæder. Endvidere vil den allerede vanskelige konkurrencemæssige stilling for 64-sæders ATP-flyet over for det 66-sæders ATR 72-fly blive yderligere forringet efter den påtænkte fusion på grund af den nye enheds styrke.

Den påtænke fusion vil derfor medføre, at British Aerospace skubbes endnu længere ud som konkurrent på markederne for commuterfly.

(40) *Saab* kan forventes at ville blive på markedet for 20 til 39 sæders fly, hvor virksomheden har en relativ god position. Den er i færd med at udvikle et hurtigt turbopropcommuterfly med 50 sæder, som forventes at komme på markedet om et par år. Dette vil formentlig kun i et begrænset omfang være en konkurrent til ATR og de Havilland, da det opfylder et særligt behov hos kunder, der betjener regionale ruter over relativt lange afstande. Turbopropmarkederne er generelt markeder med korte ruter på gennemsnitlig ca. en time. Da start og landing optager en relativ stor del af den samlede flyvetid for de korte ruter, er hastighed ikke så relevant, da flyvetiden højst kan nedsættes med ca. fem minutter ved den hastighedsforøgelse på 25 %, der er projekteret for Saab 2000. Hovedparten af kunderne vil derfor formentlig ikke være villige til at betale en højere pris for dette fly. Dette fly med dets tekniske og omkostningsmæssige særtræk vil således optage et nichemarked, og vil ikke konkurrere direkte på markedet for commuterfly med 40 til 59 sæder.

(41) *Dornier,* der gennem Deutsche Aerospace (DASA) tilhører Daimler-Benz-gruppen, vil i 1993 gå ind på markedet for små commuterfly med et 30-sæders fly. Ved en vurdering af DASA's fremtidige konkurrence med ATR, skal det imidlertid bemærkes, at DASA, Aerospatiale og Alenia har undertegnet et aftalememorandum om, at de i fremtiden vil udvikle et regionaljetfly. Hvis der træffes beslutning om at udvikle dette regionaljetfly, vil selskaberne oprette et joint venture-selskab »International Commuter«, der skal markedsføre hele det sortiment af regionalfly, herunder commuterfly, der fremstilles af de tre selskaber. Oprettes »International Commuter«, vil Dornier ikke fortsat kunne være en egentlig konkurrent til ATR/de Havilland. Det er imidlertid endnu ikke endeligt besluttet at oprette »International Commuter«, og det sker kun efter en forudgående undersøgelse i henhold til EF's konkurrenceregler. Hvis DASA ikke indgår en endelig aftale med Aerospatiale og Alenia, kan selskabet blive en betydelig konkurrent på markedet for fly med 20 til 39 sæder.

Samlet evaluering af de øvrige konkurrenter

(42) Det følger af ovenstående, at den fusionerede enhed kun vil møde effektiv konkurrence på markedet for commuterfly med 20 til 39 sæder, og at konkurrenternes evne til at konkurrere med den fusionerede enhed ville mindskes noget selv på dette marked på baggrund af de samlede fordele, ATR/de Havilland vil få som følge af sit brede salgsgrundlag og sin dækning af alle markederne. På markederne for commuterfly på 40 sæder og derover er det tvivlsomt, om der ud over den begrænsede konkurrence fra Saab 2000 er tale om effektiv konkurrence på mellemlang og lang sigt.

C. *Vurdering af kunderne*

(43) Med henblik på en vurdering af om den nye, fusionerede enhed vil kunne handle uafhængigt af sine kunder i betragtning af sin stærke stilling og konkurrenternes relative svaghed, skal kundernes stilling på markederne for commuterfly gennemgås.

(44) Regionaltransport har undergået en kraftig udvikling i de seneste år. Markedet har haft fordel af deregulerings- og liberaliseringspolitikken, først i Nordamerika og nu i Europa. I henhold til anmeldelsen forventes der at ville være behov for commuterfly ud over de nødvendige genanskaffelser. Virkningen af den påtænkte fusion er derfor ikke den samme for etablerede flyselskaber, som for endnu ikke oprettede selskaber.

(45) De etablerede flyselskaber, der allerede har købt commuterfly af ATR eller de Havilland, vil af de under betragtning nr. 33 nævnte grunde sandsynligvis placere deres fremtidige ordrer hos dem. Som følge af denne lock-in-effect betragter disse kunder sig som bundet af den fabrikant, der leverede flyet. Dette begrænser deres forhandlingsmuligheder, når de skal placere senere ordrer, selv om de er datterselskaber af større flyselskaber.

(46) Nye flyselskaber eller etablerede flyselskaber, der skal genanskaffe en hel flybestand, vil i begyndelsen have frit valg, fordi der ikke på det tidspunkt gør sig nogen lock-in-effect gældende.

Nye mindre flyselskaber, der typisk afprøver nye ruter, vil stå i en relativt svag forhandlingsposition, fordi de kun kan aftage et begrænset antal fly. De vil ofte gå ind på markedet med fly, de har leaset snarere end købt. Nye flyselskaber (eller etablerede flyselskaber, der skal genanskaffe en hel flybestand), der er datterselskaber af større flyselskaber, kan befinde sig i en bedre forhandlingsposition i de filfælde, hvor moderselskaberne placerer store ordrer. Nogle amerikanske selskaber kan være i denne position. Der er ikke for øjeblikket nogen europæiske regionalflyselskaber af tilsvarende størrelse. De forhandlingsmuligheder, disse flyselskaber har, vil blive reduceret, når en betydelig konkurrent forsvinder fra markedet.

(47) Leasingselskaber tilbyder overgangsfaciliteter til nytilkomne på markedet, der i hvert fald i begyndelsen ønsker at undgå de forpligtelser, der er forbundet med et langsigtet ejerforhold. Det er derfor sansynligt, at leasing vil være et vigtigt middel til at vinde indpas på markedet på grund af de høje kapitalomkostninger til flykøb og risikoen for at gå konkurs.

Ved udgangen af 1990 havde leasingselskaber afgivet 170 order på commuterfly, heraf [...] [1] til ATR og de Havilland ([...] til ATR og [...] til de Havilland). Dette er ca. 10 % af det samlede verdensmarked. Leasingselskaberne optræder som mellemmænd mellem fabrikkerne og flyselskaberne og gør det muligt for flyselskaberne at købe nyt udstyr på et fleksibelt grundlag.

Da leasingselskaberne placerer deres ordrer for fly uden at vide, hvad de vil blive leaset til, må de forsøge at forudsige, hvilke fly deres potentielle kunder vil have behov for. Leasingselskaberne køber derfor normalt kun de fly, der allerede er bedst etableret på markedet, for at undgå at komme til at sidde med et uafsætteligt lager. Leasingselskabernes indkøbspolitik afspejler således de eksisterende præferencer hos flertallet af kunderne. De må derfor betragtes som selskaber, der følger markedet, snarere end markedsførende, og de forstærker tendensen i efterspørgslen, fordi de er afhængige af populariteten af de fly, de har købt. Dette er en væsentlig begrænsning i leasingselskabernes mulighed for at udnytte deres forhandlingsposition på markeder med svag konkurrence, da de ikke kan risikere at sidde med lagre af upopulære fly.

Denne analyse bekræftes af den irsk-baserede GPA-koncern, der er verdens største flyleasingselskab. GPA har kun indkøbt commuterfly fra ATR og de Havilland, delvis gennem et joint venture-selskab, hvori ATR har en andel på 25 %. Beslutningen om at købe disse fly var baseret på, at de er blandt de mest populære på markedet. Det var opfattelsen, at de ville være et godt emne for leasing til en lang række kunder, da de indgår i et sammenhængende sortiment af fly, er af høj teknisk kvalitet, er kendt for at være nyskabende og markedsføres med god støtte.

Det vil derfor ikke være let for leasingselskaber at gå over til andre fabrikker, da de løber en risiko for at sidde med et uafsætteligt lager. De andre fabrikkers varer er ikke så populære og vil være vanskeligere at placere. Den påtænkte fusion mindsker derfor betydeligt leasingselskabernes valgmuligheder og kan forventes til en vis grad at gøre dem afhængige af ATR/de Havilland.

(48) Af kundernes svar på Kommissionens undersøgelse fremgår det, at de fleste etablerede flyselskaber fandt det vanskeligt at vurdere, hvilken betydning den påtænkte fusion ville få for de almindelige konkurrencevilkår på grundlag af de oplysninger, der stod til deres rådighed. Halvdelen af respondenterne erklærede, at den ikke ville få direkte betydning for deres selskab, da de allerede var forpligtet over for en bestemt fabrikant af commuterfly og således hverken havde planer om eller realistiske muligheder for at gå over til en anden fabrikant. Nogle af disse flyselskaber har allerede placeret deres ordrer med henblik på at dække deres behov på mellemlang sigt, og andre forventer ikke at skulle afgive flere ordrer. 25 % af de flyselskaber, der svarede, gav alligevel udtryk for betænkeligheder over det forringede udvalg og den mindskede konkurrence, der efter deres opfattelse ville være et direkte resultat af fusionen.

Det ser således ud til, at en direkte negativ virkning først vil gøre sig gældende efter et vist tidsrum for flertallet af de etablerede flyselskaber. Følgerne vil

[1] Næsten alle.

med øjeblikkelig virkning blive aktuelle for flyselskaber, der søger ind på markedet i fremtiden, f.eks. efter en deregulering i EF.

(49) Selv om kunderne generelt skulle ønske at skifte til ATR/de Havillands konkurrenter i større omfang, er der kun begrænset mulighed herfor, da den enkelte konkurrents kapacitet gennemsnitligt kun vil kunne øges med 15 til 20 % på et par år. Det svarer til under 10 % af den samlede nuværende kapacitet til fremstilling af commuterfly i verden.

(50) Parterne hævder, at kunderne for fremtiden vil kunne købe brugte fly, og at disse til en vis grad vil konkurrere med nye fly.

Det er ikke opfattelsen, at brugte fly i betydeligt omfang vil konkurrere med nye fly, selv på lang sigt. Som nævnt af parterne findes der ikke for øjeblikket noget marked af betydning for brugte fly. Parterne har også hævdet, at ældre fly, der erstattes af nye fly, anvendes til at dække sekundære behov. Disse sekundære behov omfatter fragt- og postbefordring, der stiller helt andre krav end passagerbefordring. Det er derfor sandsynligt, at markedet for brugte fly er et andet end markedet for nye fly.

D. *Resumé af den påtænkte fusions virkning på markederne for commuterfly*

(51) Den fusionerede enhed ATR/de Havilland vil få en meget stærk position på markederne i hele verden og i EF for commuterfly med 40 sæder og derover. Konkurrenterne på disse markeder er relativt svage. Kundernes forhandlingsmuligheder er begrænset. Kombinationen af disse faktorer fører til den konklusion, at den nye enhed i betydeligt omfang vil kunne handle uafhængigt af sine konkurrenter og kunder og dermed vil indtage en dominerende stilling på de omhandlede markeder for commuterfly.

(52) Den påtænkte fusion vil skabe en dominerende stilling, også selv om det er med rette, at parterne har defineret det relevante marked som det samlede marked for fly med 20 til 70 sæder.

ATR vil forøge sin markedsandel på dette marked fra 29 % til 50 % for hele verden og fra 49 % til 65 % i EF. Følgerne af denne styrkelse af ATR's position i form at et større salgsgrundlag, dækning af hele sortimentet af commuterfly og et bredere kundeunderlag vil være den samme på dette større marked som angivet for markederne for fly med 40 til 59 sæder og 60 sæder og derover.

Endvidere vil ATR/de Havillands styrke på det samlede marked for commuterfly være endnu større, end det fremgår af markedsandelene. På det samlede marked for commuterfly kan der iagttages en generel tendens henimod større fly navnlig i EF som forklaret i betragtning nr. 28. De øvre markedssegmenter er derfor af strategisk betydning for det samlede marked for commuterfly nu og i fremtiden. Vurderingen af selskabets styrke på markedet skal afspejle denne udvikling, og der skal tages hensyn til, at der er en konkurrent, der står særlig stærkt på de strategiske dele af det samlede marked. Den overordentlige stærke position, som ATR/de Havilland vil få i de øvre segmenter af markedet fører sammen med de andre strukturmæssige faktorer som nævnt ovenfor til den konklusion, at der også vil blive etableret en dominerende stilling på det samlede marked for fly med 20 til 70 sæder.

E. *Potentielle nytilkomne på markedet*

(53) Generelt set kan en fusion, der medfører skabelse af en dominerende stilling, imidlertid være forenelig med det fælles marked som omhandlet i fusionsforordningens artikel 2, stk. 2, hvis der er stærke indicier for, at den kun er midlertidig og hurtigt vil forsvinde, fordi der er stor sandsynlighed for, at en stærk nytilkommen vil vinde indpas på markedet. I tilfælde af en sådan nytilkommen på markedet er det ikke sandsynligt, at den effektive konkurrence vil blive hæmmet betydeligt som omhandlet i fusionsforordningens artikel 2, stk. 3. For at vurdere, om det er sandsynligt, at ATR/de Havillands dominerende stilling vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, skal der foretages en vurdering af, hvor sandsynligt det er, at andre aktører vil vinde indpas på markedet.

(54) Ved en vurdering af, om det teoretisk vil være attraktivt for nye aktører at søge at vinde indpas på markedet, skal der tages hensyn til efterspørgselsprognoser og den tid og de omkostninger, der skal investeres for at komme ind på markedet.

På grundlag af parternes tal anslås det samlede marked for commuterfly med 20 til 70 sæder i de næste 20 år at ville være ca. [...] enheder, inklusive ueffektuerede ordrer på ca. 700 enheder. Det forventes, at den nuværende efterspørgesel kun vil være aktuel indtil midten af 90'erne for derefter af aftage og stabilisere sig. Den årlige gennemsnitlige efterspørgsel fra midten af 90'erne vil derefter kunne anslås til ca. [...] (1) enheder sammenlignet med nu ca. [...] enheder.

Det følger heraf, at markedet udtrykt i årlige leverancer allerede synes at være mættet.

(55) Selv for et selskab, der driver virksomhed i en beslægtet industri, og som ikke allerede er inde på markedet for commuterfly — i praksis vil der formentlig kun være kun være tale om store fabrikanter af jetfly — vil det være meget dyrt at udvikle et nyt commuterfly fra grunden. Ifølge en undersøgelse, der er forelagt af parterne, er der høje startomkostninger forbundet med at gå ind på markedet for regionalfly, og det er tidskrævende at designe, afprøve og få godkendt et fly, så det kan udbydes til salg. Disse er vigtige af flere grunde. Det afgørende er, at med de betydelige faste omkostninger og høje startomkostniner vil disse markeder kun være attraktive for et begrænset antal fabrikanter. Når først en fabrikant har valgt et design for et fly og har indledt produktionen af det, er det endvidere overordentligt tids- og omkostningskrævende at tilpasse design og produktion til uventede ændringer i efterspørgslen efter fly. Afgørende enkeltheder i flyets design er størrelse, vægt, motorspecifikationer med dertil hørende nyttelast, brændstofudnyttelse og rækkevidde. Størrelsen af startomkostningerne til udvikling af flyet udgør en betydelig risiko set i sammenhæng med det bindende valg af et bestemt fly. Hvis fabrikanten vælger et forkert design, er startomkostningerne uigenkaldeligt tabt.

I tidsmæssig henseende viser undersøgelsen, at det kræver ca. to-tre års markedsundersøgelser at afgøre, hvordan et fly skal være udformet for at dække markedets forventede behov. Dette indebærer udarbejdelse af prognoser for ændringer i flyteknologien og for udviklingen på markedet. Fra forskningen og udviklingen indledes, til flyene kan fremstilles og leveres, går der sandsynligvis yderligere fire år. Der kræves således i alt seks til syv år. Heri er ikke medregnet den tid, det tager at opføre eller købe fabriksanlæg til flyproduktionen.

Undersøgelsen konkluderer, at de betydelige, faste startomkostninger utvivlsomt i høj grad reducerer sandsynligheden for, at andre vil tage konkurrencen op med et populært fly.

(56) Det følger af ovenstående, at en nytilkommen på markedet vil løbe en stor risiko. I betragtning af den tid, det tager at udvikle et nyt fly, og den forventede udvikling på markedet som beskrevet ovenfor, kan en ny fabrik komme for sent til at kunne udnytte den forventede periode med relativ høj efterspørgsel. En nytilkommen på markedet på dette stadium vil først kunne gøre sig gældende, når markedet var faldet fra det nuværende niveau og var stagneret. Det er derfor tvivlsomt, om en nytilkommen vil kunne sælge nog til at dække sine omkostninger, idet selv de nuværende konkurrenter endnu ikke har nået ligevægtspunktet i deres produktionscyklusser.

(57) Af disse grunde er det opfattelsen, at det ikke ville være rationelt at gå ind på markedet for commuterfly nu. Dette erkendes af parterne. De fremfører imidlertid, at nogle nyligt industrialiserede lande alligevel kunne beslutte at støtte udviklingen af en lokal fremstilling af commuterfly. Selv om der i fremtiden skulle blive udviklet en sådan lokal commuterflyindustri som nævnt af parterne, betragtes det som usandsynligt, at den vil kunne gøre et betydeligt indhug i de internationale markeder. En sådan svag mulighed vil under alle omstændigheder ikke være tilstrækkelig til, at det kan konkluderes, at ATR/de Havillands dominerende stilling kun vil være midlertidig.

Med hensyn til de nytilkomne på markedet i den nærmeste fremtid foreligger der intet om, at et selskab, der endnu ikke er inde på markedet, skulle have iværksat et udviklingsprogram, bortset fra det, der vurderes nedenfor. Ingen af de konkurrenter, der er taget kontakt med, finder det sandsynligt, at der vil være nytilkomne på markedet, fordi udviklingsomkostningerne på grund af markedets nuværende struktur overhovedet ikke står i forhold til det udbytte, der kan opnås.

(58) Parterne nævner Aero Czechoslovak Aeronautical Works (ACAW) som en fabrik, der vil kunne gå ind på det relevante marked for commuterfly med sit 40-sæders turbopropfly LET 610 inden for de næste fem år. Dette fly er beregnet til at dække behovene på markederne i Sovjetunionen og de øvrige tidligere Comecon-lande. Det har været

(1) Væsentligt lavere: ± ⅔ af den nuværende efterspørgsel.

under udvikling siden 1977, og det er først nu, prototypen er ved at blive afprøvet. I 1989 blev der truffet en principafgørelse om at udvikle en udgave, der kunne opfylde vestlige specifikationer, og det er hensigten, at denne model skal forsynes med motorer fra General Electric. Det kan imidlertid være vanskeligt for ACAW at vinde indpas på de relevante markeder uden en allerede etableret partner, da virksomheden formentlig ikke alene kan skabe de nødvendige vedligeholdelses- og produktstøttefaciliteter. LET 610's driftssikkerhed er ikke afprøvet, da flyet endnu ikke har fløjet, og ACAW har overhovedet ingen erfaring på de markeder for commuterfly, der berøres af den påtænkte fusion. Det vil være vanskeligt for ACAW at skabe så meget tillid hos de vestlige flyselskaber, at de alvorligt vil overveje at købe dens fly.

Denne fabrik betragtes derfor ikke som en realistisk nytilkommen på markedet, eller alternativt, hvis den skulle gå ind på markedet, ville den ikke spille nogen afgørende rolle i den nærmeste fremtid.

(59) Parterne nævner endvidere, at det indonesiske selskab Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) kunne gå ind på det vestlige marked for commuterfly med sit 50-sæders turbopropfly N250. IPTN har udviklet CN235 i samarbejde med Casa, men har ikke hidtil selv udviklet noget commuterfly. De første planer for N250 blev udkastet i 1987, og flyet forventes tidligst at blive godkendt i 1996. Det vil formentlig blive solgt godt i Indonesien, hvor der er en anslået potentiel efterspørgsel på 400 fly i løbet af de næste 20 år. IPTN vil muligvis også i et vist omfang kunne afsætte fly uden for Indonesien. Et salg uden for Indonesien vil imidlertid være afhængigt af, om IPTN kan skabe tillid til det nye fly, hvilket vil tage flere år efter godkendelsen.

På denne baggrund er det højst usikkert, om flyet kan sælges uden for Indonesien, og det vil ikke være tilfældet inden for den tidsramme, hvor det ifølge fusionsforordningen skal overvejes, om IPTN kan betragtes som en betydelig potentiel konkurrent.

(60) Parterne nævner endvidere Ilyushin 114, der er udviklet til brug i Sovjetunionen og de tidligere Comecon-lande. De første leverancer af dette fly forventes til Aeroflot i 1992. Parterne bemærker, at det ikke vil konkurrere i Europa eller Nordamerika. Denne vurdering forekommer korrekt. Ilyushin 114 forventes at få størst betydning som det vigtigste fly (måske sammen med ACAW's fly) i Østeuropa.

(61) Boeing, der afhænder de Havilland, har direkte forespurgt, erklæret ikke et have til hensigt at gå ind på markedet for turbopropfly igen og i stedet at ville koncentrere sig om jetfly og helikoptere. Selskabets erfaring med de Havilland har vist, at der ikke er noget betydeligt sammenfald i fremstillingen af jetfly og fremstillingen af turbopropfly. Parterne erklærer, at baggrunden for Boeings beslutning om at afhænde de Havilland er det forhold, at sammenhængen mellem regionalfly og store civile fly er mindre end forventet.

Der er heller ikke tegn på, at hverken McDonnell Douglas eller Lockheed, der er de andre store nordamerikanske fabrikanter af jetfly, har planer om at gå ind på markederne for turbopropfly. Selv da der i begyndelsen af 1980'erne var en periode med høj vækst på de nordamerikanske markeder, gik disse fabrikker ikke ind på markedet.

(62) Der er ikke for øjeblikket nogen japanske fabrikanter af commuterfly. Japanerne har endvidere i det store og hele ingen flyindustri, navnlig fordi der efter krigen blev indgået en traktat, som forbød produktion og eksport af fly indtil 1995. Der er derfor mulighed for, at japanske fabrikker senere vil være interesseret i at spille en vis rolle i flyindustrien. Det er imidlertid tvivlsomt, om markedet for commuterfly vil komme på tale på grund af dets tilsyneladende mangel på strategisk og teknisk interesse i flyindustrien generelt og ovennævnte risici for manglende rentabilitet. Det vurderes derfor, at der ikke kan peges på nogen potentiel japansk nytilkommen på markedet.

Vurdering af muligheden for nytilkomne på markedet

(63) Det følger heraf, at der ikke er nogen realistisk, betydelig, potentiel konkurrent på markederne for commuterfly i den nærmeste fremtid.

Parterne hævder, at markederne for commuterfly ændrer sig hastigt og henviser til, at Fokker og British Aerospace havde store markedsandele i begyndelsen af 1980'erne, hvilket ikke hindrede betydelige nytilkomne, herunder ATR, i at vinde indpas på markedet.

En ændring i markedsstrukturen fra begyndelsen af 1980'erne til begyndelsen af 1990'erne beviser ikke, at disse markeder ændrer sig hastigt. Situationen i begyndelsen af 1980'erne adskilte sig stærkt fra den nuværende situation.

I begyndelsen af 1980'erne var markederne præget af følgende forhold:

— Der var meget få konkurrenter på markederne. På markedet for små commuterfly med 20 til 39 sæder var der kun Shorts, og på markedet for fly med 40 til 59 sæder var der kun Fokker, British Aerospace og i begrænset omfang de Havilland.

— Flyene på markedet og navnlig Fokkers og British Aerospace's var meget gamle, endog forældede typer. Markederne var modne til indførelsen af nye, højtydende flytyper.

— Ifølge prognoserne ville der være høj vækst på markederne i det kommende tiår på grund af dereguleringen i Nordamerika. Disse prognoser viste sig at være korrekte.

— Markederne var derfor attraktive for nytilkomne, og det var rationelt at søge ind på markedet.

I begyndelsen af 1990'erne er markederne derimod præget af følgende forhold:

— Der er allerede i alt otte konkurrenter på markederne. De til rådighed værende fly er alle baseret på moderne teknologi, som opfylder kundernes strenge krav i denne henseende i en overskuelig fremtid.

— Ifølge de aktuelle prognoser, der er skitseret ovenfor, er markederne ved at være mættet og vil være for nedadgående og stagnere fra midten af 1990'erne.

— Markederne tiltrækker derfor ikke nye konkurrenter, og det er ikke rationelt at søge ind på markedet. Det må snarere forventes, at nogle af de nuværende konkurrenter vil forlade markedet.

(64) Det er derfor opfattelsen, at det er usandsynligt, at der vil ske en ændring i markedsstrukturen svarende til den, der skete i 1980'erne. Muligheden for at vinde indpas på markedet ville endvidere forringes yderligere, hvis den påtænkte fusion gennemføres.

F. *Andre generelle bemærkninger*

(65) Parterne gør gældende, at et af formålene med at erhverve de Havilland er at mindske omkostningerne. De potentielle omkostningsbesparelser som følge af fusionen vil kun andrage ca. 5 mio. ECU årligt. I henhold til skøn udarbejdet af parternes økonomiske rådgivere vil disse omkostningsbesparelser for den fusionerede enhed hidrøre fra rationalisering af fremskaffelsen af dele til flyene, markedsføring og produktstøtte.

Uden at det foregribes, om sådanne overvejelser er relevante for en vurdering i henhold til fusionsforordningens artikel 2, ville disse besparelser kun have meget lille betydning for hele ATR/de Havilland, da de ville andrage ca. 0,5 % af den kombinerede omsætning. Parterne har peget på de (ikke-kvantificerede) omkostningsbesparelser, der kan gennemføres blot ved en bedre styring af visse dele af de Havillands interne drift. Disse omkostningsbesparelser ville ikke være en følge af selve fusionen, men er omkostningsbesparelser, der kunne opnås af de Havillands nuværende ejer eller af enhver anden potentiel køber.

(66) Parterne har ikke hævdet, at der vil kunne opnås omkostningsbesparelser ved at slå ATR's og de Havillands forsknings- og udviklingsaktiviteter sammen. Dette er i overensstemmelse med de løfter om at bevare de Havilland som en fuldt fungerende flyfabrik, der er givet de canadiske myndigheder.

(67) ATR's nuværende stilling i branchen er meget sund. På grund af de relativt høje begyndelsesomkostninger til udviklingen af nye fly er det almindeligt, at fabrikker i denne branche udviser tab i de første år af gennemførelsen af et nyt program. Det varer nogen tid, før der er solgt tilstrækkeligt til at dække udviklingsomkostningerne. [...] (1)

Da ATR endvidere har skabt sig en glimrende stilling på markedet og har en effektiv produktionsstyring, behøver selskabet ikke at søge at skaffe sig yderligere kapacitet eller markedsandele gennem nyerhvervelser for at sikre, at det på lang sigt kan fortsætte med at være en vigtig aktør på den del af verdensmarkedet, der omfatter commuterfly.

(68) Parterne har erklæret, at de vil opnå en konkurrencemæssig fordel (som de ikke har kvantificeret) ved erhvervelsen af de Havilland, da kursrisikoen kunne mindskes ved, at en del af produktionen vil være placeret i et dollarområde. For ATR's sortiment vil dette imidlertid kun være tilfældet i det omfang, produktionen kunne flyttes mellem Europa og Nordamerika.

(1) Financielle beregninger for ATR.

Selv om der vil være visse fordele forbundet med at have et produktionssted i et dollarområde, skal det bemærkes, at det af samtlige konkurrenter kun er de Havilland, der er i besiddelse af et sådant. Det er tvivlsomt, om produktionen af ATR-fly i praksis vil blive flyttet til Canada i større omfang.

(69) Af ovennævnte grunde finder Kommissionen ikke, at den påtænkte fusion vil bidrage til det tekniske eller økonomiske fremskridt som omhandlet i fusionsforordningens artikel 2, stk. 1, litra b). Selv om der skulle ske et sådant fremskridt, ville det ikke være til fordel for kunderne.

Kunderne ville stå over for et selskab med dominerende stilling, der har de mest populære grupper af flytyper på markedet. Udvalget ville blive reduceret betydeligt. Der ville være stor risiko for, at ATR/de Havillands dominerende stilling ville gå over til at blive et monopol.

Såvel British Aerospace som Fokker, de to vigtigste konkurrenter på markederne for fly med 40 sæder og derover, har erklæret, at fusionen alvorligt vil true ATP- og Fokker 50-flyenes mulighed for at overleve. Disse to konkurrenter går ud fra, at ATR/de Havilland efter den påtænkte fusion vil begynde med at sænke priserne for at eliminere deres konkurrenter, i hvert fald på de vigtigste markeder for fly med 40 sæder og derover.

Hverken Fokker eller British Aerospace mener, at de vil kunne modstå en sådan priskrig. De ville derfor begge gå ud af markederne.

Ved vurderingen af disse udtalelser skal det bemærkes, at en sådan adfærd ville være rationel, da den påtænkte fusion ville bevirke, at ATR/de Havilland ville få markedsandele, der ville ligge over tærsklen for, hvornår en sådan prispolitik bliver sandsynlig, idet den ville være den optimale måde at maksimere fortjenesten på.

Efter at have fået monopol ville ATR/de Havilland kunne hæve priserne uden hindringer fra konkurrenter.

(70) Med disse udsigter ville den påtænkte fusion være endnu mere til skade for kunderne, efterhånden som den dominerende stilling bliver til et monopol. Højere priser for commuterfly er af forholdsvis større betydning for regionale flyselskaber, da prisen for et fly udgør ca. 30 til 40 % af deres samlede driftsomkostninger.

(71) Den påtænkte fusion ville også have negative konsekvenser for det beslægtede marked for jetfly med 100 sæder. British Aerospace's BAe 146-jetfly fremstilles på samme fabrik som ATP-commuterflyet, således at de faste omkostninger spredes på de to fly. En lignende sammenhæng findes mellem Fokker F110-jetflyet og Fokker 50-commuterflyet. Hvis de to selskaber bliver tvunget til at indstille produktionen af commuterflyene, ville deres konkurrenceevne blive forringet på markedet for jetfly med 100 sæder, hvor de allerede står over for skarp konkurrence fra Boeing 737.

V. KONKLUSION

(72) Af ovennævnte grunde er det opfattelsen, at den påtænkte fusion ville medføre en situation, hvor det fusionerede selskab ATR/de Havilland i betydeligt omfang kunne optræde uafhængigt af konkurrenter og kunder på verdensmarkederne for commuterfly med 40 til 59 sæder og 60 sæder og derover. Den påtænkte fusion skaber derfor en dominerende stilling på verdensmarkederne. Ifølge vurderingen ovenfor er denne dominerende stilling ikke blot midlertidig og vil derfor hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Det er opfattelsen, at der vil blive skabt en sådan dominerende stilling selv om det relevante marked er det samlede marked for fly med 20 til 70 sæder.

Konkurrencevilkårene på EF-markederne for commuterfly afviger ikke væsentligt fra vilkårene på de samlede verdensmarkeder. Den nye enheds markedsandele ville være de samme på såvel verdensmarkedet som EF-markedet for commuterfly med 60 sæder og derover, og på EF-markedet for commuterfly med 40 til 59 sæder ville de være endnu større end på verdensmarkedet. Disse markeder er også relativt vigtigere i EF end i resten af verden. For det samlede marked for fly med 20 til 70 sæder ville den nye enheds markedsandele være større i EF end i resten af verden. Det er derfor opfattelsen, at den foreslåede fusion skaber en dominerende stilling, der hæmmer den effektive konkurrence betydeligt inden for det fælles marked som omhandlet i fusionsforordningens artikel 2, stk. 3 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den påtænkte fusion mellem Aerospatiale og Alenia og de Havilland erklæres uforenelig med det fælles marked.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til:

Aerospatiale SNI
37, boulevard de Montmorency
F-75781 Paris Cedex 76

og

Alenia-Aeritalia & Selenia SpA
P.le V. Tecchio 51/a
I-80125 Napoli.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. oktober 1991.

På Kommissionens vegne

Leon BRITTAN

Næstformand

KOMMISSIONENS DIREKTIV

af 22. november 1991

om ændring af bilagene til Rådets direktiv 70/524/EØF om tilsætningsstoffer til foderstoffer

(91/620/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 70/524/EØF af 23. november 1970 om tilsætningsstoffer til foderstoffer [1], senest ændret ved Kommissionens direktiv 91/508/EØF [2], særlig artikel 7, og

ud fra følgende betragtninger:

Ifølge direktiv 70/524/EØF skal indholdet af bilagene til stadighed tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling; bilagene blev kodificeret ved Kommissionens direktiv 91/248/EØF [3];

undersøgelsen af forskellige tilsætningsstoffer, der er anført i bilag II, og som derfor kan tillades på nationalt plan, er ikke afsluttet; det er derfor nødvendigt at forlænge tilladelsens varighed for disse stoffer for en bestemt periode;

de i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Foderstofkomité —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag II til direktiv 70/524/EØF ændres som anført i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. november 1991.

På Kommissionens vegne

Ray MAC SHARRY

Medlem af Kommissionen

---

[1] EFT nr. L 270 af 14. 12. 1970, s. 1.
[2] EFT nr. L 271 af 27. 9. 1991, s. 67.
[3] EFT nr. L 124 af 18. 5. 1991, s. 1.

BILAG

1. I del A »Antibiotika« ændres datoen »30. november 1991« i kolonnen »Tilladelsens varighed« til »30. november 1992« for følgende numre:
   — nr. 22 »Avoparcin«
   — nr. 27 »Salinomycinnatrium«
   — nr. 28 »Avilamycin«
   — nr. 29 »Efrotomycin«.
2. I del D »Coccidiostatika og andre lægemidler« ændres datoen »30. november 1991« i kolonnen »Tilladelsens varighed« til »30. november 1992« for følgende numre:
   — nr. 16 »Meticlorpindol/methylbenzoquat«
   — nr. 20 »Lasalocidnatrium«
   — nr. 21 »Maduramicinammonium«
   — nr. 22 »Robenidin«
   — nr. 23 »Narasin/Nicarbazin«.
3. I del G »Konserveringsmidler« ændres datoen »30. november 1991« i kolonnen »Tilladelsens varighed« til »30. november 1992« for nr. 20 »Methylpropionsyre«.
4. I del L »Bindemidler, antiklumpningsmidler og koaguleringsmidler« ændres datoen »30. november 1991« i kolonnen »Tilladelsens varighed« til »30. november 1992« for nr. 1 »Calciumaluminat, syntetisk«.

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Kommissionens forordning (EØF) nr. 3465/91 af 29. november 1991 om fastsættelse af eksportrestitutionerne for produkter forarbejdet på basis af korn og ris

(De Europæiske Fællesskabers Tidende nr. L 328 af 30. november 1991)

Bilaget, side 7, produktkode 1104 22 30 100 :

i stedet for: »150,80«

læses: »150,50«.

Berigtigelse til Kommissionens forordning (EØF) nr. 3509/91 af 3. december 1991 om ændring af eksportrestitutionerne for korn, mel, grove gryn og fine gryn af hvede eller rug

(De Europæiske Fællesskabers Tidende nr. L 333 af 4. december 1991)

Bilaget, side 9, fodnote (1) :

i stedet for: »... 07 Zone II b).«

læses: »... 07 Zone II b)
08 Den Kinesiske Folkerepublik.«