

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

Kommissionens forordning (EF) nr. 557/1999 af 15. marts 1999 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 1

Kommissionens forordning (EF) nr. 558/1999 af 15. marts 1999 om levering af mejeriprodukter som fødevarehjælp 3

Kommissionens forordning (EF) nr. 559/1999 af 15. marts 1999 om levering af flækærter som fødevarehjælp 6

Kommissionens forordning (EF) nr. 560/1999 af 15. marts 1999 om levering af korn som fødevarehjælp 9

★ **Kommissionens forordning (EF) nr. 561/1999 af 15. marts 1999 om åbning af en løbende licitation med henblik på udbud til salg af olivenolie, som det spanske interventionsorgan ligger inde med 13**

Kommissionens forordning (EF) nr. 562/1999 af 15. marts 1999 om ændring af de korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for korn 17

Kommissionens forordning (EF) nr. 563/1999 af 15. marts 1999 om fastsættelse af importtold for korn 19

★ **Kommissionens direktiv 1999/10/EF af 8. marts 1999 om undtagelser fra bestemmelserne i artikel 7 i Rådets direktiv 79/112/EØF, for så vidt angår mærkning af levnedsmidler ⁽¹⁾ 22**

Kommissionen

1999/198/EF:

- ★ **Kommissionens beslutning af 10. februar 1999 om en procedure i henhold til traktatens artikel 86 (Sag IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(1999) 239)** 24

1999/199/EF:

- ★ **Kommissionens beslutning af 10. februar 1999 om en procedure i henhold til traktatens artikel 90 (Sag IV/35.703 — portugisiske lufthavne)⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(1999) 243)** 31

1999/200/EF:

- ★ **Kommissionens beslutning af 26. februar 1999 vedrørende Grækenlands anmodning om tilladelse til at anvende en reduceret momssats på levering af naturgas og elektricitet i henhold til artikel 12, stk. 3, litra b), i Rådets direktiv 77/388/EØF (meddelt under nummer K(1999) 477)** 40

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 557/1999**af 15. marts 1999****om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

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

ud fra følgende betragtninger:

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

import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er
anført i nævnte forordnings bilag;

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 16. marts 1999.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24. 12. 1994, s. 66.

⁽²⁾ EFT L 198 af 15. 7. 1998, s. 4.

BILAG

til Kommissionens forordning af 15. marts 1999 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	052	72,0
	204	31,8
	624	108,7
	999	70,8
0707 00 05	068	130,2
	999	130,2
0709 10 00	220	148,0
	999	148,0
0709 90 70	052	112,0
	204	154,8
	999	133,4
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,4
	204	47,3
	212	48,3
	600	41,3
	624	53,8
	999	46,0
0805 30 10	052	54,9
	600	56,5
	999	55,7
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	103,9
	064	56,2
	388	121,9
	400	82,1
	404	74,5
	508	83,8
	512	88,8
	528	101,2
	720	82,1
	999	88,3
0808 20 50	052	138,6
	388	69,8
	400	49,7
	512	62,1
	528	71,2
	624	70,7
	999	77,0

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

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 558/1999
af 15. marts 1999
om levering af mejeriprodukter som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og

ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
mælkepulver;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse af produkter, der i henhold til
Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal leveres som led i

Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er blandt andet
nødvendigt at præcisere frister og leveringsbetingelser ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i bila-
gene anførte modtagere skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes mejeriprodukter efter bestemmelserne i forord-
ning (EF) nr. 2519/97 og på de i bilaget anførte betin-
gelser.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlige betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5. 7. 1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17. 12. 1997, s. 23.

BILAG

PARTI A

1. **Aktion nr.:** 775/96 (parti A1); 451/97 (parti A2); 453/97 (parti A3); 454/97 (parti A4); 455/97 (parti A5); 460/97 (parti A6).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
(tlf. (31-70) 33 05 757; fax 36 41 701; telex 30960 EURON NL).
3. **Modtagerens repræsentant:** udpeges af modtageren.
4. **Bestemmelsesland:** parti A1: Mali; parti A2: Pakistan; parti A3: Niger; parti A4: Zimbabwe; parti A5: Zambia; parti A6: Madagaskar.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes:** vitaminiseret skummetmælkspulver.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 330 tons.
7. **Antal partier:** 1 i 6 delmængder (parti A1: 30 tons; parti A2: 180 tons; parti A3: 45 tons; parti A4: 30 tons; parti A5: 15 tons; parti A6: 30 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁵⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (I B 1).
9. **Emballering** ⁽⁷⁾: se EFT C 267 af 13. 9. 1996, s. 1 (6.3A og B 2).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (I B 3).
— sprog, der skal benyttes ved mærkningen: parti A1, A3 og A6: fransk; parti A2, A4 og A5: engelsk.
— Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked.
Fremstillingen af skummetmælkspulveret og vitaminiseringen skal ske efter tilslaget for leveringen.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit afskibningshavn.
13. **Alternativt leveringsstadium:** —
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** —
— transithavn eller -lager: —
— transportvej over land: —
17. **Periode eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
— første frist: 19. 4. - 9. 5. 1999.
— anden frist: 3. - 23. 5. 1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
— første frist: —
— anden frist: —
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
— første frist: 30. 3. 1999.
— anden frist: 13. 4. 1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 20 ECU/ton.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel, telex: 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (udelukkende).
22. **Eksportrestitution** ⁽⁴⁾: restitutionen anvendelig den 10. 3. 1999 fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 312/1999 (EFT L 38 af 12. 2. 1999, s. 15).

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Kommissionens forordning (EF) nr. 259/98 (EFT L 25 af 31. 1. 1998, s. 39) er gældende for eksportrestitutionen. Den i artikel 2 i ovennævnte forordning anførte dato er den, der omhandles i punkt 22 i dette bilag. Leverandørens opmærksomhed henledes på artikel 4, stk. 1, sidste afsnit, i nævnte forordning. Der fremsendes kopi af licensen, så snart udførselsangivelsen er antaget (faxnummer: (32-2) 296 20 05).
- (⁵) Leverandøren skal ved varens levering overbringe modtageren eller hans repræsentant følgende dokumenter:
- sanitært certifikat, der er udstedt af en officiel instans, og som attesterer, at produktet blev fremstillet på fortrinlige vilkår, som overvåges af et kvalificeret teknisk personale. Certifikatet skal indeholde oplysning om pasteuriseringens temperatur og varighed, temperaturen i og varigheden af opholdet i spraytørringstårnet og sidste holdbarhedsdato
 - sundhedscertifikat, der er udstedt af en officiel instans, og som attesterer, at der i det område, hvor den rå mælk er produceret, ikke er konstateret mund- og klovesyge eller andre anmeldelsespligtige smitsomme sygdomme i de sidste 12 måneder før forarbejdningen.
- (⁶) Uanset EFT C 114 af 29. 4. 1991, punkt I A 3 c), affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«.
- (⁷) Forsendelse i 20-fods containere på FCL/FCL basis (hver container skal netto indeholde højst 15 tons). Leverandøren bærer omkostningerne for containerne indtil »stack-stadiet« i containerterminalen i afskibningshavnen. Modtageren bærer alle efterfølgende lasteomkostninger, inklusive omkostningerne ved fjernelse af containerne fra containerterminalen.
- Leverandøren skal forelægge modtagerens repræsentant en fuldstændig pakningsliste over hver container med oplysning om antallet af sække for hvert aktionsnummer som oplyst i udbudsbekendtgørelsen.
- Leverandøren skal forsegle hver container med en nummereret forsegling (Oneseal, Sysko, Locktainer 180 eller en lignende højsikkerhedslås), hvis nummer skal meddeles modtagerens repræsentant.
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 559/1999
af 15. marts 1999
om levering af flækærter som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og

ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
flækærter;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse af produkter, der i henhold til
Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal leveres som led i
Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er blandt andet
nødvendigt at præcisere frister og leveringsbetingelser ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger;

for at sikre, at leveringerne kan gennemføres, bør de
bydende have mulighed for at tilvejebringe grønne flæk-
ærter eller gule flækærter —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i bila-
gene anførte modtagere skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes flækærter efter bestemmelserne i forordning (EF)
nr. 2519/97 og på de i bilaget anførte betingelser. Tilde-
ling af leveringerne sker ved licitation.

Buddet skal omfatte enten grønne flækærter eller gule
flækærter. For at komme i betragtning skal der i buddet
præcist anføres, hvilken type af ærter det vedrører.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlige betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5. 7. 1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17. 12. 1997, s. 23.

BILAG

PARTI A og B

1. **Aktion nr.:** 464/97 (parti A); 470/97 (parti B).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland tlf. (31-70) 33 05 757; fax 36 41 701; telex 30960 EURON NL.
3. **Modtagerens repræsentant:** udpeges af modtageren.
4. **Bestemmelsesland:** Haiti.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes** ⁽⁸⁾: flækærter.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 720 tons.
7. **Antal partier:** 2 (parti A: 360 tons; parti B: 360 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁷⁾: —
9. **Emballering** ⁽⁵⁾ ⁽⁹⁾: se EFT C 267 af 13. 9. 1996, s. 1 (2.1 A 1.a, 2.a og B.4) eller (4.0 A 1.c, 2.c og B.4).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (IV.A.3)
 - Sprog, der skal benyttes ved mærkningen: fransk
 - Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked.
 - Produktet skal stamme fra Fællesskabet.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit afskibningshavn.
13. **Alternativt leveringsstadium:** —
14. a) **Afskibningshavn:** —
 - b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** —
 - transithavn eller -lager: —
 - transportvej over land: —
17. **Periode eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
 - første frist: parti A: 19. 4. - 9. 5. 1999; parti B: 17. 5. - 6. 6. 1999.
 - anden frist: parti A: 3. - 23. 5. 1999; parti B: 31. 5. - 20. 6. 1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
 - første frist: —
 - anden frist: —
19. **Frist for indgivelse af bud (kløkken 12, Bruxelles-tid):**
 - første frist: 30. 3. 1999.
 - anden frist: 13. 4. 1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 5 EUR/ton.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (udelukkende).
22. **Eksportrestitution:** —

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Leverandøren skal ved varens levering overbringe modtageren eller hans repræsentant følgende dokument:
— phytosanitært certifikat.
- (⁵) Med henblik på eventuel omladning i andre sække skal leverandøren levere 2 % tomme ekstra sække af samme kvalitet som de sække, hvori varen er emballeret, med et stort »R« påført efter påskriften.
- (⁶) Uanset EFT C 114 af 29. 4. 1991, punkt IV A 3 c), affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«, og uanset punkt IV A 3 b) affattes påskriften således: »Flækærter«.
- (⁷) For at komme i betragtning skal der i budet præcist anføres, hvilken type af ærter det vedrører.
- (⁸) Gule eller grønne ærter (*Pisum sativum*) bestemt til konsum, nyhøstede. Ærterne må ikke være kunstigt farvede. Flækærterne skal være dampbehandlede i mindst to minutter eller være gasbehandlede (*), og de skal opfylde følgende krav:
— vandindhold: højst 15 %
— fremmedlegemer: højst 0,1 %
— brudærter: højst 10 % (ved brudærter forstås de dele af ærter, der falder gennem en rundthulssigte på 5 mm)
— procentdel med anden eller afvigende farve: højst 1,5 % (gule ærter), højst 15 % (grønne ærter)
— tilberedningstid: højst 45 min. efter opblødning (12 timer), eller højst 60 min. (uden opblødning).
- (⁹) Forsendelse i 20-fods containere på FCL/FCL-basis.
Leverandøren bærer omkostningerne for containerne indtil »stack-stadiet« i containerterminalen i afskibningshavnen. Modtageren bærer alle efterfølgende lastekomkostninger, inklusive omkostningerne ved fjernelse af containerne fra containerterminalen.
Leverandøren skal forelægge modtagerens repræsentant en fuldstændig pakningsliste over hver container med oplysning om antallet af sække for hvert aktionsnummer som oplyst i licitationsbekendtgørelsen.
Leverandøren skal forsegle hver container med en nummereret forsegling (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 eller en lignende højsikkerhedslås), hvis nummer skal meddeles modtagerens repræsentant.

(*) Tilslagsmodtageren leverer ved varens levering til modtageren eller hans stedfortræder fumigeringscertifikat.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 560/1999

af 15. marts 1999

om levering af korn som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og

ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
korn;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse i Fællesskabet af produkter, der
i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal

leveres som led i Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er
blandt andet nødvendigt at præcisere frister og leverings-
betingelser samt den fremgangsmåde, der skal følges ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i
bilaget anførte modtagere skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes korn efter bestemmelserne i forordning (EF) nr.
2519/97 og på de i bilaget anførte betingelser. Tildeling af
leveringerne sker ved licitation.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlige betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5. 7. 1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17. 12. 1997, s. 23.

BILAG

PARTI A

1. **Aktion nr.:** 461/97 (parti A); 472/97 (parti A2).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
tlf. (31-70) 33 05 757, fax 36 41 701, telex 30960 EURON NL.
3. **Modtagerens repræsentant:** udpeges af modtageren.
4. **Bestemmelsesland:** parti A1: Madagaskar; parti A2: Haiti.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes:** mel af blød hvede.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 300 tons.
7. **Antal partier:** 1 i 2 delmængder (parti A1: 40 tons; parti A2: 260 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽³⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (II B 1 a)).
9. **Emballering** ⁽⁷⁾ ⁽⁶⁾: se EFT C 267 af 13. 9. 1996, s. 1 (2.2 A 1 d), 2 d og B 4).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (II B 3).
 - sprog, der skal benyttes ved mærkningen: fransk.
 - Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit afskibningshavn.
13. **Alternativt leveringsstadium:** —
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** —
 - transithavn eller -lager: —
 - transportvej over land: —
17. **Periode eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
 - første frist: 19. 4. - 9. 5. 1999.
 - anden frist: 3. - 23. 5. 1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
 - første frist: —
 - anden frist: —
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
 - første frist: 30. 3. 1999.
 - anden frist: 13. 4. 1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 5 EUR/ton.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi/Wetstraat 130, bureau 7/46, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (excl.).
22. **Eksportrestitution** ⁽⁴⁾: restitutionen anvendelig den 26. 3. 1999, fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 429/1999 (EFT L 52 af 27. 2. 1999, s. 16).

PARTI B og C

1. **Aktion nr.:** 468/97 (parti B); 471/97 (parti C).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
tlf. (31-70) 33 05 757; fax 36 41 701; telex 30960 EURON NL.
3. **Modtagerens repræsentant:** udpeges af modtageren.
4. **Bestemmelsesland:** Haiti.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes:** sleben ris (produktkode 1006 30 92 9900, 1006 30 94 9900, 1006 30 96 9900, 1006 30 98 9900).
6. **Samlet mængde (tons netto):** 1 120 tons.
7. **Antal partier:** 2 (parti B: 560 tons; parti C: 560 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁵⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (II A 1 f)).
9. **Emballering** ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾: se EFT C 267 af 13. 9. 1996, s. 1 (10 A 1 c, 2 c og B 6).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29. 4. 1991, s. 1 (II A 3).
— sprog, der skal benyttes ved mærkningen: fransk
— Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit afskibningshavn.
13. **Alternativt leveringsstadium:** —
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** —
— transithavn eller -lager: —
— transportvej over land: —
17. **Periode eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
— første frist: parti B: 19. 4. - 9. 5. 1999; parti C: 17. 5. - 6. 6. 1999.
— anden frist: parti B: 3. - 23. 5. 1999; parti C: 31. 5. - 20. 6. 1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
— første frist: —
— anden frist: —
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
— første frist: 30. 3. 1999.
— anden frist: 13. 4. 1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 5 EUR/ton.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel, telex 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (excl.).
22. **Eksportrestitution** ⁽⁴⁾: restitutionen anvendelig den 26. 3. 1999, fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 429/1999 (EFT L 52 af 27. 2. 1999, s. 16).

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Kommissionens forordning (EF) nr. 259/98 (EFT L 25 af 31. 1. 1998, s. 39) er gældende for eksportrestitutionen. Den i artikel 2 i ovennævnte forordning anførte dato er den, der omhandles i punkt 22 i dette bilag. Leverandørens opmærksomhed henledes på artikel 4, stk. 1, sidste afsnit, i nævnte forordning. Der fremsendes kopi af licensen, så snart udførselsangivelsen er antaget (fax (32-2) 296 20 05).
- (⁵) Leverandøren skal ved varens levering overbringe modtageren eller hans repræsentant følgende dokumenter:
- phytosanitært certifikat.
 - fumigeringscertifikat (korn/kornprodukter skal gasbehandles før afskibningen ved hjælp af magnesiumphosphid (minimum 2 g/m³) i en periode på mindst fem dage mellem anvendelsen af gasbehandlingsmidlet og udluftningen; passende certificering skal forelægges på afskibningstidspunktet).
- (⁶) Uanset EFT C 114 af 29. 4. 1991; punkt II A 3 c) eller II B 3 c), affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«.
- (⁷) Med henblik på eventuel omladning i andre sække skal leverandøren levere 2 % tomme ekstra sække af samme kvalitet som de sække, hvori varen er emballeret, med et stort »R« påført efter påskriften.
- (⁸) Forsendelse i 20-fods containere på FCL/FCL-basis.
- Leverandøren bærer omkostningerne for containerne indtil »stack-stadiet« i containerterminalen i afskibningshavnen. Modtageren bærer alle efterfølgende lasteomkostninger, inklusive omkostningerne ved fjernelse af containeren fra containerterminalen.
- Leverandøren skal forelægge modtagerens repræsentant en fuldstændig pakningsliste over hver container med oplysning om antallet af sække for hvert aktionsnummer som oplyst i udbudsbekendtgørelsen.
- Leverandøren skal forsegle hver container med en nummereret forsegling (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 eller en lignende højsikkerhedslås), hvis nummer skal meddeles modtagerens repræsentant.
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 561/1999

af 15. marts 1999

om åbning af en løbende licitation med henblik på udbud til salg af olivenolie,
som det spanske interventionsorgan ligger inde med

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1638/98
af 20. juli 1998 om ændring af forordning nr. 136/
66/EØF om oprettelse af en fælles markedsordning for
fedtstoffer⁽¹⁾, særlig artikel 3, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

I artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 2754/78⁽²⁾,
senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2203/90⁽³⁾, er det
fastsat, at den olivenolie, som interventionsorganerne
ligger inde med, udbydes til salg ved licitation;

i medfør af artikel 12, stk. 1, i Rådets forordning nr.
136/66/EØF⁽⁴⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr.
1638/98, der var gældende til den 31. oktober 1998, ligger
det spanske interventionsorgan inde med visse mængder
olivenolie;

i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2960/77⁽⁵⁾, senest
ændret ved forordning (EØF) nr. 3818/85⁽⁶⁾, er der fastsat
betingelser for salg ved licitation på Fællesskabets marked
og for udførsel af olivenolie; situationen på markedet for
olivenolie er for øjeblikket gunstig for udbud til salg af en
del af den pågældende olie;

da der på markedet for jomfruolie, der ikke umiddelbart
egner sig til konsum, for øjeblikket ikke er tilstrækkelige
mængder til at tilfredsstille efterspørgslen, bør det med
henblik på at sikre det størst mulige antal erhvervsdri-
vende en minimumsforsyning til dækning af deres umid-
delbare behov fastsættes, at hver bydende kun kan give
bud for en maksimumsmængde;

der bør fastsættes særlige bestemmelser til sikring af, at
forløbet sker forskriftsmæssigt, og at der foretages
fornøden kontrol;

derfor bør medlemsstaterne fastsætte alle supplerende
foranstaltninger, der er forenelige med gældende bestem-
melser, så transaktionens korrekte gennemførelse sikres,
og Kommissionen får meddelt oplysninger;

kontrollen bør derfor også kunne omfatte, at der udtages
en kontrolprøve;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i over-
ensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for
Fedtstoffer —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Det spanske interventionsorgan »Fondo Español de
Garantía Agraria« herefter benævnt »FEGA«, åbner en lici-
tation i overensstemmelse med bestemmelserne i denne
forordning og i forordning (EØF) nr. 2960/77 med
henblik på salg på Fællesskabets marked af følgende
mængder olivenolie:

— 20 000 tons almindelig jomfruolie

— 55 000 tons bomolie.

Mængderne udbydes til salg over fem licitationer med ca.
en femtedel pr. licitation, eventuelt forhøjet med de
mængder, der ikke sælges under den foregående licitation.

2. Som undtagelse fra artikel 5, stk. 2, i forordning
(EØF) nr. 2960/77 bemyndiges FEGA til, hvis den
mængde olie, der er indholdt i en beholder, overstiger 500
tons, at oprette flere partier med blot en del af denne olie.

Artikel 2

Licitationsbekendtgørelsen offentliggøres den 23. marts
1999.

FEGA opslår på sit hjemsted, calle Beneficencia 8, E-
28004 Madrid, meddelelser om, hvilke partier olier der
udbydes til salg, og hvor de er oplagret.

⁽¹⁾ EFT L 210 af 28. 7. 1998, s. 32.

⁽²⁾ EFT L 331 af 28. 11. 1978, s. 13.

⁽³⁾ EFT L 201 af 31. 7. 1990, s. 5.

⁽⁴⁾ EFT 172 af 30. 9. 1966, s. 3025/66.

⁽⁵⁾ EFT L 348 af 30. 12. 1977, s. 46.

⁽⁶⁾ EFT L 368 af 31. 12. 1985, s. 20.

En kopi af bekendtgørelsen fremsendes straks til Kommissionen.

Artikel 3

Buddene skal være FEGA, calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid, i hænde senest kl. 14 (lokal tid):

- den 7. april 1999
- den 5. maj 1999
- den 9. juni 1999
- den 7. juli 1999
- den 21. juli 1999.

Bud tages kun i betragtning, hvis det er indgivet af en fysisk eller juridisk person, der udøver erhvervsvirksomhed inden for olivenoliesektoren, og som pr. 31. december 1998 var optaget i et offentligt register i denne forbindelse i en medlemsstat.

Hver bydende kan kun give bud for højst 500 tons almindelig jomfruolie og 1 000 tons bomolie.

Artikel 4

1. For så vidt angår bomolie, indgives buddene for olie med en surhedsgrad på 3°.

2. Den pris, der skal betales, hvis den olie, for hvilken der er givet tilslag, har en anden surhedsgrad end den, for hvilken budet er indgivet, er lig med den tilbudte pris, forhøjet eller formindsket i overensstemmelse med følgende skala:

- surhedsgrad på indtil 3°:
forhøjelse med 0,32 EUR for hver tiendedel surhedsgrad under 3°
- surhedsgrad på over 3°:
forminskelse med 0,32 EUR for hver tiendedel surhedsgrad over 3°.

Artikel 5

Senest to dage efter udløbet af fristen for indgivelse af bud fremsender FEGA en liste uden angivelse af navne til Kommissionen med angivelse for hvert parti, der udbydes til salg, af den højeste pris, for hvilken der er indgivet tilbud.

Artikel 6

Minimumssalgsprisen pr. 100 kg olie fastsættes på grundlag af de modtagne bud senest den tiende arbejdsdag efter udløbet af hver frist, der er fastsat for

indgivelse af buddene, efter proceduren i artikel 38 i forordning nr. 136/66/EØF. Der gives straks den pågældende medlemsstat meddelelse om beslutningen om fastsættelse af minimumssalgsprisen.

Artikel 7

Uanset artikel 10 i denne forordning gennemfører FEGA salget af olivenolie senest den femte arbejdsdag efter meddelelsen af den i artikel 6 omhandlede beslutning. FEGA tilsender oplagingsorganerne listen over de partier, der ikke er givet tilslag for.

Artikel 8

Den i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2960/77 omhandlede sikkerhed fastsættes til 18 EUR/100 kg.

Artikel 9

Den i artikel 15 i forordning (EØF) nr. 2960/77 omhandlede lagergodtgørelse er på 3 EUR/100 kg.

Artikel 10

Uden at bestemmelserne i artikel 11, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 2960/77 derved berøres, udtager tilslagsmodtageren og interventionsorganet inden afhentningen af det bortlicerede parti en kontrolprøve og lader denne analysere efter de metoder, der er nævnt i artikel 2, stk. 4 og 5, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 3472/85 (¹).

Interventionsorganet skal råde over det endelige resultat af analysen af denne prøve senest den 30. arbejdsdag efter den dag, hvor den i artikel 6 omhandlede beslutning meddeles.

a) Hvis det af det endelige resultat af analyserne af prøven fremgår, at der er en forskel mellem kvaliteten af den olivenolie, der skal afhentes, og kvalitetsbeskrivelsen i licitationsbekendtgørelsen, men at der er tale om olivenolie som omhandlet i punkt 1 i bilaget til forordning nr. 136/66/EØF, anvendes følgende bestemmelser:

- i) interventionsorganet underretter samme dag Kommissionens tjenestegrene, jf. bilag I, samt lagerholderen og tilslagsmodtageren herom
- ii) tilslagsmodtageren kan:

- enten acceptere at overtage partiet med den konstaterede kvalitet
- eller uanset den erklæring, der er afgivet i henhold til artikel 7, stk. 6, litra b), i forordning (EØF) nr. 2960/77, afvise at overtage partiet. I så fald underretter tilslagsmodtageren samme dag interventionsorganet og Kommissionen herom, jf. bilag II.

Når disse formaliteter er opfyldt, er tilslagsmodtageren straks frigjort fra alle sine forpligtelser vedrørende det pågældende parti, herunder også sikkerhedsstillelser.

(¹) EFT L 333 af 11. 12. 1985, s. 5.

b) Hvis det af det endelige resultat af analyserne af prøven fremgår, at kvaliteten ikke svarer til olivenolie som omhandlet i punkt 1 i bilaget til forordning nr. 136/66/EØF:

- underretter interventionsorganet samme dag Kommissionens tjenestegrene, jf. bilag I, samt lagerholderen og tilslagsmodtageren herom
- erklærer tilslagsmodtageren samme dag over for interventionsorganet, at det ikke er ham muligt at overtage partiet, og han underretter samme dag Kommissionen herom, jf. bilag I og II.

Når disse formaliteter er opfyldt, er han straks frigjort fra alle sine forpligtelser vedrørende det pågældende parti, herunder også sikkerhedsstillelser.

Uanset artikel 13, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 2960/77 skal den samlede solgte mængde være udlagret senest den 70. dag efter den dag, hvor meddelelsen i artikel 6 gives.

Artikel 11

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 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

BILAG I

Ved henvendelse til GD VI/C/4 (att. hr. Gazagnes) anvendes udelukkende følgende kaldenumre (Bruxelles):

— pr. telefax: (00-32) 22 96 60 09 eller: (00-32) 22 96 60 08

BILAG II

Meddelelse om afvisning af partier i forbindelse med licitationen med henblik på udbud til salg af tons olivenolie, som det spanske interventionsorgan ligger inde med

— Tilslagsmodtagerens navn:

— Licitationsdato:

— Dato for tilslagsmodtagerens afvisning af partiet:

Parti Nr.	Mængde (tons)	Lagerets adresse	Begrundelse for afvisning af overtagelse

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 562/1999

af 15. marts 1999

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 Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1766/92
af 30. juni 1992 om den fælles markedsordning for
korn⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens forordning
(EF) nr. 923/96⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 8, og

ud fra følgende betragtninger:

Det korrektionsbeløb, der skal anvendes på restitutioner
for korn, er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
484/1999⁽³⁾;

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 korrek-

tionsbeløb, der skal anvendes på den for tiden gældende
restitution for korn;

korrektionsbeløbet skal fastsættes efter samme procedure
som restitutionen; det kan ændres inden for tidsrummet
mellem to fastsættelser —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De korrektionsbeløb, der anvendes på de forudfastsatte
eksportrestitutioner for produkter omhandlet i artikel 1,
stk. 1, litra a), b) og c) med undtagelse af malt i forordning
(EØF) nr. 1766/92, ændres i overensstemmelse med
bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 16. marts 1999.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 181 af 1. 7. 1992, s. 21.

⁽²⁾ EFT L 126 af 24. 5. 1996, s. 37.

⁽³⁾ EFT L 57 af 5. 3. 1999, s. 16.

BILAG

til Kommissionens forordning af 15. marts 1999 om ændring af de korrektionsbeløb, der skal anvendes på eksportrestitutionerne for korn

(EUR/t)

Produktkode	Bestemmelse ⁽¹⁾	Løbende måned 3	1. term. 4	2. term. 5	3. term. 6	4. term. 7	5. term. 8	6. term. 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	01	0	−1,00	−2,00	−2,00	0	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	0	0	0	−10,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	−10,00	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	03	0	−25,00	−25,00	−35,00	−35,00	—	—
	02	0	0	0	−10,00	−10,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	0	−10,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	04	0	0	0	0	0	—	—
	02	0	−1,00	−2,00	−3,00	−4,00	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9130	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9150	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9170	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9180	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	0	0	0	0	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	01	0	0	0	−10,00	0	—	—
1103 11 10 9400	01	0	0	0	−10,00	0	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(¹) Bestemmelserne er følgende:

- 01 Alle tredjelande
- 02 Andre tredjelande
- 03 USA, Canada og Mexico
- 04 Schweiz, Liechtenstein.

NB: Zonerne er angivet i Kommissionens ændrede forordning (EØF) nr. 2145/92 (EFT L 214 af 30.7.1992, s. 20).

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 563/1999

af 15. marts 1999

om fastsættelse af importtold for korn

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1766/92
af 30. juni 1992 om den fælles markedsordning for
korn⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens forordning
(EF) nr. 923/96⁽²⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr.
1249/96 af 28. juni 1996 om gennemførelsesbestem-
melser til Rådets forordning (EØF) nr. 1766/92 for så vidt
angår importtold for korn⁽³⁾, senest ændret ved forord-
ning (EF) nr. 2519/98⁽⁴⁾, særlig artikel 2, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

I artikel 10 i forordning (EØF) nr. 1766/92 er det fastsat,
at ved indførsel af de i nævnte forordnings artikel 1
omhandlede produkter opkræves toldsatsen i den fælles
toldtarif for de produkter, der er omhandlet i artikel 10,
stk. 2; i nævnte forordning er importtolden dog lig med
interventionsprisen for disse produkter, forhøjet med
55 % og med fradrag af cif-importprisen for den pågæl-
dende sending; dog kan tolden ikke overstige toldsatsen i
den fælles toldtarif;

i henhold til artikel 10, stk. 3, i forordning (EØF) nr.
1766/92 beregnes cif-importpriserne på grundlag af de
repræsentative priser for det pågældende produkt på
verdensmarkedet;

i Kommissionens forordning (EF) nr. 1249/96 er der
fastsat gennemførelsesbestemmelser til forordning (EØF)
nr. 1766/92 for så vidt angår importtold for korn;

importtolden gælder, indtil en ny fastsættelse træder i
kraft; den forbliver ligeledes i kraft, hvis der ikke fore-
ligger nogen notering for den i bilag II til forordning (EF)
nr. 1249/96 omhandlede referencebørs i de to uger forud
for den næste periodiske fastsættelse;

for at sikre en korrekt gennemførelse af ordningen for
importtold bør de repræsentative markedskurser, der
konstateres i en referenceperiode, anvendes ved bereg-
ningen af importtolden, for så vidt angår de flydende
valutaer;

anvendelsen af forordning (EF) nr. 1249/96 fører til fast-
sættelsen af importtolden efter bilaget til nærværende
forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Importtolden for korn som omhandlet i artikel 10, stk. 2,
i forordning (EØF) nr. 1766/92 er fastsat i bilag I til
nærværende forordning på grundlag af de elementer, der
er fastsat i bilag II.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 16. marts 1999.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 181 af 1. 7. 1992, s. 21.

⁽²⁾ EFT L 126 af 24. 5. 1996, s. 37.

⁽³⁾ EFT L 161 af 29. 6. 1996, s. 125.

⁽⁴⁾ EFT L 315 af 25. 11. 1998, s. 7.

BILAG I

Importtold for produkterne som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1766/92

KN-kode	Varebeskrivelse	Told ved indførsel pr. landevej, flod eller hav fra havne ved Middelhavet, Sortehavet eller Østersøen (EUR/ton)	Told ved indførsel ad luftvejene, pr. hav fra andre havne ⁽²⁾ (EUR/ton)
1001 10 00	Hård hvede af god kvalitet	52,10	42,10
	af middelgod kvalitet ⁽¹⁾	62,10	52,10
1001 90 91	Blød hvede, til udsæd	50,13	40,13
1001 90 99	Blød hvede af god kvalitet, undtagen blød hvede til udsæd ⁽³⁾	50,13	40,13
	af middelgod kvalitet	83,80	73,80
	af ringe kvalitet	103,05	93,05
1002 00 00	Rug	96,13	86,13
1003 00 10	Byg, til udsæd	96,13	86,13
1003 00 90	Byg, til andet end udsæd ⁽³⁾	96,13	86,13
1005 10 90	Majs til udsæd, undtagen hybridmajs	100,78	90,78
1005 90 00	Majs, undtagen til udsæd ⁽³⁾	100,78	90,78
1007 00 90	Sorghum i hele kerner, undtagen hybridsorghum til udsæd	96,13	86,13

⁽¹⁾ For hård hvede, der ikke opfylder minimumskvaliteten for hård hvede af middelgod kvalitet som omhandlet i bilag I til forordning (EF) nr. 1249/96, gælder den told, der er fastsat for blød hvede af ringe kvalitet.

⁽²⁾ For varer, der ankommer til Fællesskabet via Atlanterhavet eller Suezkanalen (artikel 2, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1249/96), kan importøren opnå en nedsættelse af tolden på:

— 3 EUR/ton, hvis lossehavnen befinder sig ved Middelhavet, eller

— 2 EUR/ton, hvis lossehavnen befinder sig i Irland, Det Forenede Kongerige, Danmark, Sverige, Finland eller på Den Iberiske Halvøes Atlanterhavskyst.

⁽³⁾ Importøren kan opnå en fast nedsættelse på 14 eller 8 EUR/ton, når betingelserne i artikel 2, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1249/96 opfyldes.

BILAG II

Elementer til beregning af tolden

(perioden 1. marts 1999 til 12. marts 1999)

1. Gennemsnit for perioden på to uger forud for fastsættelsesdagen:

Børsnoteringer	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produkt (% proteiner, 12 % vandindhold)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	middelgod kvalitet (*)	US barley 2
Notering (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Præmie for Golfen (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Præmie for The Great Lakes (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(*) Negativ præmie (*discount*) på 10 EUR/t (artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1249/96).

(**) Fob Golf.

2. Fragt/omkostninger: Mexikanske Golf-Rotterdam: 11,70 EUR/t; The Great Lakes-Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Subsidier i henhold til artikel 4, stk. 2, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

KOMMISSIONENS DIREKTIV 1999/10/EF

af 8. marts 1999

om undtagelser fra bestemmelserne i artikel 7 i Rådets direktiv 79/112/EØF, for så vidt angår mærkning af levnedsmidler

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 79/112/EØF af 18. december 1978 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om mærkning af og præsentationsmåder for levnedsmidler bestemt til den endelige forbruger samt om reklame for sådanne levnedsmidler⁽¹⁾, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/4/EF⁽²⁾, særlig artikel 7, stk. 3, litra d), og stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

I artikel 7, stk. 2, litra a) og b), i direktiv 79/112/EØF præciseres det, at mængden af en ingrediens skal angives på mærkningen af et levnedsmiddel, hvis den pågældende ingrediens indgår i varebetegnelsen eller fremhæves i mærkningen;

dels foreskrives det i Kommissionens direktiv 94/54/EF⁽³⁾, ændret ved Rådets direktiv 96/21/EF⁽⁴⁾, at der skal være en angivelse »indeholder sødestof(fer)« eller »indeholder sukker og sødestof(fer)« på mærkningen af levnedsmidler, som indeholder sådanne ingredienser; denne angivelse bør ledsage varebetegnelsen;

da disse angivelser er obligatoriske efter direktiv 94/54/EF, skal mængden af denne eller disse ingredienser følgelig også angives i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, litra a) og/eller b), i direktiv 79/112/EØF;

angivelse af mængden af sødestoffer vil ikke være afgørende for, om forbrugerne vælger det pågældende levnedsmiddel på indkøbstidspunktet;

dels leder angivelsen af tilsætning af vitaminer og mineraler til, at en næringsdeklaration er obligatorisk i overensstemmelse med Rådets direktiv 90/496/EØF⁽⁵⁾;

angivelse af vitaminer og mineraler anses for at udgøre en integrerende del af varebetegnelsen eller som en fremhævelse af en ingrediens i henhold til artikel 7, stk. 2, litra a)

og/eller b), i direktiv 79/112/EØF, og følgelig skal der være en mængdeangivelse for dem;

dobbelt oplysninger af denne type er ikke nyttige for forbrugerne og kan endog vildlede dem, for så vidt som mængden i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i direktiv 79/112/EØF er udtrykt i procent, medens den i næringsdeklarationen er anført i mg;

derfor bør der fastsættes yderligere undtagelser fra reglen for mængdeangivelse af ingredienserne;

desuden præciseres det i artikel 7, stk. 4, i direktiv 79/112/EØF, at den angivne mængde udtrykt i procent svarer til mængden af ingrediensen eller ingredienserne på det tidspunkt, hvor de anvendes; det nævnte stykke indeholder dog en bestemmelse om, at der kan fastsættes undtagelser fra dette princip;

sammensætningen af visse levnedsmidler ændres i væsentlig grad ved kogning eller anden behandling, der medfører en tørring af ingredienserne;

det viser sig nødvendigt at fastsætte en undtagelse fra den i artikel 7, stk. 4, i direktiv 79/112/EØF omhandlede beregningsmetode for mængden af disse produkter, således at det pågældende levnedsmiddels faktiske sammensætning afspejles bedre, og at det undgås, at forbrugerne vildledes;

efter artikel 6, stk. 5, litra a), i direktiv 79/112/EØF finder det samme princip anvendelse for den rækkefølge hvori ingredienserne opføres på listen;

den nævnte artikel 6 fastsætter dog, at der kan gøres undtagelser for bestemte levnedsmidler og ingredienser, og derfor bør der af konsekvenshensyn fastsættes tilsvarende undtagelser for beregningsmetoden for mængde;

i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet som omhandlet i traktatens artikel 3 B, kan målene for den påtænkte handling, nemlig at sikre en effektiv gennemførelse af princippet om, at der skal forekomme en mængdeangivelse af ingredienserne i levnedsmidler, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, da grundreglerne er foreskrevet i fællesskabslovgivningen; direktivet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at opfylde disse mål, og går ikke videre, end hvad der er nødvendigt herfor;

⁽¹⁾ EFT L 33 af 8. 2. 1979, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 43 af 14. 2. 1997, s. 21.

⁽³⁾ EFT L 300 af 23. 11. 1994, s. 14.

⁽⁴⁾ EFT L 88 af 5. 4. 1996, s. 5.

⁽⁵⁾ EFT L 276 af 6. 10. 1990, s. 40.

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

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Artikel 7, stk. 2, litra a) og b) i direktiv 79/112/EØF finder ikke anvendelse, hvis angivelsen »indeholder sødestof(fer)« eller »indeholder sukker og sødestof(fer)« ledsager varebetegnelsen for et levnedsmiddel som foreskrevet i direktiv 94/54/EF.

2. Artikel 7, stk. 2, litra a) og b), i direktiv 79/112/EØF finder ikke anvendelse på angivelser om tilsætning af vitaminer og mineraler, når disse stoffer angives i forbindelse med en næringsdeklaration.

Artikel 2

1. Som undtagelse fra princippet i artikel 7, stk. 4, i direktiv 79/112/EØF finder stk. 2 og 3 i nærværende artikel anvendelse.

2. For levnedsmidler, der har undergået væsketab efter varmebehandling eller lignende behandling, svarer den angivne mængde til mængden af den eller de anvendte ingredienser, beregnet i forhold til færdigvaren. Denne mængde angives i procent.

Når den angivne mængde af en ingrediens eller den samlede mængde af alle ingredienser overstiger 100 %, erstattes procentangivelsen dog med en vægtangivelse for ingrediensen, der svarer til den mængde, der er anvendt ved tilberedningen af 100 g af færdigvaren.

3. Mængden af flygtige ingredienser angives efter deres vægt i færdigvaren.

Mængden af ingredienser, der anvendes i koncentreret eller tørret form, og som rekonstitueres under fremstillingen, kan angives efter deres vægt før koncentrationen eller tørringen.

Ingredienserne i koncentrerede eller tørrede levnedsmidler, som skal tilsættes vand, kan angives efter det mængdeforhold, hvori de forefindes i det rekonstituerede produkt.

Artikel 3

Medlemsstaterne vedtager om nødvendigt deres love og administrative bestemmelser senest den 31. august 1999 for:

- at tillade handel med produkter, der er i overensstemmelse med nærværende direktiv, senest den 1. september 1999
- at forbyde produkter, der ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, senest den 14. februar 2000. Dog kan produkter, der er bragt på markedet eller mærket inden denne dato, og som ikke opfylder direktivets krav, afsættes, indtil lagrene er opbrugt.

De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 4

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

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. marts 1999.

På Kommissionens vegne

Martin BANGEMANN

Medlem af Kommissionen

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 10. februar 1999

om en procedure i henhold til traktatens artikel 86

(Sag IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)

(meddelt under nummer K(1999) 239)

(Kun den finske og svenske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/198/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar
1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne
i traktatens artikel 85 og 86 ⁽¹⁾, senest ændret ved akten
vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse,
særlig artikel 3,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 5. maj
1997 om at indlede procedure i denne sag,

efter at have givet den berørte virksomhed lejlighed til at
fremsætte sine bemærkninger til Kommissionens klage-
punkter,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og
Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGFREMSTILLING

a) Beslutningens genstand

- (1) Som led i en procedure indledt på eget initiativ er
Kommissionen i færd med at undersøge de forskel-
lige rabatordninger for landingsafgifter i EF-luft-
havne. Undersøgelsen ligger i forlængelse af
Kommissionens beslutning 95/364/EF af 28. juni

1995 om en procedure i henhold til traktatens
artikel 90, stk. 3, vedrørende rabatsystemet for
landingsafgifter i Bruxelles-National lufthavnen ⁽²⁾.

b) Den relevante virksomhed

- (2) IImailulaitos/Luftfartsverket (den finske stats luft-
fartsvæsen, i det følgende benævnt »Luftfartsverket«)
har siden 1991 været en selvfinansieret offentlig
virksomhed, der opererer under det finske trafikmi-
nisteriums ansvar. Dets opgaver blev tidligere vare-
taget af luftfartsadministrationen, der var en central
enhed i trafikministeriet.
- (3) Den finske lov 1123/90 af 14. december 1990 om
Luftfartsverkets vedtægt og oprettelse indeholder en
beskrivelse af Luftfartsverkets virke og formål. I
artikel 2 opregnes Luftfartsverkets forskellige
opgaver:
- »Luftfartsverket skal sikre, at lufthavnen er sikker
og velfungerende for både den civile og den mili-
tære luftfart (...)
- Luftfartsverket skal beskytte luftfartsikkerheden
generelt og (...) og udstede de nødvendige tilla-
delser og certifikater (...).
- (4) Luftfartsverket opkræver afgifter som betaling for
de tjenester, der ydes i forbindelse med start og
landing, af fly, der benytter de lufthavnsinfrastruk-
turer, Luftfartsverket driver.

⁽¹⁾ EFT 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

⁽²⁾ EFT L 216 af 12. 9. 1995, s. 8.

c) Den relevante ordning — landingsafgifter

- (5) I sin håndbog om lufthavns økonomi ⁽³⁾ anbefaler International Civil Aviation Organisation (ICAO) sine medlemmer at beregne afgifter på basis af den maksimale last ved start »MTOW«: Maximum take-off-weight). Landingsafgifter defineres således: »Afgifter og gebyrer for brug af start- og landingsbaner, rullebaner og forpladser, herunder belysningsanlæg, samt for trafikkontrol ved indflyvning og i lufthavnsområdet.«
- (6) Disse afgifter betales til dækning af »omkostningerne ved drift og vedligeholdelse samt administration af disse arealer og dertil hørende køretøjer og udstyr, herunder også omkostninger til arbejdskraft, vedligeholdelseskøretøjer, elektricitet og brændstof«.
- (7) Ifølge artikel 6 i ovennævnte lov 1123/90 kan landingsafgifterne i de lufthavne, der drives af Luftfartsverket, om nødvendigt, fastsættes ved dekret. Da der endnu ikke er vedtaget et sådant dekret, er

det Luftfartsverket selv, der bestemmer landingsafgifternes størrelse og eventuelle rabatter.

- (8) I 1998 blev de landingsafgifter, som Luftfartsverket opkræver, beregnet således:
- indenrigsfly: 17 eller 20 FIM ⁽⁴⁾ (alt efter flyets vægt) pr. ton MTOW
- udenrigsfly: 50,50 FIM pr. ton MTOW.
- (9) Af miljømæssige årsager multipliceres afgifterne med en koefficient på 1,3 for landinger mellem kl. 22 og kl. 06 i alle finske lufthavne med undtagelse af Helsingfors-Vanda.
- (10) Luftfartsverket har også indført en rabat, der afhænger af landingshyppigheden. Den gælder kun for internationale flyvninger og følger følgende skema:

Et given luftfartsselskabs antal landinger i samtlige finske lufthavne de sidste seks måneder	Rabatter på alle det pågældende selskabs landinger i de efterfølgende seks måneder		
	(i 1996)	(i 1997)	(i 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

- (11) Den 20. maj 1997 blev der sendt en klagepunktsmeddelelse til Luftfartsverket. To foranstaltninger blev udpeget som potentielle overtrædelser af traktatens artikel 86, nemlig på den ene side ordningen med progressive mængderabatter (se betragtning 10) og på den anden side de uensartede afgifter for indenrigs- og udenrigsfly (se betragtning 8).

- (14) Luftfartsverket påpeger imidlertid, at de pågældende rabatter er blevet væsentligt reduceret de senere år (fra 20 % i 1989 til 4 % i 1998).
- (15) I sit svar af 19. november 1997 på Kommissionens begæring om oplysninger af 28. oktober 1997 bekræftede Luftfartsverket i øvrigt, at rabatordningen ville blive afskaffet den 1. januar 1999.

d) Luftfartsverkets hovedargumenter

- (12) Luftfartsverket hævder, at det ikke kender baggrunden for mængderabattens indførelse i 1977, men fremhæver samtidig, at der er den fordel forbundet med »de store kunder«, at de er sikre betalere.
- (13) Luftfartsverket har således udtalt følgende:
- »For lufthavnsindehaverne er de store kunder også særlig interessante, fordi der er garanti for deres betalingssevne. De store kunder har aldrig haft betalingsproblemer, og det har ikke været nødvendigt at kalkulere med tab af et tilgodehavende.«

- (16) Ifølge Luftfartsverket er denne fremgangsmåde blevet godkendt af IATA, der på et møde med Luftfartsverket i april 1996 »(...) støttede en gradvis ændring af ordningen« og anmodede Luftfartsverket om ikke at ændre rabatordningen alt for brutalt, da det kunne få alvorlige finansielle konsekvenser for visse luftfartsselskaber.
- (17) For så vidt angår differentieringen af afgiftens størrelse alt efter flyets afgangsland, påpeger Luftfartsverket, at de tekniske og funktionelle krav til en lufthavn (landingsbanernes længde og styrke, åbningstider og disponibilitet) er forskellige for henholdsvis indenrigs- og udenrigstrafikken. Det er disse forskelligartede krav, der er baggrunden for den pågældende differentiering.

⁽³⁾ Dokument 9562. 1991 ICAO.

⁽⁴⁾ 1 FIM = 0,1681 EUR.

II. RETLIG VURDERING

a) Gældende bestemmelser og procedure-regler

- (18) Det skal erindres, at ikke-anvendelsen af forordning nr. 17 på transportsektoren blev fastlagt ved Rådets forordning (EØF) nr. 141 (⁵), senest ændret ved forordning EØF nr. 1002/67 (⁶), for at tage hensyn til transportsektorens særlige karakter. Forordning nr. 141 og dermed også de specifikke procedureregler, der gælder for transportsektoren, dækker derfor kun konkurrencebegrænsninger på transportmarkedet.
- (19) Ved Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 (⁷), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 (⁸), fastsættes de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på lufttransport.
- (20) Tjenester forbundet med adgang til lufthavnsfaciliteter udgør imidlertid ikke direkte en del af den lufttransporttjeneste, der leveres til passagererne. Disse aktiviteter er derfor ikke omfattet af de særlige procedureregler for transportsektoren, men falder til gengæld ind under forordning nr. 17 med henblik på anvendelse af traktatens artikel 85 og 86.

b) Virksomhedsbegrebet

- (21) Det følger af EF-Domstolens faste retspraksis (⁹), at inden for EF's konkurrenceret omfatter begrebet virksomhed enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset enhedens retlige status og dens finansieringsmåde.
- (22) Traktatens artikel 85 og 86 finder anvendelse på et offentligt organs adfærd, når det kan fastslås, at staten, via dette organ, udøver erhvervmæssig virksomhed af industriel eller handelsmæssig art, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på markedet. Det er i den forbindelse uden betydning, om staten udøver virksomheden direkte gennem en enhed, som er en del af den offentlige administration, eller gennem en enhed, som staten har indrømmet særlige eller eksklusive rettigheder. Der må derfor foretages en nærmere undersøgelse af arten af den aktivitet, der udøves af den offentlige

virksomhed eller den enhed, staten har indrømmet særlige eller eksklusive rettigheder (¹⁰).

- (23) Der hersker i denne henseende ingen tvivl om, at Luftfartsverket, hvis hovedvirksomhed (¹¹) består i at tilbyde luftfartsselskaber tjenester forbundet med adgangen til civile lufthavnsfaciliteter mod betaling af afgifter, er en virksomhed efter traktatens artikel 86 ifølge Domstolens definition.

c) Det relevante marked

- (24) Som fastslået af Domstolen i sagen »Havnen i Genova« (¹²), kan tilrettelæggelse af havnearbejde for tredjemands regning i én enkelt havn udgøre et relevant marked efter artikel 86. I sin dom i sagen vedrørende Corsica Ferries II (¹³) definerede Domstolen på samme måde markedet for lodsservice i Genovas havn som et relevant marked.
- (25) Overføres dette ræsonnement til lufthavne, er det relevante marked i denne sag således markedet for tjenesteydelser knyttet til adgangen til lufthavnsfaciliteter, for hvilke der betales en afgift. Der er tale om samme markedsdefinition som i Kommissionens beslutning 95/364/EF (¹⁴).
- (26) Mere specifikt drejer det sig om tjenester knyttet til drift og vedligeholdelse af start- og landingsbaner, brug af rullebaner og forpladser samt indflyvningskontrol for civile fly.
- (27) Markedet for lufttransport af passagerer og varer på korte og mellemlange ruter inden for EØS udgør et tilgrænsende, men særskilt marked, der påvirkes af en virksomheds adfærd, der udgør et misbrug på markedet for tjenesteydelser knyttet til start og landinger. Virkningerne af Luftfartsverkets misbrug af sin dominerende stilling kan således også mærkes på dette marked.
- (28) Ud af de 25 lufthavne, som drives af Luftfartsverket, har kun fem en betydelig udenrigstrafik (Helsingfors-Vanda, Vasa, Åbo, Björneborg og Tammerfors). Med undtagelse af Helsingfors består denne udenrigstrafik i et antal afgang til Stockholm, Hamborg, København, Petrozavodsk (Rusland), Murmansk (Rusland) og Luleå (Sverige) samt et stort antal charterafgange.
- (29) Lufthavne med udenrigstrafik er ikke indbyrdes substituerbare i nogen større udstrækning, så de kan hver for sig betragtes som et særskilt geografisk marked.

(⁵) EFT 124 af 28. 11. 1962, s. 2751/62.

(⁶) EFT 306 af 16. 12. 1967, s. 1.

(⁷) EFT L 374 af 31. 12. 1987, s. 1.

(⁸) EFT L 240 af 24. 8. 1992, s. 18.

(⁹) Se f.eks. Domstolens dom af 23. april 1991 i sag C-41/90, Höfner & Elser, Sml. 1991, s. I-1979, 2016, præmis 21, og Domstolens dom af 17. februar 1993 i forenede sager C-159/91 og C-160/91, Poucet, Sml. 1993, s. I-673, præmis 17.

(¹⁰) Se Domstolens dom af 16. juni 1987 i sag 118/85, Kommissionen mod Italien, Sml. 1987, s. 2599, præmis 7-8, og Domstolens dom af 18. marts 1997 i sag C-343/95, Diego Cali & Figli Srl mod Servizi ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), Sml. 1997, s. I-1547, præmis 16, 17 og 18).

(¹¹) Se betragtning 2, 3 og 4.

(¹²) Dom af 10. december 1991 i sag C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova mod Siderurgica Gabrielli SpA (Port de Gènes), Sml. 1991, s. I-5889.

(¹³) Dom af 17. maj 1994 i sag C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei piloti del porto di Genova (Corsica Ferries II), Sml. 1994, s. I-1783.

(¹⁴) Se fodnote 2.

- (30) Luftfartsselskaber med indenlandske og EØS-interne ruteflyvninger eller charterflyvninger til eller fra Finland er nødsaget til at benytte de lufthavne, der drives af Luftfartsverket (ud af de 29 lufthavne i Finland er kun fire private, som ikke drives af Luftfartsverket). Alle andre lufthavne ligger flere hundrede kilometer væk og er beliggende i andre medlemsstater.
- (31) For mange passagerer, der rejser til eller fra Finland, er indenrigsflyvninger eller EØS-interne flyvninger, der benytter lufthavne drevet af Luftfartsverket, derfor ikke substituerbare med flyvninger til eller fra andre lufthavne i EØS.
- (32) Luftfartsselskaber, der flyver indenrigs eller mellem Finland og andre EØS-lande, har derfor ikke andet valg end at benytte de lufthavne, der drives af Luftfartsverket, og de tjenester knyttet til adgang til lufthavnsfaciliteter, der tilbydes i disse lufthavne.

d) Dominerende stilling

- (33) Ifølge Domstolens retspraksis⁽¹⁵⁾ indtager en virksomhed, der har et lovbestemt monopol inden for en væsentlig del af fællesmarkedet, en dominerende stilling som omhandlet i traktatens artikel 86.
- (34) Det er tilfældet med Luftfartsverket, der er en offentlig virksomhed, der i kraft af de enerettigheder, virksomheden i sin egenskab af lufthavnsmyndighed har fået tillagt ved lov 1123/90, indtager en dominerende stilling på markedet for tjenesteydelser leveret i tilknytning til flyvemaskinens start og landing, for hvilke den omhandlede afgift opkræves, i hver af de fem finske lufthavne, der har en international trafik.

e) En væsentlig del af fællesmarkedet

- (35) De fem finske lufthavne der sikrer forbindelsen til andre EØS-lufthavne, betjente ca. 9 mio. passagerer i 1996 og ekspederede over 91 000 ton fragt.
- (36) Man kan derfor anse disse lufthavne, der sikrer forbindelsen til andre EØS-lufthavne for tilsammen at udgøre en væsentlig del af fællesmarkedet, hvis Domstolens ræsonnement i Crespelle-dommen⁽¹⁶⁾ og Almelo-dommene⁽¹⁷⁾ overføres til denne sag. I Crespelle-dommen udtalte Domstolen, at »ved således til fordel for disse virksomheder at oprette

en række sideordnede monopoler, der territorielt er begrænsede, men tilsammen omfatter hele medlemsstatens område, skaber disse nationale bestemmelser en dominerende stilling på en væsentlig del af fællesmarkedet, jf. traktatens artikel 86«⁽¹⁸⁾.

- (37) Så meget mere kan en række sideordnede monopoler, der kontrolleres af samme virksomhed (Luftfartsverket) udgøre en væsentlig del af fællesmarkedet.

f) Misbrug af en dominerende stilling

Den frekvensbaserede mængderabatordning

- (38) I betragtning af Luftfartsverkets meddelelse om, at ordningen falder bort den 1. januar 1999, og den praksis, som Kommissionen allerede har fastlagt i beslutning 95/364/EF, behandles denne ordning, der udgjorde et klagepunkt i relation til traktatens artikel 86, ikke mere i denne beslutning.

Differentieringen af afgiftsbeløbet alt efter flyvningens art (indenrigs eller inden for EØS).

- (39) Artikel 86 vedrører konkurrencebegrænsninger, som virksomhederne selv har taget initiativ til. Ifølge denne artikel må en virksomhed, der indtager en dominerende stilling på en væsentlig del af fællesmarkedet, ikke anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som derved stilles ringere i konkurrencen.

- (40) Domstolens dom i sagen vedrørende Corsica Ferries⁽¹⁹⁾ er meget klar på dette punkt. I denne dom fastlog Domstolen nemlig at:

- 1) »Artikel 1, stk. 1, i Rådets forordning nr. 4055/86 af 22. december 1986, om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande, er til hinder for, at en medlemsstat anvender forskellige priser for samme lodstjenesteydelse, alt efter om den virksomhed, der udfører søtransport mellem to medlemsstater, herved benytter et fartøj, der har tilladelse til cabotagesejls, hvilken tilladelse kun gives til fartøjer, der fører den pågældende medlemsstats flag.

⁽¹⁵⁾ Dom af 23. april 1991, i sag C-41/90, Höfner og Elser, Sml. 1991, s. I-1979, præmis 28; dom af 18. juni 1991 i sag C-260/89, ERT, Sml. 1991, s. I-2925, præmis 31.

⁽¹⁶⁾ Dom af 5. oktober 1994 i sag C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle mod Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne (Crespelle), Sml. 1994, s. I-5077.

⁽¹⁷⁾ Dom af 27. april 1994, i sag C-393/92 Almelo kommune m.fl. mod NV Energiebedrijf Ijsselmij (Almelo), Sml. 1994, s. I-1477.

⁽¹⁸⁾ Præmis 17.

⁽¹⁹⁾ Se fodnote 13.

2) EØF-traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86 forbyder nationale myndigheder gennem en godkendelse af priser, der er fastsat af en virksomhed, der har fået tillagt eneret til at udføre obligatorisk lodstjeneste i en væsentlig del af fællesmarkedet, at give denne mulighed for at anvende forskellige priser over for søtransportvirksomhederne, afhængigt af, om disse udfører transport mellem medlemsstater eller mellem havne på medlemsstatens område, i det omfang virksomheden påvirker handelen mellem medlemsstaterne.*

(41) I sit forslag til afgørelse i den samme sag udtalte generaladvokat Van Gerven følgende ⁽²⁰⁾:

»Det afgørende er, at der ikke består nogen sammenhæng mellem disse prisforskelle og den tilbudte lodstjenestes art, der er helt den samme i de to tilfælde, der er tale om (...). Efter min mening står vi her klart over for en praktisering af den form for misbrug af dominerende stilling, der omhandles i EØF-traktatens artikel 86, stk. 2 litra c), og som går ud på »anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som dermed stilles ringere i konkurrencen«. (*)

(*) Fodnote 61: Her kan der bestemt drages en parallel til en situation, der var omhandlet i sagen United Brands mod Kommissionen (dom af 14. 2. 1978, sag 27/76): Domstolen fandt, at den diskriminerende prispolitik, der praktiseredes af UBC, der over for modnere/forhandlere fakturerede priser, der var forskellige fra medlemsstat til medlemsstat for levering af stort set samme mængder og typer bananer, udgjorde et misbrug af dominerende stilling, da disse priser, der diskriminerer efter medlemsstater, udgjorde lige så mange hindringer for de frie varebevægelser (præmis 232), og at der ... således [blev] indført en effektiv opdeling af de nationale markeder med kunstige forskelle i prisniveauerne, hvilket stillede visse forhandlere/modnere ringere i konkurrencen, som således blev fordrejet i forhold til den konkurrencesituation, der burde have foreligget (præmis 233). Den samme argumentation kan mutatis mutandis anvendes i nærværende sag; de forskellige priser, *Corporazione* har anvendt, udgør en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser på området for søtransport mellem medlemsstater og stiller de selskaber, der præsenterer sådanne ydelser, konkurrencemæssigt ringere*.

(42) Overføres denne argumentation til lufthavne, viser det sig, at Luftfartsverkets ordning med differentierede landingsafgifter (højere afgifter for flyvninger mellem EØS-medlemsstater) bevirker, at der

anvendes ulige vilkår for samme start- og landings tjenester for luftfartsselskaber, som derved stilles ringere i konkurrencen, og ordningen er derfor udtryk for misbrug af en dominerende stilling som omhandlet i traktatens artikel 86, stk. 2, litra c).

(43) Det er klart, at den direkte virkning af en sådan ordning er, at den skaber en ulempe for virksomheder der udfører flytrafik inden for Fællesskabet, ved på kunstig vis at ændre selskabernes omkostninger, alt afhængigt af, om de beflyver indenrigsruter eller ruter mellem EØS-medlemsstater.

(44) Med hensyn til denne overtrædelse af traktaten har Luftfartsverket gjort gældende, at »de tekniske og funktionelle krav til en lufthavn og dermed lufthavnenes omkostninger er forskellige for henholdsvis indenrigs- og udenrigstrafikken. Det skyldes navnlig forskellige krav til følgende:

- i) start- og landingsbanernes længde;
- ii) start- og landingsbanernes styrke;
- iii) lufthavnenes åbningstider;
- iv) lufthavnenes disponibilitet*.

(45) Luftfartsverket har især fremført følgende argumenter:

i) *Start- og landingsbanernes længde*

- luftruternes gennemsnitlige længde i Finland ligger på 300-400 km, mens den gennemsnitlige længde af ruterne mellem Finland og de øvrige medlemsstater ligger på 1 500-2 000 km med et maksimum på 3 000 km (Helsingfors - Madrid)
- der anvendes mindre fly til indenrigstrafikken end til trafikken mellem Finland og de øvrige EØS-lande
- indenrigsflyene er lettere end udenrigsflyene, da de tilbagelægger kortere afstande
- flyets størrelse og rutens længde er afgørende for banernes længde
- for indenrigstrafikkens vedkommende er det tilstrækkeligt med en banelængde på 2 000 meter; til trafikken mellem Finland og andre EØS-lande er der behov for en banelængde på mindst 2 400 meter. For trafikken mellem Finland og resten af Europa skal banerne således være ca. 25 % længere end til indenrigstrafikken

⁽²⁰⁾ Punkt 34.

— lufthavne, der modtager større flyflåder, skal opfylde strengere krav til sikkerhed og katastrofeberedskab. Det fordrer store menneskelige ressourcer og er meget dyrt.

Alt i alt skulle vedligeholdelses- og kapitalomkostningerne således være højere for trafikken mellem Finland og andre EØS-lande end for indenrigstrafikken.

(46) Luftfartsverkets argumenter er af følgende årsager diskutabile:

— adskillige indenrigsruter er af samme længde som EØS-interne ruter. Det gælder f.eks. ruterne Helsingfors-Vanda/Ivalo, Mariehamn/Kittilä og Åbo/Rovaniemi

— nogle af ruterne mellem Finland og andre EØS-lande er forholdsvis korte: Helsingfors/Stockholm (ca. 405 km), Helsingfors/Göteborg (ca. 810 km), Helsingfors/Oslo (ca. 810 km) og Helsingfors/København (ca. 910 km)

— rutens længde er ikke det eneste kriterium, der bestemmer selskabets valg af fly

— Luftfartsverket hævder, at en banelængde på 2 000 meter er tilstrækkelig til indenrigstrafikken. Trafikken mellem Finland og andre EØS-lande og udenrigstrafikken i øvrigt kræver ifølge Luftfartsverket yderligere 400 meter. Allerede i dag er det imidlertid ikke noget problem for de fleste finske lufthavne, da det kun er seks ud af de i alt 25 lufthavne, som drives af Luftfartsverket, der har start- og landingsbaner på under 2 400 meter⁽²¹⁾.

(47) De oplysninger, som Kommissionen råder over, viser i øvrigt, at selv nogle af de lufthavne, der har en start- og landingsbane på under 2 400 meter, betjener ruter mellem Finland og de øvrige EØS-lande. Det drejer sig især om følgende lufthavne: Villmanstrand (2 000 m), Mariehamn (1 900 m), Björneborg (2 000 m) og Vasa (2 000 m)⁽²²⁾. Dette argument er således ikke relevant.

(48) Kommissionen kan ikke godtage påstanden om, at der altid benyttes mindre fly til indenrigstrafikken end til trafikken mellem Finland og de øvrige EØS-lande. Således benytter Finnair samme flytype (MD-80) til visse indenrigsruter (f.eks. Helsingfors-Uleåborg) som til ruterne mellem Helsingfors og Alicante og mellem Helsingfors og Barcelona.

(49) Luftfartsverket påpeger desuden, at det »siden 1994 har overvåget udviklingen i produktomkostningerne, især omkostningerne til tjenester knyttet til manøvreringsområderne«, samt at »det med

udgangspunkt i omkostningsniveauet i 1995 viser sig, at omkostningerne pr. ton (MTOW) til disse tjenester for udenrigstrafikken har været ca. 50 % højere end de samme omkostninger for indenrigstrafikken«. Derfor mener Luftfartsverket, at »landingsafgifter baseret på MTOW alene ikke er tilstrækkelige til brug for et omkostningsbaseret prissystem, og at landingsafgifterne derfor skal være højere for udenrigstrafikken.«

(50) Luftfartsverket har dog selv medgivet, at den påståede forskel mellem landingsomkostningerne forbundet med henholdsvis en flyvning fra et andet EØS-land og en indenrigsflyvning er mindre end forskellen mellem landingsafgiften for fly, der ankommer fra et andet EØS-land, og landingsafgiften for indenrigsfly.

ii) Start- og landingsbanernes styrke

(51) Da der benyttes tungere fly til udenrigstrafikken, er det Luftfartsverkets opfattelse, at »start- og landingsbanernes overflade skal være omkring 10 % mere robust til udenrigstrafikken«.

(52) Hertil er der kun at sige, at der allerede er taget hensyn til denne faktor, da afgiften beregnes på grundlag af flyets vægt.

iii) Lufthavnenes åbningstider og disponibilitet

(53) Luftfartsverket hævder, at eftersom 90 % af udenrigstrafikken går via Helsingfors, hvor de internationale ankomst- og afgangstider især ligger om morgenen og om aftenen, er lufthavnene i det øvrige Finland nødsaget til også at holde åbent om morgenen og om aftenen for at betjene tilslutningsflyene. Derfor »skal udgifterne til levering af tjenester medregnes i den omkostningsbaserede beregning af passagerafgifterne«.

(54) Luftfartsverket gør gældende, at »udenrigstrafikken kræver mere plads i passagerterminalerne og i parkeringsområderne og et højere serviceniveau end indenrigstrafikken. Derfor må Luftfartsverket tage hensyn til omkostningerne forbundet hermed ved fastsættelsen af passagerafgifterne«.

(55) De to sidste argumenter har intet at gøre med den afgiftsordning, der behandles i denne beslutning. Ifølge Luftfartsverket selv tages omkostningerne forbundet med lufthavnenes åbningstider og disponibilitet med i beregningen af passagerafgifterne, og de kan derfor ikke indgå i beregningsgrundlaget for landingsafgifterne.

(56) På baggrund af ovenstående er det Kommissionens opfattelse, at ingen af Luftfartsverkets argumenter

⁽²¹⁾ Kilde: ACI Europe Airport Database.

⁽²²⁾ Kilde: Statistic of Finnish Civil Aviation.

kan begrunde en afgiftsordning, der diskriminerer mellem indenrigsflyvninger og flyvninger mellem Finland og andre EØS-lande, således som det er tilfældet med den ordning, Luftfartsverket har indført.

g) Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater

- (57) I Corsia Ferries II-dommen ⁽²³⁾ fastslog Domstolen, at diskriminerende praksis »kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, idet den berører virksomheder, der udfører transport mellem to medlemsstater.«
- (58) En begæring om oplysninger i henhold til artikel 11 i forordning nr. 17 rettet til Luftfartsverket afslørede, at der ikke fandtes nogen statistik, hvori der for hver lufthavn blev skelnet mellem trafikken til resten af EØS og den øvrige udenrigstrafik.
- (59) Når det drejer sig om lufthavnen i Helsingfors, der i 1996 betjente 7,7 mio. passagerer, er der ingen tvivl om, at den her omhandlede ordning påvirker samhandelen mellem medlemsstater.
- (60) De øvrige lufthavne i Finland, der foruden chartertrafikken til medlemsstater i Middelhavsområdet og til De Kanariske Øer også betjener fly til destinationer i andre EØS-lande (VASA, Åbo, Björneborg og Tammerfors), med seks afgang til Stockholm om dagen (med undtagelse af Björneborg med to afgang om dagen og Tammerfors med fem afgang om dagen). Disse afgang til Stockholm har tilslutninger til fly til Amsterdam, Billund, Bruxelles, København, Düsseldorf, Frankfurt, Göteborg, Hamborg, London, Manchester, Milano, München, Paris og Wien, enten via alliancen Luftansa/SAS eller via Finnair (på codesharing-basis med selskabets partnere).
- Nedenstående tabel viser, hvor stor en andel udenrigstrafikken udgør af de pågældende lufthavns samlede trafik målt i antallet af passagerer.

(%)

Lufthavn	Indenrigstrafik	Udenrigstrafik
Helsingfors/Vanda	30	70
Vasa	66	34
Åbo	51	49
Björneborg	72	28
Tammerfors	49	51

Kilde: Statistic of Finnish Aviation 1996, p. 9.

- (61) Den i denne beslutning omhandlede ordning, der anvendes i de pågældende fem lufthavne, kan derfor med rette anses for at påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

h) Konklusion

- (62) Analysen i det foregående viser, at den metode, som Luftfartsverket benytter til beregning af landingsafgifter, indebærer, at der uden nogen objektiv begrundelse opkræves forskellige afgifter for samme tjenester i forbindelse med indflyvningskontrol og brug af rullebaner og forpladser, idet afgiftens størrelse afhænger af, om der er tale om et indenrigsfly eller et fly fra et andet EØS-land.
- (63) Kommissionen finder derfor, at den pågældende ordning er diskriminerende og fordrer konkurrencen på det relevante marked i strid med traktatens artikel 86, stk. 2, litra c) —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Ilmailulaitos/Luftfartsverket har overtrådt EF-traktatens artikel 86 ved at udnytte sin dominerende stilling inden for drift af finske lufthavne til at indføre landingsafgifter, der diskriminerer mellem indenrigstrafikken og den EØS-interne trafik i lufthavnene i Finland.

Artikel 2

Ilmailulaitos/Luftfartsverket skal bringe den i artikel 1 nævnte overtrædelse til ophør og senest to måneder efter meddelelsen af nærværende beslutning underrette Kommissionen om, hvilke foranstaltninger det har truffet med henblik herpå.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Ilmailulaitos/Luftfartsverket, Postboks 50, FIN-01531 Vanda, Finland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. februar 1999.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

⁽²³⁾ Se fodnote 13.

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 10. februar 1999

om en procedure i henhold til traktatens artikel 90

(Sag IV/35.703 — portugisiske lufthavne)

(meddelt under nummer K(1999) 243)

(Kun den portugisiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/199/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 86 og 90, stk. 1 og 3,

efter at have givet de portugisiske myndigheder, Aeroportos e Navegação Aérea-Empresa Publica, (ANA), TAP Air Portugal og Portugalia lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens klagepunkter, og ud fra følgende betragtninger

I. SAGSFREMSTILLING

a) Den relevante statslige foranstaltning

- (1) Denne procedure vedrører rabatordningen for landingsafgifter i portugisiske lufthavne og differentieringen af disse afgifter alt efter flyvningens art.

Ifølge artikel 18 i lovdekret 102/90 af 21. marts 1990 fastsættes luftfartsafgifterne i de lufthavne, der drives af Aeroportos e Navegação Aérea-Empresa

Publica (ANA), ved ministeriel bekendtgørelse efter høring af generaldirektoratet for civil luftfart. Ifølge denne artikels stk. 3 kan afgiftens størrelse variere alt efter lufthavnens kategori, funktion og udnyttelsesgrad.

Anordning (Decreto regulamentar) nr. 38/91 af 29. juli 1991 fastsætter de nærmere betingelser for opkrævningen af landingsafgifter:

»Artikel 4, stk. 1: Der betales en start- og landingsafgift ved hver landing, der beregnes på basis af den i luftdygtighedsbeviset angivne maksimale last ved start.

Artikel 4, stk. 5: Indenrigsflyvninger er berettiget til en rabat på 50 %.

Hvert år udsender regeringen en bekendtgørelse indeholdende en ajourføring af afgifterne.

- (2) Følgende rabatordning blev indført ved ministeriel bekendtgørelse (Portaria) nr. 352/98 af 23. juni 1998 i overensstemmelse med lovdekret nr. 102/90.

Lissabon lufthavn	Afgifter (PTE/t)	Rabat i forhold til den første serie på 50 flyvninger (%)
Første serie på 50 flyvninger (landinger pr. måned)	1 146	
Anden serie på 50	1 063	— 7,2
Tredje serie på 50	979	— 14,6
Fjerde serie på 50	888	— 22,5
Alle resterende	771	— 32,7
Lufthavnene i Porto, i Faro og på Azorerne		
Første serie på 50	1 146	
Anden serie på 50	938	— 18,4
Tredje serie på 50	866	— 24,4
Fjerde serie på 50	786	— 31,4
Alle resterende	681	— 40,6

Kilde: Brev af 16. juli 1998 fra de portugisiske myndigheder.

b) Den relevante virksomhed og de relevante ruter

- (3) ANA er en offentlig virksomhed, der står for driften af de tre lufthavne på det portugisiske fastland (Lissabon, Faro, Porto), de fire lufthavne på Azorerne (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria og Flores) og andre flyvepladser. ANA-EP er ligeledes ansvarlig for trafikkontrollen. Lufthavnene på Madeira-øgruppen drives af ANAM Sa.

Ved artikel 3, stk. 1, i lovdekret 246/79 om oprettelse af virksomheden ANA er det fastsat, at:

»det påhviler ANA-EP at drive og udvikle offentlige tjenester til støtte for den civile luftfart i form af en virksomhed, der har til opgave at lede og kontrollere flytrafikken, sikre flyafgange og flyankomster, ombordstigningen, udstigningen og transporten af passagerer samt lastningen, losningen og transporten af fragt og post«.

- (4) ANA udsteder således tilladelser til de luftfartsselskaber, der ønsker at benytte de lufthavnsfaciliteter, som drives af ANA. ANA forsyner disse luftfartsselskaber med landings- og startfaciliteter til deres fly, for hvilke ANA opkræver en afgift, hvis størrelse bestemmes ved ministeriel bekendtgørelse ⁽¹⁾.

c) Landingsafgifter

- (5) I sin håndbog om lufthavnens økonomi ⁽²⁾ anbefaler International Civil Aviation Organisation (ICAO) sine medlemmer at beregne landingsafgifter på basis af den maksimale last ved start (»MTOW«: Maximum take-off-weight). Landingsafgifter defineres således:

»Afgifter og gebyrer for brug af start- og landingsbaner, rullebaner og forpladser, herunder belysningsanlæg, samt for trafikkontrol ved indflyvning og i lufthavnsområdet«.

- (6) Disse afgifter betales til dækning af »omkostningerne ved drift og vedligeholdelse samt administration af disse arealer og dertil hørende køretøjer og udstyr, herunder også omkostninger til arbejdskraft, vedligeholdelseskøretøjer, elektricitet og brændstof«.

d) De portugisiske myndigheders og ANA's hovedargumenter

- (7) De portugisiske myndigheder begrundet differencieringen af afgifterne alt efter flyets afgangsland med følgende argumenter:

- indenrigsselskaberne beflyver lufthavne på øer, som ikke har noget alternativ til flytransport
- de øvrige indenrigsruter er meget korte og billige.

- (8) De portugisiske myndigheder fremhæver hensynet til den økonomiske og sociale samhørighed, som udgør selve grundlaget for den pågældende ordning.

- (9) Med hensyn til internationale flyvninger udsættes de portugisiske lufthavne for konkurrence fra lufthavnene i Madrid og Barcelona, der benytter en tilsvarende afgiftsordning. Desuden ønsker de portugisiske myndigheder at øge de stordriftsfordele, der følger af en mere intensiv udnyttelse af lufthavnene, samt at promovere Portugal som turistmål.

- (10) ANA har tilkendegivet, at ordningen med differentierede landingsafgifter og rabatter på disse landingsafgifter blev indført af to årsager:

- dels for at anvende en afgiftsordning svarende til ordningen i lufthavnene i Madrid og Barcelona, der ligger i samme geografiske område
- dels for at mindske driftsomkostningerne for de luftfartsselskaber, der hyppigst og mest regelmæssigt benytter de lufthavne, der drives af ANA.

II. RETLIG VURDERING

a) Artikel 90, stk. 1

- (11) Traktatens artikel 90, stk. 1, har følgende ordlyd: »Medlemsstaterne afstår, for så vidt angår offentlige virksomheder, som de indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder, fra at træffe eller opretholde foranstaltninger, som er i strid med denne traktats bestemmelser, navnlig de i artiklerne 6 og 85-94 nævnte«.

- (12) Lovdekret 246/79 indrømmer ANA eneret på driften af lufthavnsfaciliteterne i Lissabon, Porto og Faro samt på Azorerne.

ANA er ifølge sin vedtægt en offentlig virksomhed efter artikel 90, stk. 1.

- (13) Ifølge artikel 21 i lovdekret 246/79 skal staten godkende de takster og afgifter, som foreslås af ANA.

ANA-EP's nuværende afgiftspolitik bygger derfor på både lovbestemmelser (lovdekret 246/79 og 102/90) og anordninger (nr. 38/91 og 24/95), og den er

⁽¹⁾ Se betragtning 1 og 2.

⁽²⁾ Dokument 9562.1991 ICAO.

blevet indført af regeringen ved bekendtgørelse nr. 352/98.

Disse forskellige love og anordninger kan derfor betragtes som statslige foranstaltninger som omhandlet i artikel 90, stk. 1.

b) Artikel 86

Det relevante marked

- (14) Det relevante marked er markedet for tjenesteydelser knyttet til adgangen til lufthavnsfaciliteter, for hvilke der betales en afgift. Mere specifikt drejer det sig om tjenester knyttet til drift og vedligeholdelse af start- og landingsbaner, brug af rullebaner og forpladser samt indflyvningskontrol.

Som fastslået af EF-Domstolen i sagen »Havnen i Genova«⁽³⁾, kan tilrettelæggelse af havnearbejde for tredjemands regning i én enkelt havn udgøre et relevant marked som omhandlet i artikel 86. I sagen »Corsica Ferries II«⁽⁴⁾, definerede Domstolen på samme måde markedet for lodsservice i Genovas havn som et relevant marked.

Domstolen byggede sit ræsonnement på den omstændighed, at virksomheder, der ønsker at tilbyde transporttjenester på en given maritim rute, nødvendigvis må have adgang til havnefaciliteter i begge ender af ruten.

Dette ræsonnement kan uden videre overføres til lufttransport og adgang til lufthavne. Der er tale om samme markedsdefinition som i Kommissionens beslutning 95/364/EF af 28. juni 1995 om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 90, stk. 3, vedrørende rabatsystemet for landingsafgifter i Bruxelles National lufthavnen⁽⁵⁾.

- (15) Markedet for lufttransport af passagerer og varer på korte og mellemlange ruter inden for EF udgør et tilgrænsende, men særskilt marked, der påvirkes af en virksomheds adfærd, der udgør et misbrug på markedet for tjenesteydelser knyttet til start og landing. Virkningerne af ANA's misbrug af sin dominerende stilling kan således også mærkes på dette marked.

- (16) Ud af de syv lufthavne, som drives af ANA, har kun tre indtil nu en betydelig trafik til og fra andre medlemsstater (Lissabon, Porto og Faro).

- (17) Disse syv lufthavne er ikke indbyrdes substituerbare i nogen større udstrækning, så de kan hver især betragtes som et særskilt geografisk marked.

Luftfartsselskaber med indenlandske og EF-interne ruteflyvninger eller charterflyvninger til eller fra Portugal er nødsaget til at benytte de lufthavne på det portugisiske fastland, der drives af ANA. Lufthavnene i Porto, Lissabon, Faro og på Azorerne er ikke indbyrdes substituerbare, da de ligger flere hundrede kilometer fra hinanden, har hvert deres velafgrænsede opland og dækker forskellige turistområder: lufthavnen i Lissabon betjener hovedstaden og den centrale del af landet, lufthavnen i Porto betjener det nordlige Portugal, lufthavnen i Faro betjener den sydlige del af landet, og lufthavnene i Santa Maria, Ponta Delgada, Horta og Flores betjener Azorerne. Jernbane- og vejforbindelserne mellem Portugal, Porto og Faro udgør ikke et realistisk alternativ til flyforbindelserne.

De eneste internationale lufthavne, der kunne betjene samme geografiske zone, nemlig Madrid og Barcelona, ligger over 600 kilometer fra lufthavnene på det portugisiske fastland, og jernbane- og vejforbindelserne er ikke tilstrækkeligt udbygget til, at de kan betragtes som realistiske alternativer.

Lufthavnene i Lissabon og Madrid kan imidlertid betragtes som konkurrenter, når et luftfartsselskab benytter den ene eller anden lufthavn som hovedlufthavn (hub). Det skal imidlertid bemærkes, at denne trafik tegner sig for en meget lille del af det samlede antal landinger i Lissabon.

Med hensyn til lufthavnene på Azorerne er den indbyrdes substituerbarhed mellem Santa Maria, Ponta Delgada, Horta og Flores også meget begrænset, da de hver især betjener en særskilt ø, og da færgeforbindelserne mellem disse øer er forholdsvis langsomme og ikke særlig hyppige.

- (18) For mange passagerer, der rejser til eller fra Portugal, er indenrigsflyvninger eller EF-interne flyvninger, der benytter lufthavne drevet af ANA, derfor ikke substituerbare med flyvninger til eller fra andre lufthavne i EF.

⁽³⁾ Dom af 10. december 1991 i sag C-179/90, *Merci Convenzionale porto di Genova SpA mod Siderurgica Gabrielli SpA*, Sml. 1991, s. I-5889, præmis 15.

⁽⁴⁾ Dom af 17. maj 1994 i sag C-18/93, *Corsica Ferries Italia Srl mod Corpo dei piloti del Porto Genova*, Sml. 1994, s. I-1783.

⁽⁵⁾ EFT L 216 af 12. 9. 1995, s. 8.

- (19) Luftfartsselskaber, der flyver indenrigs eller mellem Portugal og andre medlemsstater, har derfor ikke andet valg end at benytte de lufthavne, der drives af ANA, og de faciliteter, der tilbydes i disse lufthavne.

Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater

- (20) I Corsica Ferries-dommen⁽⁶⁾ fastslog Domstolen, at en diskriminerende praksis »kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, idet den berører virksomheder, der udfører transport mellem to medlemsstater«.

Den EF-interne trafiks andel af den samlede trafik i de portugisiske lufthavne fremgår af nedenstående tabel:

Passagertrafik (med undtagelse af passagerer i transit)

Lufthavn	Internationale passagerer i %	EF-interne passagerer i %	Indenlandske passagerer i %	I alt i millioner
Lissabon	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Kilde: Brev af 16. juli 1998 fra de portugisiske myndigheder — 1997 — tal.

A = Lufthavn beliggende på Azorerne.

Fragttrafik

Lufthavn	International fragt i %	EF-internt fragt i %	Indenlandsk fragt i %	1000 tons i alt
Lissabon	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Kilde: Brev af 16. juli 1998 fra de portugisiske myndigheder — 1997 — tal.

A = Lufthavn beliggende på Azorerne.

For så vidt angår lufthavnene på fastlandet, viser tallene i tabellerne ovenfor med al tydelighed, at den omhandlede ordning påvirker samhandelen mellem medlemsstater. Størstedelen af trafikken består nemlig af flyvninger mellem Portugal og andre medlemsstater.

De fire lufthavne på Azorerne betjener udelukkende indenrigsflyvninger eller flyvninger fra tredjelande. Det er derfor usandsynligt, at den pågældende statslige foranstaltning påvirker samhandelen mellem medlemsstater i denne henseende. Ikke desto mindre skal traktatens og den afledte rets bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser respekteres.

En væsentlig del af fællesmarkedet

- (21) De lufthavne, som ANA driver, havde følgende trafikmængde i 1997:

⁽⁶⁾ Se fodnote 4.

Lufthavn	Passagerer i millioner (inkl. transit)	Fragt i 1 000 tons
Lissabon	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Kilde: Brev af 16. juli 1998 fra de portugisiske myndigheder.
A = Lufthavn beliggende på Azorerne.

Lufthavnene i Lissabon, Porto og Faro har alle tre en betydelig trafik på over 2 mio. passagerer (Lissabon med 6,8 mio., Porto med 2,3 mio. og Faro med 3,8 mio.), og de dækker hele det portugisiske fastland. Man kan derfor hævde, at disse lufthavne, der sikrer forbindelsen til andre EF-lufthavne, tilsammen udgør en væsentlig del af fællesmarkedet, hvis Domstolens ræsonnement i Crespelle-dommen ⁽⁷⁾ og Almelo-dommen ⁽⁸⁾ overføres til denne sag. I Crespelle-dommen udtalte Domstolen, at »ved således til fordel for disse virksomheder at oprette en række sideordnede monopoler, der territorielt er begrænsede, men tilsammen omfatter hele medlemsstatens område, skaber disse nationale bestemmelser en dominerende stilling på en væsentlig del af fællesmarkedet, jf. traktatens artikel 86« ⁽⁹⁾.

- (22) Så meget mere kan en række sideordnede monopoler, der kontrolleres af samme virksomhed (ANA), udgøre en væsentlig del af fællesmarkedet.

Dominerende stilling

- (23) I sin dom i sagen Corsica Ferries III ⁽¹⁰⁾ fastslog Domstolen, »at en virksomhed, som har et lovbestemt monopol på en væsentlig del af det fælles marked, ifølge fast retspraksis kan anses for at

indtage en dominerende stilling som omhandlet i traktatens artikel 86« ⁽¹¹⁾.

I kraft af de eksklusive rettigheder, som den offentlige virksomhed ANA har fået tildelt ved lovdekret nr. 246/97, indtager ANA således i alle de lufthavne, som virksomheden driver, en dominerende stilling på markedet for tjenesteydelser leveret i tilknytning til flyvemaskinens start og landing, for hvilke der opkræves en afgift.

Misbrug af en dominerende stilling

- (24) Den ordning med landingsafgifter og rabatter på disse landingsafgifter, som ANA har indført med godkendelse fra den portugisiske regering efter høring af de kompetente myndigheder, bevirker, at der over for luftfartsselskaberne anvendes ulige vilkår for ydelser af samme værdi i tilknytning til start og landing. De stilles derved ringere i konkurrencen.

a) Den frekvensbaserede mængderabatordning

- (25) Rabatten på 7,2 % i Lissabon (og på 18,4 % i de øvrige lufthavne) træder i kraft efter den 50. landing i en given måned. Efter 100 landinger og 150 landinger ydes der en rabat på henholdsvis 14,6 % og 22,51, % i Lissabon (24,4 % og 31,4 % i de øvrige lufthavne). Ved 200 landinger og derofter ydes der en rabat på 32,7 % i Lissabon (40,6 % i de øvrige lufthavne).

Følgende selskaber modtager rabat i Lissabons lufthavn (den gennemsnitlige rabat er beregnet ved successivt at anvende de forskellige rabatprocenter. Den beregnede rabat er udtryk for den effektive rabat, som ANA tilbyder luftfartsselskaberne på deres flyvninger som helhed):

(%)

Selskab	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Gennemsnitlig rabat	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Kilde: Månedlige landinger pr. luftfartsselskab — Bilag 3 til ANA's brev af 29. juli 1997.

⁽⁷⁾ Dom af 5. oktober 1994 i sag C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle mod Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle de la Mayenne, Sml. 1994, s. I-5077.

⁽⁸⁾ Dom af 27. april 1994 i sag C-393/92, Almelo kommune m.fl. mod NV Energiebedrijf IJssel, Sml. 1994, s. I-1477.

⁽⁹⁾ Præmis 17.

⁽¹⁰⁾ Dom af 18. juni 1998 i sag C-266/96, Corsica Ferries France SA mod Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl og Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Sml. 1998, s. I-3949, præmis 39.

⁽¹¹⁾ Se også dom af 23. april 1991, sag C-41/90, Höfner og Elser, Sml. 1991, s. I-1979, præmis 28, af 18. juni 1991, sag C-260/89, ERT, Sml. 1991, s. I-2925, præmis 31. Dom af 10. december 1991 i sag C-179/90 Merzi Convenzionale porto di Genova SpA mod Siderurgica Gabrielle SpA (»Havnen i Genova«) og dom af 12. februar 1998 i sag C-163/96, Raso m.fl., Sml. 1998, s. I-533, præmis 25.

(26) Efter 200 landinger ydes der en rabat på 32,7 % i Lissabon og på 40,6 % i de øvrige lufthavne uden nogen øvre grænse for antallet af landinger derefter. Derfor modtager luftfartsselskaber med over 200 landinger om måneden, f.eks. TAP og Portugalia, en forholdsmæssigt højere rabat i gennemsnit. På en given rute, hvor TAP eller Portugalia konkurrerer med andre selskaber med samme flytype, modtager TAP og Portugalia således fra ANA en gennemsnitlig rabat på henholdsvis 30 % og 22 % på deres start- og landingsudgifter. Der er tale om rabat på en ydelse, der er den samme for andre selskaber, som derved stilles ringere i konkurrencen. Rabatten til andre luftfartsselskaber — Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia og Sabena (1 %) — varierer mellem 8 % og 1 % og er derfor ikke af større betydning. Ordningen favoriserer derfor de facto de nationale luftfartsselskaber, dvs. TAP og Portugalia.

(27) Ifølge Førsteinstansrettens retspraksis⁽¹²⁾ kan selv en adfærd, der betragtes som en normal forretningsadfærd, udgøre et misbrug efter traktatens artikel 86, når denne adfærd udøves af en virksomhed, der indtager en dominerende stilling.

En dominerende virksomheds forskelsbehandling af sine forskellige kunder skal være begrundet i objektive forhold.

Der findes ingen objektiv begrundelse for ANA's forskelsbehandling af de forskellige luftfartsselskaber, når det drejer sig om levering af ensartede tjenesteydelser (indflyvningskontrol, brug af forpladser osv.). For en stor del af deres trafiks vedkommende har lufthavne et naturligt monopol, da luftfartsselskaberne er tvunget til at benytte dem, hvis de vil beflyve en given by.

De oplysninger, der er givet af de portugisiske myndigheder gør det muligt at påvise, at stordriftsfordele ingen rolle spiller i denne sag. Fly modtager samme betjening ved start og landing, uanset hvilket selskab de tilhører, og uanset om det drejer sig om et selskabs første eller tiende fly.

(28) De portugisiske myndigheder har peget på især tre begrundelser for den pågældende rabatordning:

— konkurrencen fra lufthavnene i Madrid og Barcelona, der har indført en tilsvarende rabatordning

— stordriftsfordele forbundet med en intensiv udnyttelse af faciliteterne

— promoveringen af Portugal som turistmål.

(29) For så vidt angår den første begrundelse, har Kommissionen ligeledes indledt en procedure over for den ordning, der anvendes i de spanske lufthavne. Den udsendte en åbningsskrivelse den 28. april 1997. Ifølge Domstolens retspraksis, navnlig i sagen Hedley Lomas⁽¹³⁾, kan en medlemsstat ikke begrunde en krænkelse af fællesskabsretten ved at henvise til, at en anden medlemsstat ligeledes har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til fællesskabsretten.

(30) Med hensyn til den anden begrundelse har de portugisiske myndigheder ikke peget på nogen særlig stordriftsfordel, men de har til gengæld tilkendegivet, at lufthavnen søgte at intensivere udnyttelsen af sine faciliteter. I sin beslutning 95/364/EF⁽¹⁴⁾ besvarede Kommissionen argumentet vedrørende stordriftsfordele således: »... Kommissionen [finder], at et sådant system kun ville kunne have en berettigelse, hvis det reelt gav RVA stordriftsfordele. Det er imidlertid ikke tilfældet her. RVA har ikke over for Kommissionen godtgjort, at virksomheden opnår stordriftsfordele ved at betjene et fly tilhørende et bestemt flyselskab frem for et andet. Den ydelse, der præsteres ved et flys start og landing, er den samme, uanset hvem flyet tilhører, og uanset hvor mange fly der tilhører et og samme flyselskab. De eneste stordriftsfordele, RVA kan gøre gældende, drejer sig om fakturering, hvor det kan give stordriftsfordele samlet at kunne fakturere alle ydelser leveret til et flyselskab med stort trafikvolumen og mange afgangne frem for at skulle udstede talrige fakturaer til mange forskellige selskaber med få afgangne. Disse stordriftsfordele har dog ingen nævneværdig betydning«. Dette ræsonnement finder tilsvarende anvendelse i denne sag, da der ved enhver start og landing er behov for samme tjeneste, uanset hvor mange fly et givet selskab ejer.

(31) Ønsket om at intensivere udnyttelsen af faciliteterne samt den tredje begrundelse, nemlig promoveringen af Portugal som turistmål, kan ikke accepteres, da disse mål kunne realiseres ved hjælp af ikke-diskriminerende rabatter for alle luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnene på det portugisiske fastland.

⁽¹²⁾ Dom af 1. april 1993 i sag T-65/89, BPB Industries and British Gypsum, Sml. 1993, s. II-389, præmis 69.

⁽¹³⁾ Dom af 23. maj 1996 i sag C-5/94, The Queen mod Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte: Hedley Lomas (Ireland) Ltd, Sml. 1996, s. I-2553.

⁽¹⁴⁾ Se fodnote 5, betragtning 16.

- (32) Domstolen har udtalt, at en medlemsstat overtræder bestemmelserne i traktatens artikel 90 og 86, når den tilskynder en virksomhed til at misbruge sin dominerende stilling ved at anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, jf. traktatens artikel 86, stk. 2, litra c), sagen *Corsica Ferries II* ⁽¹⁵⁾, sagen *Raso* ⁽¹⁶⁾ og sagen *Corsica Ferries III* ⁽¹⁷⁾.

Den omstændighed, at en virksomhed, der befinder sig i ANA's position anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som derved stilles ringere i konkurrencen, udgør et første misbrug af en dominerende stilling i henhold til artikel 86, stk. 2, litra c).

b) Differentieringen af afgiftsbeløbet alt efter flyvningens art (indenrigs eller udenrigs)

- (33) Ved artikel 4, stk. 5, i anordning nr. 38/91 er det fastsat, at »indenrigsflyvninger er berettiget til en rabat på 50 %«. Ordningen med differentierede afgifter, alt efter om det drejer sig om en indenrigsflyvning eller en EF-intern flyvning, er ligeledes i strid med traktaten.

- (34) Domstolens dom i sagen vedrørende *Corsica Ferries II* ⁽¹⁸⁾ er meget klar på dette punkt. I denne dom fastslog Domstolen nemlig, at

»EØF-traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86 forbyder nationale myndigheder gennem en godkendelse af priser, der er fastsat af en virksomhed, der har fået tillagt eneret til at udføre obligatorisk lodstjeneste i en væsentlig del af fællesmarkedet, at give denne mulighed for at anvende forskellige priser over for søtransportvirksomhederne, afhængigt af, om disse udfører transport mellem medlemsstater eller mellem havne på medlemsstatens område«.

I sit forslag til afgørelse i samme sag ⁽¹⁹⁾ udtalte generaladvokat Van Gerven følgende:

»Det afgørende er, at der ikke består nogen sammenhæng mellem disse prisforskelle og den tilbudte lodstjenestes art, der er helt den samme i de to tilfælde, der er tale om (...). Efter min mening står vi her klart over for en praktisering af den form for misbrug af dominerende stilling, der omhandles i EØF-traktatens artikel 86, stk. 2, litra c), og som går ud på »anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som dermed stilles ringere i konkurrencen« (").

(") fodnote 61: Her kan der bestemt drages en parallel til den situation, der var omhandlet i sagen *United Brands mod Kommissionen* (dom af 14. februar 1978, sag 27/76, Sml. s. 207); Domstolen fandt, at den diskriminerende prispolitik, der praktiseredes af UBC, der over for modnere/forhandlere fakturerede priser, der var forskellige fra medlemsstat til medlemsstat for levering af stort set samme mængder og typer bananer, udgjorde et misbrug af dominerende stilling, da »disse priser, der diskriminerer efter medlemsstater, udgjorde lige så mange hindringer for de frie varebevægelser« (præmis 232), og at der »... således [blev] indført en effektiv opdeling af de nationale markeder med kunstige forskelle i prisniveauerne, hvilket stillede visse forhandlere/modnere ringere i konkurrencen, som således blev fordrejet i forhold til den konkurrencesituation, der burde have foreligget« (præmis 233). Den samme argumentation kan mutatis mutandis anvendes i nærværende sag; de forskellige priser, *Corporazione* har anvendt, udgør en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser på området for søtransport mellem medlemsstater og stiller de selskaber, der præsterer sådanne ydelser, konkurrencemæssigt ringere«.

- (35) Overføres denne argumentation til lufthavne, viser det sig, at ANA's ordning med differentierede landingsafgifter bevirker, at der anvendes ulige vilkår for samme start- og landingstjenester for luftfartsselskaber, som derved stilles ringere i konkurrencen, og ordningen er derfor udtryk for misbrug af en dominerende stilling som omhandlet i traktatens artikel 86, stk. 2, litra c).

Det er klart, at den direkte virkning af en sådan ordning er, at de selskaber, der beflyver EF-interne ruter, stilles ringere, idet selskabernes omkostninger ændres på kunstig vis, nemlig alt afhængigt af, om de beflyver indenrigs- eller udenrigsruter.

- (36) Med hensyn til dette andet brud på traktaten har de portugisiske myndigheder påpeget, at denne foranstaltning tjente til at støtte dels flyforbindelserne mellem Azorerne og det portugisiske fastland, som der ikke findes noget alternativ til, dels indenrigsflyvningerne på det portugisiske fastland, der er kendetegnet ved korte afstande og forholdsvis lave priser.

Lufthavnene på Azorerne modtager under 1 % af deres trafik fra andre medlemsstater end Portugal. Det er grunden til, at det i betragtning 20 er anført, at det er usandsynligt, at den pågældende statslige foranstaltning, når det drejer sig om

⁽¹⁵⁾ Se fodnote 4.

⁽¹⁶⁾ Se fodnote 11.

⁽¹⁷⁾ Se fodnote 10.

⁽¹⁸⁾ Se fodnote 4.

⁽¹⁹⁾ Se betragtning 34.

flyvninger til eller fra Azorerne, påvirker samhandelen mellem medlemsstater. Det er derfor ikke nødvendigt at besvare de portugisiske myndigheders argument med hensyn til anvendelsen af ordningen på flyforbindelser til eller fra Azorerne.

- (37) Det er imidlertid klart, at hvis der som følge af liberaliseringen af flytrafikken til og fra Azorerne fra og med den 1. juli 1998 i overensstemmelse med artikel 1, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet⁽²⁰⁾, ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, opstår en EF-intern flytrafik⁽²¹⁾ mellem lufthavnene på Azorerne og andre lufthavne i EF, vil der være grundlag for at undersøge, om den statslige foranstaltning er i overensstemmelse med traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86.
- (38) For så vidt angår de øvrige indenrigsflyvninger, fremfører de portugisiske myndigheder det argument, at eftersom disse flyvninger er meget korte, ville landingsafgiften udgøre en for stor del af transportomkostningerne. Landingsafgiften beregnes imidlertid på basis af flyets vægt og ikke flyrutes længde.
- (39) Anerkendes dette argument, burde der ydes samme rabat i forbindelse med flyvninger fra Portugal til Madrid, Sevilla, Málaga og Santiago, da afstanden til disse byer svarer til den afstand, som et indenrigsfly typisk tilbagelægger. Afstandsfaktoren burde derfor tages med i beregningen af afgiften.
- (40) Den omstændighed, at en virksomhed i ANA's stilling over for handelspartnere anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi i forbindelse med flyvninger til og fra lufthavne på det portugisiske fastland, hvilket indebærer, at de pågældende handelspartnere stilles ringere i konkurrencen, udgør et andet misbrug af en dominerende stilling efter artikel 86, stk. 2, litra c).

c) Artikel 90, stk. 2

- (41) De portugisiske myndigheder har ikke påberåbt sig undtagelsesbestemmelsen i traktatens artikel 90, stk. 2, for at retfærdiggøre indførelsen og opretholdelsen af rabatordningen.
- (42) Kommissionen finder i øvrigt, at anvendelsen af konkurrencereglerne i den konkrete sag ikke lægger hindringer i vejen for ANA's varetagelse af de særlige opgaver, virksomheden har fået tillagt,

og som består i vedligeholdelse og drift af portugisiske lufthavne. Der lægges heller ikke hindringer i vejen for den særlige public service-opgave, som et luftfartsselskab måtte være tillagt. De nærmere betingelser for, at en medlemsstat kan pålægge særlige public service-forpligtelser i forbindelse med rute-flyvninger inden for EF, fremgår tydeligt af artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92.

- (43) Undtagelsesbestemmelsen i traktatens artikel 90, stk. 2, finder derfor ikke anvendelse.

d) Konklusion

- (44) Analysen i det foregående viser, at den metode, som ANA benytter til beregning af landingsafgifter, indebærer, at der uden nogen objektiv begrundelse opkræves forskellige afgifter for samme tjenester, dvs. for indflyvningskontrol samt for brug af start- og landingsbaner, rullebaner og forpladser, idet afgiftens størrelse afhænger af antallet af månedlige landinger og af, om der er tale om et indenrigsfly eller et fly fra en anden medlemsstat.
- (45) Kommissionen finder derfor, at den i betragtning 1 og 2 nævnte statslige foranstaltning, for så vidt som den forpligter den offentlige virksomhed ANA til at benytte nævnte ordning i lufthavnene på det portugisiske fastland, udgør en overtrædelse af traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med artikel 86 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den ordning for rabatter på landingsafgifter og for differentiering af landingsafgifterne alt efter flyets afgangsland, som anvendes i lufthavnene i Lissabon, Porto og Faro i overensstemmelse med lovdekret (Decreto-Lei) nr. 102/90 af 21. marts 1990, anordning (Decreto Regulamentar) nr. 38/91 af 29. juli 1991 og ministeriel bekendtgørelse (Portaria) nr. 352/98 af 23. juni 1998, er i strid med EF-traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med samme traktats artikel 86.

Artikel 2

Portugal bringer den i artikel 1 nævnte overtrædelse til ophør og underretter senest to måneder efter meddelelsen af nærværende beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger Portugal har truffet med henblik herpå.

⁽²⁰⁾ EFT L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

⁽²¹⁾ Ifølge de i Official Airline Guide (OAG) offentliggjorte fartplaner for november 1998 findes der endnu ingen direkte rute-flyvning mellem en lufthavn på Azorerne og en lufthavn i EF uden for Portugal.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Portugisiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. februar 1999.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. februar 1999

vedrørende Grækenlands anmodning om tilladelse til at anvende en reduceret momssats på levering af naturgas og elektricitet i henhold til artikel 12, stk. 3, litra b), i Rådets direktiv 77/388/EØF

*(meddelt under nummer K(1999) 477)**(Kun den græske udgave er autentisk)*

(1999/200/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag ⁽¹⁾, senest ændret ved direktiv 98/80/EF ⁽²⁾, særlig artikel 12, stk. 3, litra b), og

ud fra følgende betragtninger:

Grækenland har underrettet Kommissionen om, at man agter at anvende en reduceret momssats på levering af elektricitet og levering af naturgas fra den 1. januar 1999; underretningen er for de pågældende to aktiviteter vedkommende sket ved brev, der indgik til Kommissionen den 30. november 1998;

den planlagte foranstaltning er en generel foranstaltning, der består, i at der anvendes en reduceret momssats på levering af naturgas og elektricitet uanset produktions- og leveringsbetingelserne (levering inden for Grækenland, køb inden for Fællesskabet eller import) i henhold til artikel 12, stk. 3, litra b), i sjette momsdirektiv;

da der er tale om en generel foranstaltning, som ikke omfatter nogen undtagelser med hensyn til iværksættelsen, må det antages, at der ikke er nogen risiko for konkurrencefordrejning; da den betingelse, der er fastsat i

artikel 12, stk. 3, litra b), i ovennævnte direktiv, således er opfyldt, skal Grækenland kunne anvende den pågældende foranstaltning —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den foranstaltning, som Grækenland underrettede Kommissionen om den 30. november 1998, og som vedrører anvendelsen af en reduceret momssats på levering af naturgas og elektricitet uanset produktions- og leveringsbetingelserne (levering inden for Grækenland, køb inden for Fællesskabet eller import) medfører ikke nogen risiko for konkurrencefordrejning.

Grækenland kan derfor anvende foranstaltningen fra den 1. januar 1999.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Grækenland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 1999.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 145 af 13. 6. 1977, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 281 af 17. 10. 1998, s. 31.