

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 989/1999 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 1
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 990/1999 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, περί χορηγήσεως φυτικού ελαίου ως επισιτιστική βοήθεια 3
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 991/1999 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, περί χορηγήσεως σπαστών πίσων ως επισιτιστική βοήθεια 6
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 992/1999 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, περί χορηγήσεως σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια 9
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 993/1999 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για τα σκόρδα καταγωγής Κίνας 12
- * Οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ 13

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

1999/315/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Απριλίου 1999, για την έγκριση των όρων χρήσης του γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα ποιότητας των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 1051] 19

Περιεχόμενα (συνέχεια)

1999/316/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Απριλίου 1999, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου για το αεροδρόμιο Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 1066] 21

EL

(1) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 989/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 10ης Μαΐου 1999
για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής
εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1498/98⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του·

ότι, σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 11 Μαΐου 1999.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Μαΐου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66.

⁽²⁾ ΕΕ L 198 της 15.7.1998, σ. 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1999, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(σε EUR/100 χιλιόγραμμα)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2317/97 της Επιτροπής (ΕΕ L 321 της 22.11.1997, σ. 19). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 990/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 10ης Μαΐου 1999
περί χορηγήσεως φυτικού ελαίου ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1996, σχετικά με την πολιτική και τη διαχείριση της επισιτιστικής βοήθειας και των ειδικών δράσεων στήριξης για την επισιτιστική βοήθεια ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο β),

Εκτιμώντας:

ότι ο προαναφερθείς κανονισμός καταρτίζει τον κατάλογο των χωρών και των οργανισμών που ενδέχεται να λάβουν κοινοτική βοήθεια και καθορίζει τα γενικά κριτήρια σχετικά με τη μεταφορά της επισιτιστικής βοήθειας μετά το στάδιο FOB·

ότι, μετά από πολλές αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση επισιτιστικής βοήθειας, η Επιτροπή χορήγησε φυτικό έλαιο σε ορισμένους δικαιούχους·

ότι οι παραδόσεις αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2519/97 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, για τις γενικές διατάξεις κινητοποίησης προϊόντων που χορηγούνται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου για την κοινοτική επισιτιστική βοήθεια ⁽²⁾: ότι είναι αναγκαίο να οριστούν επακριβώς οι προθεσμίες και οι όροι χορήγησης για να καθοριστούν οι δαπάνες που προκύπτουν·

ότι, όσον αφορά μία δεδομένη παρτίδα για να εξασφαλισθεί η υλοποίηση των προμηθειών πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα για τους προσφέροντες να συγκεντρώνουν είτε

σογιέλαιο είτε ηλιέλαιο· ότι η προμήθεια κάθε παρτίδας πρέπει να κατακυρώνεται στην ευνοϊκότερη προσφορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πραγματοποιείται, με βάση την κοινοτική επισιτιστική βοήθεια, συγκέντρωση φυτικού ελαίου στην Κοινότητα, προκειμένου να το προμηθευτούν οι δικαιούχοι που αναφέρονται στο παράρτημα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97 και τους όρους που αναφέρονται στο παράρτημα.

Η προμήθεια περιλαμβάνει τη συγκέντρωση του φυτικού ελαίου το οποίο παράγεται στην Κοινότητα εάν πρόκειται για ηλιέλαιο. Η συγκέντρωση δεν μπορεί να αφορά προϊόν που παρασκευάζεται ή/και συσκευάζεται υπό το καθεστώς της τελειοποίησης για επανεξαγωγή.

Οι προσφορές πρέπει να αφορούν είτε σογιέλαιο είτε ηλιέλαιο. Επί ποινή απορρίψεως, κάθε προσφορά πρέπει να αναφέρει σαφώς το είδος του φυτικού ελαίου στο οποίο αναφέρεται.

Θεωρείται ότι ο προσφέρων έλαβε γνώση όλων των εφαρμοζομένων γενικών και ειδικών όρων και τους έχει αποδεχθεί. Κάθε άλλος όρος ή επιφύλαξη που περιλαμβάνονται στην προσφορά του θεωρούνται ως μη εγγεγραμμένοι.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Μαΐου 1999.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 166 της 5.7.1996, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. Δράσεις υπ' αριθ.: 142/98 (A1)· 143/98 (A2)· 144/98 (A3)
2. Δικαιούχος⁽²⁾: Αγκόλα
3. Αντιπρόσωπος του δικαιούχου: UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, Τηλ.: (244-2) 39 13 39· φαξ: 39 25 31· τέλεξ: 0991/3397 DELCEE AN
4. Χώρα προορισμού: Αγκόλα
5. Προϊόν προς κινητοποίηση⁽⁹⁾: φυτικό έλαιο· είτε εξευγενισμένο σογιέλαιο είτε εξευγενισμένο ηλιέλαιο
6. Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους): 500
7. Αριθμός παρτίδων: μία σε τρία μέρη (A1: 300 τόνοι· A2: 100 τόνοι· A3: 100 τόνοι)
8. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁶⁾: —
9. Συσκευασία⁽¹⁰⁾: βλέπε ΕΕ C 267 της 13.9.1996, σ. 1 [I.1A,B και Γ.1]
10. Επισημάνση και σήμανση⁽⁵⁾: βλέπε ΕΕ C 114 της 29.4.1991, σ. 1 [III.A.3]
— Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: πορτογαλική
— Συμπληρωματικές μνείες: —
11. Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος: συγκέντρωση του εξευγενισμένου φυτικού ελαίου το οποίο παράγεται στην Κοινότητα. Εάν πρόκειται για ηλιέλαιο η συγκέντρωση δεν μπορεί να αφορά προϊόν που παρασκευάζεται ή/και συσκευάζεται υπό το καθεστώς της τελειοποίησης για επανεξαγωγή
12. Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης: παράδοση στον τόπο προορισμού⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾
13. Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
14. α) λιμένας φόρτωσης: —
β) διεύθυνση φόρτωσης: —
15. Λιμένας φόρτωσης: —
16. Τόπος προορισμού: A1: Somatradig (off port of Luanda)· A2: A.M.I. (off port of Lobito)· A3: SOCOSUL — Lubango (180 km από τη Namibe)
— λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
— διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:
— 1η προθεσμία: 15.8.1999
— 2η προθεσμία: 29.8.1999
18. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:
— 1η προθεσμία: 21.6 — 4.7.1999
— 2η προθεσμία: 5 — 18.7.1999
19. Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):
— 1η προθεσμία: 25.5.1999
— 2η προθεσμία: 8.6.1999
20. Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό: 15 EUR ανά τόνο
21. Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και των εγγυήσεων συμμετοχής⁽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 Τέλεξ: 25670 AGREC B· φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. Επιστροφή κατά την εξαγωγή: —

Σημειώσεις

- (¹) Συμπληρωματικές πληροφορίες: André Debongnie [τηλ.: (32-2) 295 14 65]
Torben Vestergaard [τηλ.: (32-2) 299 30 50].
- (²) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.
- (³) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε κάισιο 134 και 137 και ιώδιο 131.
- (⁴) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα κλούθα έγγραφα: — φυτουγειονομικό πιστοποιητικό.
- (⁵) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114, το κείμενο του σημείου Π.Α.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία 'Ευρωπαϊκή Κοινότητα'»
- (⁶) Επί ποινή απορρίψεως, κάθε προσφορά πρέπει να αναφέρει σαφώς το είδος του φυτικού ελαίου στο οποίο αναφέρεται.
- (⁷) Επιπλέον των διατάξεων του άρθρου 14, παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97, τα ναυλωμένα σκάφη δεν θα εμφανίζονται σε οποιονδήποτε από τους τέσσερις πλέον πρόσφατους τριμηνιαίους πίνακες σκαφών, των οποίων έχει απαγορευθεί ο απόπλους που δημοσιεύονται από το μηνόμιο συνενόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα [οδηγία του Συμβουλίου 95/21/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1)].
- (⁸) Οι δαπάνες και οι λιμενικές επιβαρύνσεις ιδίως (EP-14, EP-15, EP-17) επιβαρύνουν τον υπερθεματιστή. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97 οι δαπάνες και οι επιβαρύνσεις που αφορούν τις τελωνειακές διατυπώσεις εισαγωγής αναλαμβάνονται από τον υπερθεματιστή και θεωρείται ότι περιλαμβάνονται στην προσφορά.
- (⁹) Το εξευγενισμένο σογιέλαιο πρέπει να ανταποκρίνεται στους ακόλουθους όρους: — εμφάνιση, σε θερμοκρασία περιβάλλοντος, διαυγής και στιλπνή, — γεύση και οσμή: ουδέτερη, — ελεύθερα λιπαρά οξέα: 0,1 % κατ' ανώτατο όριο, — ύδωρ και προσμείξεις: 0,05 % κατ' ανώτατο όριο, — χρώμα, Lovibond 5 1/4" (κόκκινο/κίτρινο): 1,5/15 κατ' ανώτατο όριο, — δείκτης υπεροξειδίων (mEq/kg): κατ' ανώτατο όριο 2, — ειδικό βάρος σε 20 °C: 0,91-0,93 g/cm³, — δείκτης διάθλασης σε 20 °C: 1,470-1,476, — δείκτης ιωδίου (Wijs): 125-140 g/100 g.
- (¹⁰) Να παραδοθεί σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών. Η ατέλεια κρατήσεως των εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να είναι τουλάχιστον 15 ημέρες.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 991/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 10ης Μαΐου 1999
περί χορηγήσεως σπαστών πίσων ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1996, σχετικά με την πολιτική και τη διαχείριση της επισιτιστικής βοήθειας και των ειδικών δράσεων στήριξης για την επισιτιστική βοήθεια⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο β),

Εκτιμώντας:

ότι ο προαναφερθείς κανονισμός καταρτίζει τον κατάλογο των χωρών και των οργανισμών που ενδέχεται να λάβουν κοινοτική βοήθεια και καθορίζει τα γενικά κριτήρια σχετικά με τη μεταφορά της επισιτιστικής βοήθειας μετά το στάδιο FOB

ότι, μετά από πολλές αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση επισιτιστικής βοήθειας, η Επιτροπή χορήγησε σπαστά πίσσα σε ορισμένους δικαιούχους

ότι οι παραδόσεις αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2519/97 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, για τις γενικές διατάξεις κινητοποίησης προϊόντων που χορηγούνται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ)

αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου για την κοινοτική επισιτιστική βοήθεια⁽²⁾ ότι είναι αναγκαίο να οριστούν επακριβώς οι προθεσμίες και οι όροι χορήγησης για να καθοριστούν οι δαπάνες που προκύπτουν,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πραγματοποιείται, με βάση την κοινοτική επισιτιστική βοήθεια, συγκέντρωση σπαστών πίσων στην Κοινότητα, προκειμένου να τα προμηθευτούν οι δικαιούχοι που αναφέρονται στο παράρτημα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97 και τους όρους που αναφέρονται στο παράρτημα.

Θεωρείται ότι ο προσφέρων έλαβε γνώση όλων των εφαρμοζόμενων γενικών και ειδικών όρων και τους έχει αποδεχθεί. Κάθε άλλος όρος ή επιφύλαξη που περιλαμβάνονται στην προσφορά του θεωρούνται ως μη εγγεγραμμένοι.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Μαΐου 1999.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 166 της 5.7.1996, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. Δράση υπ' αριθ.: 145/98 (A1): 146/98 (A2): 147/98 (A3)
2. Δικαιούχος ⁽²⁾: Αγκόλα
3. Αντιπρόσωπος του δικαιούχου: UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Lunada, Angola
Τηλ.: (244-2) 39 13 39, φαξ: 39 25 31, τэлеξ: 0991/3397 DELCEE AN
4. Χώρα προορισμού: Αγκόλα
5. Προϊόν προς κινητοποίηση ⁽⁷⁾: σπαστά πίσσα
6. Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους): 1 500
7. Αριθμός παρτίδων: μία σε τρία μέρη (A1: 1 000 τόνοι: A2: 300 τόνοι: A3: 200 τόνοι)
8. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος ⁽³⁾ ⁽⁴⁾: —
9. Συσκευασία ⁽⁵⁾: βλέπε ΕΕ C 267 της 13.9.1996, σ. 1 [4.0A.1.γ.2.γ + B.1] ή [2.1 A 1.α, 2.α + B.1]
10. Επισημάνση και σήμανση ⁽⁶⁾: βλέπε ΕΕ C 114 της 29.4.1991, σ. 1 [IV.A.3]
— Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: πορτογαλική
— Συμπληρωματικές μνείες: —
11. Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος: κοινοτική αγορά Το προϊόν πρέπει να προέρχεται από την Κοινότητα
12. Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης: παράδοση στον τόπο προορισμού ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης — fob φορτίο επιμελώς στοιβαγμένο
14. α) λιμένας φόρτωσης: —
β) διεύθυνση φόρτωσης: —
15. Λιμένας φόρτωσης: —
16. Τόπος προορισμού: A1: Somatradig (off port of Luanda): A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL —
Lubango (180 km από τη Namibe)
— λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
— διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:
— 1η προθεσμία: 15.8.1999
— 2η προθεσμία: 29.8.1999
18. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:
— 1η προθεσμία: 21.6 — 4.7.1999
— 2η προθεσμία: 5 — 18.7.1999
19. Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):
— 1η προθεσμία: 25.5.1999
— 2η προθεσμία: 8.6.1999
20. Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό: 5 EUR ανά τόνο
21. Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και των εγγυήσεων συμμετοχής ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T Vestergaard Bâtiment Loi 130 bureau 7/46 Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles/Brussel-
τέλεξ: 25670 AGREC B φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. Επιστροφή κατά την εξαγωγή —

Σημειώσεις

- (1) Συμπληρωματικές πληροφορίες: André Debongnie [τηλ.: (32-2) 295 14 65]
Torben Vestergaard [τηλ.: (32-2) 299 30 50].
- (2) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.
- (3) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε καίσιο 134 και 137 και ιώδιο 131.
- (4) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα κόλουθα έγγραφα:
— φυτοϋγειονομικό πιστοποιητικό.
- (5) Σε περίπτωση ενδεχόμενης επανασυσκευασίας σε σάκους ο ανάδοχος θα πρέπει να προμηθεύσει 2 % των κενών σάκων της ίδιας ποιότητας με αυτούς που περιέχουν το εμπόρευμα, με την επιγραφή που ακολουθείται από ένα «R» κεφάλαιο.
- (6) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114, το κείμενο του σημείου IV.A.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία 'Ευρωπαϊκή Κοινότητα'» και το κείμενο του σημείου IV A.3.6) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «pois cassés».
- (7) Κίτρινα πίδα (Pisum sativum) προοριζόμενα για την ανθρώπινη διατροφή, προερχόμενα από την πλέον πρόσφατη συγκομιδή. Τα πίδα δεν πρέπει να είναι τεχνητά χρωματισμένα. Τα σπαστά πίδα πρέπει να έχουν υποστεί επεξεργασία στον ατμό τουλάχιστον για δύο λεπτά ή να έχουν απολυμανθεί με καπνισμό (*) και να ανταποκρίνονται στους ακόλουθους όρους:
— υγρασία: 15 % κατ' ανώτατο όριο,
— προσμείξεις: 0,1 % κατ' ανώτατο όριο,
— θρασυμένοι σπόροι: 10 % κατ' ανώτατο όριο (ως θρασυμένοι σπόροι νοούνται τα μέρη των σπόρων που διέρχονται δι' ενός κόσκινου με στρογγυλές οπές διαμέτρου 5 χιλιοστών),
— ποσοστό σπόρων διαφορετικού χρωματισμού ή αποχρωματισμένων σπόρων: 1,5 % κατ' ανώτατο όριο,
— χρόνος θρασμού: 45 λεπτά κατ' ανώτατο όριο μετά από το μούσκεμα (12 ώρες) ή ανώτατο όριο 60 λεπτά (χωρίς διάβρωση).
- (8) Επιπλέον των διατάξεων του άρθρου 14, παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97, τα ναυλωμένα σκάφη δεν θα εμφανίζονται σε οποιονδήποτε από τους τέσσερις πλέον πρόσφατους τριμηνιαίους πίνακες σκαφών, των οποίων έχει απαγορευθεί ο απόπλους που δημοσιεύονται από το μηνύριο συνενόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα [οδηγία του Συμβουλίου 95/21/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 7.7.1995)].
- (9) Οι δαπάνες και οι λιμενικές επιβαρύνσεις ιδίως (EP-14, EP-15, EP-17) επιβαρύνουν τον υπερθεματιστή. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97 οι δαπάνες και οι επιβαρύνσεις που αφορούν τις τελωνειακές διατυπώσεις εισαγωγής αναλαμβάνονται από τον υπερθεματιστή και θεωρείται ότι περιλαμβάνονται στην προσφορά.

(*) Ο υπερθεματιστής διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του κατά την παράδοση πιστοποιητικό απολυμάνσεως με καπνισμό

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 992/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 10ης Μαΐου 1999
περί χορηγήσεως σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,
τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου, της 27ης
Ιουνίου 1996, σχετικά με την πολιτική και τη διαχείριση της
επισιτιστικής βοήθειας και των ειδικών δράσεων στήριξης
για την επισιτιστική βοήθεια (¹), και ιδίως το άρθρο 24
παράγραφος 1 στοιχείο β),

Εκτιμώντας:

ότι ο προαναφερθείς κανονισμός καταρτίζει τον κατάλογο
των χωρών και των οργανισμών που ενδέχεται να λάβουν
κοινοτική βοήθεια και καθορίζει τα γενικά κριτήρια σχε-
τικά με τη μεταφορά της επισιτιστικής βοήθειας μετά το
στάδιο FOB·

ότι, μετά από πολλές αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση
επισιτιστικής βοήθειας, η Επιτροπή χορήγησε σιτηρά σε
ορισμένους δικαιούχους·

ότι οι παραδόσεις αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν
σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στον κανο-
νισμό (ΕΚ) αριθ. 2519/97 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμ-
βρίου 1997, για τις γενικές διατάξεις κινητοποίησης
προϊόντων που χορηγούνται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ)

αριθ. 1292/96 του Συμβουλίου για την κοινοτική επισιτι-
στική βοήθεια (²)· ότι είναι αναγκαίο να οριστούν επα-
κριβώς οι προθεσμίες και οι όροι χορήγησης για να καθορι-
στούν οι δαπάνες που προκύπτουν,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πραγματοποιείται, με βάση την κοινοτική επισιτιστική
βοήθεια, συγκέντρωση σιτηρών στην Κοινότητα, προκειμέ-
νου να τα προμηθευτούν οι δικαιούχοι που αναφέρονται
στο παράρτημα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού
(ΕΚ) αριθ. 2519/97 και τους όρους που αναφέρονται στο
παράρτημα.

Θεωρείται ότι ο προσφέρων έλαβε γνώση όλων των εφαρμο-
ζομένων γενικών και ειδικών όρων και τους έχει αποδεχθεί.
Κάθε άλλος όρος ή επιφύλαξη που περιλαμβάνονται στην
προσφορά του θεωρούνται ως μη εγγεγραμμένοι.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα
από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των*
Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε
κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Μαΐου 1999.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

(¹) ΕΕ L 166 της 5.7.1996, σ. 1.

(²) ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. Δράση υπ' αριθ.: 139/98 (A1): 140/98 (A2): 141/98 (A3)
2. Δικαιούχος⁽²⁾: Αγκόλα
3. Αντιπρόσωπος του δικαιούχου: UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Lunada, Angola
Τηλ.: (244-2) 39 13 39, φαξ: 39 25 31, τέλεξ: 0991/3397 DELCEE AN
4. Χώρα προορισμού: Αγκόλα
5. Προϊόν προς κινητοποίηση: αραβόσιτος
6. Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους): 3 000
7. Αριθμός παρτίδων: μία σε τρία μέρη (A1: 2 500 τόνοι· A2: 300 τόνοι· A3: 200 τόνοι)
8. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος⁽³⁾ ⁽⁵⁾: βλέπε ΕΕ C 114 της 29.4.1991, σ. 1 [II.A.1.δ)]
9. Συσκευασία⁽⁷⁾: βλέπε ΕΕ C 267 της 13.9.1996, σ. 1 [1.0A.1.α.2.α + B.2]
10. Επισημάνση και σήμανση⁽⁶⁾: βλέπε ΕΕ C 114 της 29.4.1991, σ. 1 [II.A.3]
— Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: πορτογαλική
— Συμπληρωματικές μνείες: —
11. Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης: παράδοση στον τόπο προορισμού⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾
13. Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης — fob φορτίο επιμελώς στοιβαγμένο
14. α) λιμένας φόρτωσης: —
β) διεύθυνση φόρτωσης: —
15. Λιμένας φόρτωσης: —
16. Τόπος προορισμού: A1: Somatradig (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL —
(180 km από τη Namibe)
— λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
— διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:
— 1η προθεσμία: 8.8.1999
— 2η προθεσμία: 22.8.1999
18. Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:
— 1η προθεσμία: 14 — 27.6.1999
— 2η προθεσμία: 28.6 — 11.7.1999
19. Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):
— 1η προθεσμία: 25.5.1999
— 2η προθεσμία: 8.6.1999
20. Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό: 5 EUR ανά τόνο
21. Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και των εγγυήσεων συμμετοχής⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T Vestergaard Bâtiment Loi 130 bureau 7/46 Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles/Brussel-
τέλεξ: 25670 AGREC B· φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. Επιστροφή κατά την εξαγωγή⁽⁴⁾: επιστροφή που εφαρμόζεται στις 21.5.1999, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 909/1999 της Επιτροπής (ΕΕ L 114 της 1.5.1999, σ. 29)

Σημειώσεις

- (¹) Συμπληρωματικές πληροφορίες: André Debongnie [τηλ.: (32-2) 295 14 65]
Torben Vestergaard [τηλ.: (32-2) 299 30 50].
- (²) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.
- (³) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε καίσιο 134 και 137 και ιώδιο 131.
- (⁴) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 259/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 25 της 31.1.1998, σ. 39), εφαρμόζεται όσον αφορά την επιστροφή κατά την εξαγωγή. Η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 του προαναφερθέντος κανονισμού είναι εκείνη που αναφέρεται στο σημείο 22 του παρόντος παραρτήματος.
- (⁵) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα κόλουθα έγγραφα:
— φυτοϋγειονομικό πιστοποιητικό.
- (⁶) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114, το κείμενο του σημείου Π.Α.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία 'Ευρωπαϊκή Κοινότητα'».
- (⁷) Σε περίπτωση ενδεχόμενης επανασυσκευασίας σε σάκους ο ανάδοχος θα πρέπει να προμηθεύσει 2 % των κενών σάκων της ίδιας ποιότητας με αυτούς που περιέχουν το εμπόρευμα, με την επιγραφή που ακολουθείται από ένα «R» κεφάλαιο.
- (⁸) Οι δαπάνες και οι λιμενικές επιβαρύνσεις ιδίως (EP-14, EP-15, EP-17) επιβαρύνουν τον υπερθεματιστή. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97 οι δαπάνες και οι επιβαρύνσεις που αφορούν τις τελωνειακές διατυπώσεις εισαγωγής αναλαμβάνονται από τον υπερθεματιστή και θεωρείται ότι περιλαμβάνονται στην προσφορά.
- (⁹) Επιπλέον των διατάξεων του άρθρου 14, παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2519/97, τα ναυλωμένα σκάφη δεν θα εμφανίζονται σε οποιονδήποτε από τους τέσσερις πλέον πρόσφατους τριμηνιαίους πίνακες σκαφών, των οποίων έχει απαγορευθεί ο απόπλους που δημοσιεύονται από το μνημόνιο συνενόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα [οδηγία του Συμβουλίου 95/21/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1)].

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 993/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 10ης Μαΐου 1999

σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής για τα σκόρδα καταγωγής Κίνας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2200/96 του Συμβουλίου, της 28ης Οκτωβρίου 1996, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των οπωροκηπευτικών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 857/1999 της Επιτροπής⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1137/98 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 1998, για μέτρο διασφάλισης που εφαρμόζεται στις εισαγωγές σκόρδων που κατάγονται από την Κίνα⁽³⁾ και ιδίως το άρθρο 1 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι, κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1859/93 της Επιτροπής⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1662/94⁽⁵⁾, για να τεθούν τα σκόρδα που εισάγονται από τρίτες χώρες σε ελεύθερη κυκλοφορία στην Κοινότητα απαιτείται η προσκόμιση πιστοποιητικού εισαγωγής

ότι το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1137/98 περιόρισε, για τα σκόρδα καταγωγής Κίνας και για τις αιτήσεις που υποβάλλονται από την 1η Ιουνίου 1998 έως τις 31 Μαΐου 1999, την έκδοση πιστοποιητικών εισαγωγής σε μια μέγιστη μηνιαία ποσότητα:

ότι, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού και των πιστοποιητικών εισαγωγής που έχουν ήδη εκδοθεί, οι ποσότητες για τις οποίες υποβλήθηκε αίτηση στις 7 Μαΐου 1999 υπερβαίνουν τη μέγιστη μηνιαία ποσότητα η οποία αναφέρεται στο παράρτημα του εν λόγω κανονισμού για τον Μάιο 1999· ότι πρέπει, επομένως, να προσδιορισθεί κατά πόσο είναι δυνατόν να εκδίδονται πιστοποιητικά εισαγωγής γι' αυτές τις αιτήσεις· ότι πρέπει να απορριφθεί, επομένως, η έκδοση πιστοποιητικών για τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν μετά τις 7 Μαΐου και πριν 1η Ιουνίου 1999,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα πιστοποιητικά εισαγωγής για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση βάσει του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1859/93 στις 7 Μαΐου 1999, για σκόρδα που ανήκουν στον κωδικό ΣΟ 0703 20 00 καταγωγής Κίνας, εκδίδονται μέχρι ανωτέρου ορίου 3,92218 της αιτούμενης ποσότητας, αφού ληφθούν υπόψη τα στοιχεία που έλαβε η Επιτροπή στις 10 Μαΐου 1999.

Για τα ανωτέρω προϊόντα, απορρίπτονται οι αιτήσεις για πιστοποιητικά εισαγωγής που υποβλήθηκαν μετά τις 7 Μαΐου και πριν την 1η Ιουνίου 1999.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 11 Μαΐου 1999.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 10 Μαΐου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 297 της 21.11.1996, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 108 της 27.4.1999, σ. 7.

⁽³⁾ ΕΕ L 157 της 30.5.1998, σ. 107.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 170 της 13.7.1993, σ. 10.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 176 της 9.7.1994, σ. 1.

ΟΔΗΓΙΑ 1999/32/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Απριλίου 1999

σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 130 Σ, παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι οι στόχοι και οι αρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής της Κοινότητας, όπως καθορίστηκαν στα προγράμματα δράσης για το περιβάλλον, και ειδικότερα στο πέμπτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον⁽⁴⁾ βάσει των αρχών που διατυπώνονται στο άρθρο 130 Ρ της συνθήκης, αποσκοπούν ιδίως στη διασφάλιση αποτελεσματικής προστασίας όλων των ατόμων από τους αναγνωρισμένους κινδύνους που προέρχονται από τις εκπομπές διοξειδίου του θείου και στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω της πρόληψης της εναπόθεσης θείου σε ποσότητες οι οποίες υπερβαίνουν τα κρίσιμα φορτία και επίπεδα·
- (2) ότι το άρθρο 129 της συνθήκης προβλέπει ότι οι απαιτήσεις στον τομέα της προστασίας της υγείας αποτελούν συνιστώσα των άλλων πολιτικών της Κοινότητας· ότι στο άρθρο 3 στοιχείο ξ) της συνθήκης επίσης προβλέπεται ότι η δράση της Κοινότητας πρέπει να περιλαμβάνει συμβολή στην επίτευξη υψηλού επιπέδου προστασίας της υγείας·
- (3) ότι οι εκπομπές διοξειδίου του θείου συμβάλλουν σημαντικά στο πρόβλημα της όξινης βροχής στην Κοινότητα και ότι οι εκπομπές διοξειδίου του θείου έχουν επίσης άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον·
- (4) ότι η όξινη βροχή και το ατμοσφαιρικό διοξείδιο του θείου βλάπτουν ευαίσθητα οικοσυστήματα, μειώνουν τη βιοποικιλότητα και υποβαθμίζουν τα ευχάριστα στοιχεία του περιβάλλοντος ενώ επίσης έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη γεωργική παραγωγή και στην ανάπτυξη των δασών· ότι η όξινη βροχή στις πόλεις μπορεί να προκαλέσει σημαντικές βλάβες στα κτίρια και στην αρχιτεκτονική κληρονομιά· ότι η ρύπανση από το διοξείδιο του θείου μπορεί να έχει σοβαρή επίδραση στην ανθρώπινη υγεία, ιδίως στα τμήματα

του πληθυσμού που υποφέρουν από αναπνευστικές παθήσεις·

- (5) ότι η όξινη βροχή είναι ένα διαμεθοριακό φαινόμενο το οποίο απαιτεί λύσεις σε κοινοτικό καθώς και σε εθνικό και τοπικό επίπεδο·
- (6) ότι οι εκπομπές διοξειδίου του θείου συμβάλλουν στο σχηματισμό αιωρούμενων σωματιδίων στην ατμόσφαιρα·
- (7) ότι η Κοινότητα και κάθε κράτος μέλος αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση της UNECE για τη διαμεθοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση· ότι το δεύτερο πρωτόκολλο UNECE για τη διαμεθοριακή ρύπανση από διοξείδιο του θείου προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές διοξειδίου του θείου σύμφωνα ή πέραν της μείωσης του 30 % που ορίζεται στο πρώτο πρωτόκολλο και ότι το δεύτερο πρωτόκολλο UNECE βασίζεται στην υπόθεση ότι θα συνεχισθεί η υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων και επιπέδων σε μερικές ευαίσθητες περιοχές· ότι θα χρειασθεί να ληφθούν και άλλα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου εάν πρόκειται να τηρηθούν οι στόχοι στο πέμπτο πρόγραμμα περιβαλλοντικής δράσης· ότι τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν συνεπώς να μειώσουν περαιτέρω σημαντικά τις εκπομπές διοξειδίου του θείου·
- (8) ότι η φυσική παρουσία μικρών ποσοτήτων θείου στο πετρέλαιο και τους γαιάνθρακες έχει από δεκαετίες αναγνωρισθεί ως η σημαντικότερη πηγή εκπομπών διοξειδίου του θείου οι οποίες αποτελούν μία από τις σπουδαιότερες αιτίες του φαινομένου της όξινης βροχής και μία από τις κύριες αιτίες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που εμφανίζεται σε πολλές αστικές και βιομηχανικές περιοχές·
- (9) ότι η Επιτροπή προσφάτως δημοσίευσε ανακοίνωση σχετικά με μια αποτελεσματική ως προς το κόστος, στρατηγική καταπολέμησης της όξινης βροχής στην Κοινότητα· ότι ο έλεγχος των εκπομπών διοξειδίου του θείου οι οποίες προέρχονται από την καύση ορισμένων υγρών καυσίμων έχει προσδιορισθεί ως συστατικό στοιχείο της εν λόγω αποτελεσματικής ως προς το κόστος στρατηγικής· ότι η Κοινότητα αναγνωρίζει την ανάγκη λήψης μέτρων σχετικά με όλα τα άλλα καύσιμα·
- (10) ότι ειδικές μελέτες κατέδειξαν ότι τα πλεονεκτήματα από τη μείωση των εκπομπών θείου διά της μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο θα είναι σημαντικά μεγαλύτερα σε σχέση με το κόστος για τη βιομηχανία δυνάμει της παρούσας οδηγίας· ότι η τεχνολογία για τη μείωση του επιπέδου του θείου των υγρών καυσίμων υπάρχει και είναι καλά εδραιωμένη·

⁽¹⁾ ΕΕ C 190 της 21.6.1997, σ. 9 και

ΕΕ C 259 της 18.8.1998, σ. 5.

⁽²⁾ ΕΕ C 355 της 21.11.1997, σ. 1.⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαΐου 1998 (ΕΕ C 167 της 1.6.1998, σ. 111), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 1998 (ΕΕ C 364 της 25.11.1998, σ. 20) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Φεβρουαρίου 1999 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽⁴⁾ ΕΕ C 138 της 17.5.1993, σ. 5.

- (11) ότι σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή της αναλογικότητας που διατυπώνονται στο άρθρο 3 Β της συνθήκης, ο στόχος της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του θείου που προκύπτουν από την καύση ορισμένων τύπων υγρών καυσίμων δεν μπορεί να επιτευχθεί αποτελεσματικά εάν το κάθε κράτος μέλος ενεργεί μεμονωμένα· ότι η μη εναρμονισμένη δράση δεν παρέχει εγγυήσεις για την επίτευξη του επιθυμητού στόχου, είναι εν δυνάμει αντιπαραγωγική και θα επιφέρει σημαντική αβεβαιότητα στην αγορά των εν λόγω πετρελαιοειδών· ότι, ενόψει της ανάγκης μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του θείου στην Κοινότητα, είναι αποτελεσματικότερο να ληφθεί δράση στο επίπεδο της Κοινότητας· ότι η παρούσα οδηγία περιορίζεται στις ελάχιστες απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την επίτευξη του επιθυμητού στόχου·
- (12) ότι στην οδηγία 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1993, σχετικά με την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο ⁽¹⁾, ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που να προβλέπει χαμηλότερα όρια για την περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης και νέα όρια για την κηροζίνη των αεροσκαφών· ότι είναι σκόπιμο να καθορισθούν όρια για την περιεκτικότητα σε θείο κι άλλων υγρών καυσίμων, ιδιαίτερα για το βαρύ μαζούτ, τα πετρέλαια δεξαμενών πλοίων, το ντίζελ πλοίων και τα πετρέλαια εσωτερικής καύσης, με βάση μελέτη για τη σχέση κόστους-αποτελέσματος·
- (13) ότι, σύμφωνα με το άρθρο 130 Γ της συνθήκης, η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας· ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να συμβιβάζονται με τη συνθήκη και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή·
- (14) ότι ένα κράτος μέλος, πριν τη θέσπιση νέων μέτρων ενισχυμένης προστασίας, θα πρέπει να κοινοποιεί τα σχέδια μέτρων στην Επιτροπή σύμφωνα με την οδηγία 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών ⁽²⁾·
- (15) ότι, όσον αφορά το όριο περιεκτικότητας του θαρέος μαζούτ σε θείο, ενδείκνυται να προβλεφθούν παρεκκλίσεις για τα κράτη μέλη και τις περιοχές των οποίων οι περιβαλλοντικές συνθήκες επιτρέπουν παρόμοια παρέκκλιση·
- (16) ότι, όσον αφορά τη θέσπιση ορίου περιεκτικότητας του θαρέος μαζούτ σε θείο, ενδείκνυται να προβλεφθούν επίσης παρεκκλίσεις για τη χρησιμοποίησή του σε εγκαταστάσεις καύσης οι οποίες συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών που θέτει η οδηγία 88/609/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 1988, για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων από μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης ⁽³⁾· ότι στα πλαίσια προσεχούς αναθεώρησης της οδηγίας 188/609/ΕΟΚ μπορεί να είναι απαραίτητο να επανεξεταθούν και, εάν χρειάζεται, να αναθεωρηθούν ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας·
- (17) ότι, όσον αφορά τις μονάδες καύσης διυλιστηρίων που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 3 σημείο ι) στοιχείο γ) της παρούσας οδηγίας, ο μέσος όρος εκπομπών διοξειδίου θείου αυτών των μονάδων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα όρια που ορίζονται από την οδηγία 88/609/ΕΟΚ ή οποιασδήποτε μελλοντικής αναθεωρημένης μορφής της εν λόγω οδηγίας· ότι κατά την εφαρμογή αυτής της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η αντικατάσταση από καύσιμα άλλα από αυτά που ορίζονται στο άρθρο 2 δεν θα επιφέρει αύξηση εκπομπών των όξινων ρυπογόνων ουσιών·
- (18) ότι έχει ήδη θεσπισθεί οριακή τιμή 0,2 % για την περιεκτικότητα των πετρελαίων εσωτερικής καύσης σε θείο βάσει της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ· ότι η εν λόγω οριακή τιμή θα πρέπει να μεταβληθεί σε 0,1 % μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2008·
- (19) ότι, σύμφωνα με την πράξη προσχώρησης του 1994, έχει χορηγηθεί παρέκκλιση στην Αυστρία και στη Φινλανδία, για χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών από την ημερομηνία προσχώρησης, όσον αφορά τις διατάξεις της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ σχετικά με την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο·
- (20) ότι οι οριακές τιμές 0,2 % (από το έτος 2000) και 0,1 % (από το έτος 2008) για την περιεκτικότητα σε θείο των πετρελαίων εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία, στα θαλασσοπόρα πλοία, ενδεχομένως παρουσιάζουν τεχνικά και οικονομικά προβλήματα για την Ελλάδα, σε όλη την επικράτεια της, για την Ισπανία στις Καναρίους Νήσους, για τη Γαλλία στα υπερπόντια διαμερίσματα, για την Πορτογαλία στα αρχιπελάγη της Μαδέρας και των Αζορών· ότι μια παρέκκλιση για την Ελλάδα, τις Καναρίους Νήσους, τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα και τα αρχιπελάγη της Μαδέρας και των Αζορών δεν θα πρέπει να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην αγορά πετρελαίων εσωτερικής καύσης που προορίζονται για ναυτιλιακή χρήση, δεδομένου ότι τα εν λόγω πετρέλαια που εξάγονται από την Ελλάδα και τις Καναρίους Νήσους, τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα και τα αρχιπελάγη της Μαδέρας και των Αζορών προς άλλα κράτη μέλη θα πληρούν τις απαιτήσεις που ισχύουν στο κράτος μέλος εισαγωγής· ότι ως εκ τούτου θα πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα και τις Καναρίους Νήσους, τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα και τα αρχιπελάγη της Μαδέρας και των Αζορών παρέκκλιση από τις οριακές τιμές θείου κατά βάρος για τα πετρέλαια εσωτερικής καύσης ναυτιλιακής χρήσης·

⁽¹⁾ ΕΕ L 74 της 27.3.1993, σ. 81.

⁽²⁾ ΕΕ L 109 της 26.4.1983, σ. 8· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 96/139/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 32 της 10.2.1996, σ. 31).

⁽³⁾ ΕΕ L 336 της 7.12.1988, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/66/ΕΚ (ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 83).

- (21) ότι οι εκπομπές θείου από τα πλοία λόγω της καύσης καυσίμων δεξαμενών με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο συμβάλλουν στην ρύπανση από διοξείδιο του θείου και στα προβλήματα οξίνισης· ότι, στις περαιτέρω διαπραγματεύσεις της σχετικά με τη συμφωνία MARPOL στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (ΔΝΟ), η Κοινότητα θα προωθήσει περισσότερο αποτελεσματική προστασία των περιοχών που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ευαισθησία στις εκπομπές SO_x καθώς και μείωση της γενικά καθιερωμένης οριακής τιμής για το πετρέλαιο δεξαμενών πλοίων (που σήμερα είναι 4,5 %)· ότι θα πρέπει να συνεχισθούν οι κοινοτικές πρωτοβουλίες για τον χαρακτηρισμό της περιοχής της Βόρειας Θάλασσας/Μάγχης ως ειδικής περιοχής ελέγχου των εκπομπών SO_x
- (22) ότι πρέπει να εμβαθυνθεί η έρευνα σχετικά με τις επιπτώσεις της οξίνισης στο οικοσύστημα και στον ανθρώπινο οργανισμό· ότι η Κοινότητα θα προωθήσει την εν λόγω έρευνα στο πλαίσιο του πέμπτου ερευνητικού προγράμματος-πλαisiού⁽¹⁾
- (23) ότι σε περίπτωση διατάραξης της προσφοράς αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου ή άλλων υδρογονανθράκων, η Επιτροπή ενδέχεται να επιτρέψει την εφαρμογή υψηλότερου ορίου στην επικράτεια ενός κράτους μέλους·
- (24) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν τους κατάλληλους μηχανισμούς για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας· ότι θα πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με την περιεκτικότητα των υγρών καυσίμων σε θείο·
- (25) ότι, για λόγους σαφήνειας, είναι αναγκαία η τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου οι οποίες οφείλονται στην καύση ορισμένων τύπων υγρών καυσίμων και, εξ αυτού, η μείωση των επιβλαβών συνεπειών των εκπομπών αυτών στον άνθρωπο και το περιβάλλον.
2. Η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου, οι οποίες οφείλονται στην καύση ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων πετρελαίου επιτυγχάνεται με την επιβολή ανώτατων ορίων περιεκτικότητας των εν λόγω καυσίμων σε θείο ως προϋπόθεση για τη χρήση τους εντός της επικράτειας των κρατών μελών.
- Ωστόσο, οι περιορισμοί στην περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων του πετρελαίου σε θείο, οι οποίοι θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, δεν ισχύουν:
- α) — για τα υγρά καύσιμα που είναι παράγωγα του πετρελαίου και χρησιμοποιούνται από τα θαλασσοπόρα πλοία, εκτός των καυσίμων που εμπίπτουν στον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 3,

- για το ντίζελ πλοίων που χρησιμοποιείται από τα πλοία τα οποία κινούνται μεταξύ τρίτης χώρας και κράτους μέλους·
- β) για τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν κατεργασία πριν από την τελική καύση·
- γ) για τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν κατεργασία στη βιομηχανία διύλισης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

1. «βαρύ μαζούτ (heavy fuel oil)»:

- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 00 71 έως 2710 00 78,
ή
- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου (εκτός από το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που ορίζεται στα σημεία 2 και 3, το οποίο, λόγω των ορίων απόσταξης του, υπάγεται στην κατηγορία των βαρέων ελαίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα και του οποίου λιγότερο από 65 % κατ' όγκον (περιλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 250 °C, με τη μέθοδο ASTM D86. Εάν η απόσταξη δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη μέθοδο ASTM D86, το πετρελαϊκό προϊόν ομοίως κατατάσσεται στην κατηγορία του βαρέος μαζούτ

2. «πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (gas oil)»:

- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 00 67 ή 2710 00 68,
ή
- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου το οποίο, λόγω των ορίων απόσταξης του, υπάγεται στην κατηγορία των ενδιάμεσων κλασμάτων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα και του οποίου τουλάχιστον 85 % κατ' όγκον (περιλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 350 °C με τη μέθοδο ASTM D86.

Τα πετρέλαια ντίζελ που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων δενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ⁽²⁾, αποκλείονται από τον παρόντα ορισμό. Επίσης εξαιρούνται από τον ορισμό αυτό τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικούς ελκυστήρες·

3. «ντίζελ πλοίων (marine gas oil)»: καύσιμα που προορίζονται για ναυτική χρήση τα οποία πληρούν τον ορισμό του σημείου 2 ή το ιξώδες ή η πυκνότητα των οποίων εμπίπτουν στο εύρος του ιξώδους ή της πυκνότητας που καθορίζονται για τα ναυτικά κλάσματα στον πίνακα 1 του ISO 8217 (1996)·

⁽¹⁾ ΕΕ L 26 της 1.2.1999, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58.

4. «μέθοδος ASTM»: οι μέθοδοι οι οποίες έχουν καθοριστεί από την αμερικανική εταιρεία δοκιμών υλικών στην έκδοση 1976 των προτύπων ορισμών και προδιαγραφών για τα πετρελαϊκά και τα λιπαντικά προϊόντα·
5. «μονάδα καύσης»: οποιαδήποτε τεχνική συσκευή εντός της οποίας διενεργείται η οξείδωση των καυσίμων προκειμένου να χρησιμοποιηθεί η εκλυόμενη θερμότητα·
6. «κρίσιμο φορτίο»: ποσοτική εκτίμηση έκθεσης σε ένα ή περισσότερους ρυπαντές κάτω της οποίας δεν υφίστανται βλαβερές συνέπειες σε ευαίσθητα στοιχεία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τις τρέχουσες γνώσεις.

Άρθρο 3

Μέγιστη περιεκτικότητα του θαρέος μαζούτ σε θείο

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, εντός της επικράτειάς τους, από την 1η Ιανουαρίου 2003 δεν χρησιμοποιείται θαρύ μαζούτ περιεκτικότητας σε θείο άνω του 1,00 % κατά μάζα.
2. Εφόσον τηρούνται τα πρότυπα ποιότητας του αέρα τα οποία καθορίζονται για το διοξείδιο του θείου στην οδηγία 80/779/ΕΟΚ⁽¹⁾ ή σε άλλο κοινοτικό νομοθέτημα που καταργεί και αντικαθιστά τα πρότυπα αυτά καθώς και σε άλλες σχετικές κοινοτικές διατάξεις και οι εκπομπές δεν συμβάλλουν στην υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων σε άλλο κράτος μέλος, ένα κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να επιτρέψει τη χρήση θαρέος μαζούτ περιεκτικότητας σε θείο μεταξύ 1 και 3 % κατά μάζα σε τμήματα ή στο σύνολο της επικράτειάς του. Η έγκριση αυτή ισχύει μόνο για όσο χρόνο οι εκπομπές ενός κράτους μέλους δεν συμβάλλουν στην υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων σε άλλο κράτος μέλος.
3. i) Υπό την επιφύλαξη της κατάλληλης παρακολούθησης των εκπομπών εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται για το θαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται:

- a) στις μονάδες καύσης οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 88/609/ΕΟΚ, οι οποίες θεωρούνται νέες εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 9 της εν λόγω οδηγίας και οι οποίες τηρούν τις οριακές τιμές εκπομπών διοξειδίου του θείου που ισχύουν για αυτές τις εγκαταστάσεις όπως ορίζεται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα IV της ανωτέρω οδηγίας·
- 6) σε άλλες μονάδες καύσης οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α), εφόσον οι εκπεμπόμενες από αυτές ποσότητες διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνουν τα 1 700 mg/Nm³, όταν το καυσάεριο έχει περιεκτικότητα οξυγόνου 3 % κατά όγκο σε ξηρή βάση·
- γ) για την καύση σε διυλιστήρια, όταν ο μηνιαίος μέσος όρος των εκπομπών διοξειδίου του θείου όλων των εγκαταστάσεων του διυλιστηρίου [εκτός

των μονάδων καύσης που υπάγονται στο πεδίο του στοιχείου α)], ανεξαρτήτως του τύπου του καυσίμου ή του συνδυασμού καυσίμων που χρησιμοποιούνται, είναι εντός ορίου που ορίζει έκαστο κράτος μέλος, το οποίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³.

- ii) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι εγκαταστάσεις καύσης που χρησιμοποιούν θαρύ μαζούτ με συγκέντρωση θείου μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 να λειτουργούν μόνο με άδεια της αρμόδιας αρχής, στην οποία αναφέρονται συγκεκριμένα τα επιτρεπόμενα όρια εκπομπών.

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 επανεξετάζονται και, εάν χρειάζεται, αναθεωρούνται σύμφωνα με κάθε μελλοντική αναθεώρηση της οδηγίας 88/609/ΕΟΚ.

5. Όταν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση των δυνατοτήτων που του παρέχονται στην παράγραφο 2, γνωστοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή και το κοινό τουλάχιστον δώδεκα μήνες νωρίτερα. Παρέχονται στην Επιτροπή επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να εκτιμηθεί εάν πληρούνται τα κριτήρια της παραγράφου 2. Η Επιτροπή ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη.

Εντός έξι μηνών από την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης από το κράτος μέλος, η Επιτροπή εξετάζει τα προτεινόμενα μέτρα και, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9, λαμβάνει απόφαση την οποία ανακοινώνει στα κράτη μέλη. Η απόφαση αυτή επανεξετάζεται ανά οκταετία επί τη βάση πληροφοριών που παρέχουν στην Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9, τα κράτη μέλη που αφορά η απόφαση.

Άρθρο 4

Μέγιστη περιεκτικότητα του πετρελαίου εσωτερικής καύσης σε θείο

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, εντός της επικράτειάς τους, δεν χρησιμοποιούνται πετρέλαια εσωτερικής καύσης, περιλαμβανομένου και του ντίζελ πλοίων, από:

- την 1η Ιουλίου 2000, αν η περιεκτικότητά τους σε θείο είναι άνω του 0,20 % κατά μάζα,
- την 1η Ιανουαρίου 2008, αν η περιεκτικότητά τους σε θείο είναι άνω του 0,10 % κατά μάζα.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, η Ισπανία, όσον αφορά τις Καναρίους Νήσους, η Γαλλία, για τα υπερπόντια διαμερίσματα, η Ελλάδα, όσον αφορά το σύνολο ή τμήματα της επικράτειάς της και η Πορτογαλία, για τα αρχιπελάγη της Μαδέρας και των Αζορών έχουν το δικαίωμα να επιτρέψουν τη χρήση στη ναυτιλία πετρελαίων εσωτερικής καύσης περιεκτικότητας σε θείο άνω των ορίων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

⁽¹⁾ ΕΕ L 229 της 30.8.1980, σ. 30· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/692/ΕΟΚ (ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 48).

3. Εφόσον τηρούνται τα πρότυπα ποιότητας του αέρα τα οποία καθορίζονται για το διοξείδιο του θείου στην οδηγία 80/779/ΕΟΚ ή σε άλλο κοινοτικό νομοθέτημα που καταργεί και αντικαθιστά τα πρότυπα αυτά καθώς και σε άλλες σχετικές κοινοτικές διατάξεις, και εφόσον οι εκπομπές δεν συμβάλλουν στην υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων σε άλλο κράτος μέλος, ένα κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να επιτρέψει τη χρήση πετρελαίου εσωτερικής καύσης περιεκτικότητας σε θείο μεταξύ 0,10 % και 0,20 % κατά μάζα σε τμήματα ή στο σύνολο της επικράτειάς του. Η έγκριση αυτή εφαρμόζεται μόνο για όσο χρόνο οι εκπομπές ενός κράτους μέλους δεν συμβάλλουν στην υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων σε άλλο κράτος μέλος και δεν θα παραταθούν πέραν της 1ης Ιανουαρίου 2013.

4. Όταν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση των δυνατοτήτων που του παρέχονται στην παράγραφο 3, γνωστοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή και το κοινό τουλάχιστον δώδεκα μήνες νωρίτερα. Παρέχονται στην Επιτροπή επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να εκτιμηθεί εάν πληρούνται τα κριτήρια της παραγράφου 3. Η Επιτροπή ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη.

Εντός έξι μηνών από την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης από το κράτος μέλος, η Επιτροπή εξετάζει τα προτεινόμενα μέτρα και, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9, λαμβάνει απόφαση την οποία ανακοινώνει στα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

Αλλαγή στην προμήθεια καυσίμων

Εάν, ως αποτέλεσμα ξαφνικής αλλαγής στην προμήθεια αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου ή άλλων υδρογονανθράκων καταστεί δυσχερής για ένα κράτος μέλος η εφαρμογή των ορίων μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο που προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει την εφαρμογή υψηλότερου ορίου εντός της επικράτειας του εν λόγω κράτους μέλους για περίοδο όχι μεγαλύτερη των έξι μηνών και κοινοποιεί την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την ανωτέρω απόφαση στο Συμβούλιο εντός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να εκδώσει διαφορετική απόφαση εντός δύο μηνών.

Άρθρο 6

Δειγματοληψία και ανάλυση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να ελέγχουν δειγματοληπτικά την περιεκτικότητα των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σε θείο σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4. Η δειγματοληψία αρχίζει εντός έξι μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει το σχετικό όριο μέγιστης περιεκτικότητας του καυσίμου σε

θείο. Πραγματοποιείται επαρκώς συχνά και με τρόπο ώστε τα δείγματα να είναι αντιπροσωπευτικά του εξεταζόμενου καυσίμου.

2. Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος αναφοράς για τον προσδιορισμό της περιεκτικότητας σε θείο είναι η οριζόμενη από:

- α) τη μέθοδο ISO 8754 (1992) και PrEN ISO 14596 για το βαρύ μαζούτ και το ντίζελ πλοίων
- β) τη μέθοδο EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) και PrEN ISO 14596 για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης.

Η μέθοδος διαιτησίας θα είναι η PrEN ISO 14596. Η στατιστική ερμηνεία του ελέγχου της περιεκτικότητας σε θείο των χρησιμοποιούμενων πετρελαίων εσωτερικής καύσης πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 4259 (1992).

Άρθρο 7

Σύνταξη εκθέσεων και επανεξέταση

1. Με βάση τα αποτελέσματα της δειγματοληψίας και της ανάλυσης οι οποίες διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, τα κράτη μέλη, έως την 30ή Ιουνίου κάθε έτους, υποβάλλουν στην Επιτροπή σύντομη έκθεση σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των υγρών καυσίμων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και χρησιμοποιήθηκαν εντός της επικράτειάς τους κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει περίληψη των παρεκκλίσεων που χορηγήθηκαν δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 3.

2. Με βάση, μεταξύ άλλων, τις ετήσιες εκθέσεις οι οποίες υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 και τις παρατηρούμενες τάσεις της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και της οξίνισης, η Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η Επιτροπή μπορεί να συνοδεύσει την εν λόγω έκθεση με προτάσεις αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας και ιδίως των οριακών τιμών που θεσπίζονται για κάθε κατηγορία καυσίμου και των παρεκκλίσεων και εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 και στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 3.

3. Η Επιτροπή εξετάζει τί μέτρα μπορούν να ληφθούν για να μειωθεί η συμβολή των καυσίμων των πλοίων στην οξίνιση, πέραν εκείνων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 3, και εάν απαιτείται, υποβάλλει πρόταση έως το τέλος του 2000.

Άρθρο 8

Τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ

1. Η οδηγία 93/12/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- α) στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 στοιχείο α) και η παράγραφος 2 διαγράφονται

β) στο άρθρο 2, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 και η παράγραφος 3 διαγράφονται·

γ) τα άρθρα 3 και 4 διαγράφονται.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2000.

Άρθρο 9

Συμβουλευτική επιτροπή

Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρα την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό, μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, εάν χρειασθεί, προβαίνει σε ψηφοφορία.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τη γνώμη της επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 10

Μεταφορά στην εθνική νομοθεσία

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιουλίου 2000. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τα κείμενα των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Ποινές

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις παράβασης των θεσπιζόμενων δυνάμει της παρούσας οδηγίας εθνικών διατάξεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 26 Απριλίου 1999.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. FISCHER

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Απριλίου 1999

για την έγκριση των όρων χρήσης του γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα ποιότητας των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 1051]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(1999/315/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

σύμβολο καθώς και τους όρους αναπαραγωγής του στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2054/96 ⁽⁴⁾.

Έχοντας υπόψη:

(2) ότι, σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3763/91 του Συμβουλίου, οι όροι χρήσης του γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα ποιότητας των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων υποβάλλονται από τις επαγγελματικές ενώσεις, διαβιβάζονται από τις εθνικές αρχές και εγκρίνονται από την Επιτροπή· ότι οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν, γνωμοδοτώντας θετικά, αυτούς τους όρους χρήσης καθώς και τις διοικητικές λεπτομέρειες εφαρμογής, βάσει των οποίων οι αρμόδιες γαλλικές αρχές προτίθενται να χορηγήσουν το δικαίωμα χρήσης του γραφικού συμβόλου·

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

(3) ότι με αυτούς τους όρους χρήσης είναι δυνατόν να επιτευχθούν οι στόχοι που επιδιώκονται με την καθιέρωση του γραφικού συμβόλου· ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να εγκριθούν αυτοί οι όροι χρήσης,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3763/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για ειδικά μέτρα που αφορούν ορισμένα γεωργικά προϊόντα στα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2598/95 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 20 παράγραφος 3,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1418/96 της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 1996, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τη χρήση γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα ποιότητας των ιδιαίτερα απομακρυσμένων από το κέντρο περιφερειών ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ΕΞΕΛΑΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

(1) ότι κατ' εφαρμογή του άρθρου 20 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3763/91, δημιουργήθηκε ένα γραφικό σύμβολο ώστε να βελτιωθεί η γνώση και να ενθαρρυνθεί η κατανάλωση των ιδιοτύπων γεωργικών προϊόντων ποιότητας, ως έχουν ή μεταποιημένων, των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων· ότι η Επιτροπή δημοσίευσε αυτό το γραφικό

Άρθρο 1

Εγκρίνονται οι όροι χρήσης του γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα ποιότητας των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων, οι οποίοι υποβλήθηκαν από τις γαλλικές αρχές και περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 356 της 24.12.1991, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 267 της 9.11.1995, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 182 της 23.7.1996, σ. 9.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 280 της 31.10.1996, σ. 1.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Βρυξέλλες, 27 Απριλίου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Απόσπασμα του σχεδίου εγκυκλίου των γαλλικών αρχών που περιλαμβάνει τους όρους χρήσης και τις διοικητικές λεπτομέρειες εφαρμογής του γραφικού συμβόλου για τα ιδιότυπα γεωργικά προϊόντα των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

1. Η χρήση του γραφικού συμβόλου που καθιερώθηκε δυνάμει του άρθρου 20 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3763/91 του Συμβουλίου, διαφυλάσσεται για τα ιδιότυπα γεωργικά ή αλιευτικά προϊόντα ποιότητας, ως έχουν ή μεταποιημένα, των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων, ως ιδιαίτερα απομακρυσμένων από το κέντρο περιφερειών.
 2. Τα γεωργικά ή αλιευτικά προϊόντα ως έχουν θα πρέπει να έχουν αποκτηθεί στα υπερπόντια διαμερίσματα.
Για τα μεταποιημένα ιδιότυπα προϊόντα των υπερπόντιων διαμερισμάτων, κύριο χαρακτηριστικό των οποίων είναι η χρησιμοποιηθείσα πρώτη ύλη, το (τα) συστατικό(-ά) που χαρακτηρίζει(-ουν) το μεταποιημένο προϊόν οφείλει(-ουν) να έχει(-ουν) αποκτηθεί τοπικά κατά 100 %.
Για τα μεταποιημένα προϊόντα, κύριο χαρακτηριστικό των οποίων είναι ο τρόπος παραγωγής ή παρασκευής τους, λαμβάνεται υπόψη η ιδιοτυπία της εν λόγω διεργασίας.
 3. Τα ανωτέρω προϊόντα πρέπει να παρουσιάζουν ιδιάζοντα χαρακτηριστικά, ως προϊόντα των υπερπόντιων διαμερισμάτων, που μπορεί να αφορούν τις συνθήκες, τον τρόπο και τις τεχνικές καλλιέργειας, παραγωγής ή παρασκευής των, καθώς και την τήρηση των κανόνων παρουσίασης και συσκευασίας.
 4. Η χρήση του γραφικού συμβόλου διαφυλάσσεται για προϊόντα ανώτερης ποιότητας. Η ποιότητα ορίζεται με παραπομπή σε διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, ή ελλείψει αυτής σε διεθνή πρότυπα.
Ελλείψει κοινοτικών ή διεθνών προτύπων, τα χαρακτηριστικά θα καθοριστούν από την περιφερειακή επιτροπή τροφίμων ποιότητας, με βάση πρόταση των επαγγελματικών οργανώσεων.
-

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Απριλίου 1999

σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου για το αεροδρόμιο Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 1066]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/316/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, για την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας⁽¹⁾, και κυρίως το άρθρο 9 παράγραφος 5,

την αίτηση έγκρισης της απόφασης των γερμανικών αρχών της 26ης Ιανουαρίου 1999 και ύστερα από διαβούλευση με τις αρχές αυτές,

Ύστερα από διαβούλευση με την συμβουλευτική επιτροπή, Εκτιμώντας τα εξής:

Ι. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

1. Η κοινοποίηση εκ μέρους των γερμανικών αρχών

- (1) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 1999, που πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή στις 29 Ιανουαρίου, οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν την αίτηση έγκρισης της απόφασης της κυβέρνησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας της 26ης Ιανουαρίου 1999 με την οποία χορηγούν στον αερολιμένα Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH) παρέκκλιση με σκοπό

— την απαγόρευση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων,

— την αποκλειστικότητα για τον αερολιμένα Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH) της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους,

για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα της οδηγίας στα σημεία 3, 4, όσον αφορά τη διακίνηση φορτίου ή ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του αεροσκάφους τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ή τη διαμετακόμιση, και τα σημεία 5.4 και 5.6.

Η παρέκκλιση αυτή εγκρίνεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχεία β και δ) της οδηγίας για την περίοδο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000.

- (2) Η Επιτροπή δημοσίευσε κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας ένα απόσπασμα της κοινοποίησης αυτής στην *Επίσημη Εφημερίδα των*

Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων⁽²⁾, της 6ης Μαρτίου 1999 και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέλη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

- (3) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 5 της οδηγίας, η Επιτροπή διενήργησε διαβουλεύσεις με τη γερμανική κυβέρνηση σχετικά με το σχέδιο αξιολόγησης της Επιτροπής της 22ας και 24ης Μαρτίου 1999.

Βάση της παρέκκλισης

- (4) Οι γενικοί κανόνες πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους θεσπίζονται με τα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας. Κατοχυρώνουν σαφώς μια όσο το δυνατό πιο διευρυμένη αρχή ανοίγματος για τις περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους. Για έναν αερολιμένα με την κίνηση που παρουσιάζει το αεροδρόμιο του Βερολίνου (Tegel), η οδηγία προβλέπει αναγνώριση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων από την 1η Ιανουαρίου 1998 και άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους προς τρίτους από την 1η Ιανουαρίου 1999. Ωστόσο, λόγω της κατάστασης και της ειδικής αποστολής ενός αερολιμένα, και κυρίως των προβλημάτων προστασίας και ασφάλειας, αλλά και των προβλημάτων χώρου και δυναμικότητας που μπορούν να προκύψουν σε ορισμένα τμήματα των περισσότερων αεροδρομίων, η οδηγία δεν επιβάλλει πλήρες άνοιγμα της αγοράς αλλά απαιτεί ένα ελάχιστο άνοιγμα τόσο όσον αφορά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, όσο και την εξυπηρέτηση τρίτων για τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών που αφορούν την περιοχή των διαδρόμων, δηλ. μια ιδιαίτερα ευαίσθητη περιοχή των αερολιμένων. Οι κατηγορίες αυτές καλύπτουν τις εργασίες στο διάδρομο, τις αποσκευές, τον εφοδιασμό σε καύσιμα και λάδια καθώς και ορισμένες υπηρεσίες διακίνησης εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

- (5) Το άρθρο 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου έλαβε επίσης υπόψη ότι, σε ορισμένες πολύ ειδικές περιπτώσεις, περιορισμοί χώρου ή δυναμικότητας μπορούν να εμποδίσουν το άνοιγμα της αγοράς στον προβλεπόμενο βαθμό. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μπορούν να προβλεφθούν παρεκκλίσεις σε προσωρινή βάση για να έχει το χρόνο ο αερολιμένας να επιλύσει τα προβλήματα αυτά. Οι παρεκκλίσεις λοιπόν αυτές

⁽¹⁾ ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

⁽²⁾ ΕΕ C 64 της 6.3.1999 σ. 9-11

δεν μπορούν παρά να έχουν εξαιρετικό χαρακτήρα και δεν έχουν ως στόχο να παράσχουν γενικά στους αερολιμένες μια συμπληρωματική περίοδο προσαρμογής επιπλέον αυτής που προβλέπεται ήδη από το άρθρο 1 της οδηγίας.

- (6) Μια παρέκκλιση δεν μπορεί να εγκριθεί παρά μόνο βάσει ειδικών περιορισμών χώρου ή δυναμικότητας. Πάνω σ' αυτή τη βάση ζήτησαν οι γερμανικές αρχές την προαναφερόμενη παρέκκλιση σύμφωνα με την παράγραφο 3 του γερμανικού κανονισμού «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften» (κανονισμός για υπηρεσίες εδάφους σε αερολιμένες και για την τροποποίηση περαιτέρω διατάξεων κανόνων εναέριων μεταφορών)⁽³⁾, με τον οποίο μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο η οδηγία 96/67/EK.

2. Η κατάσταση των υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου

2.1. Περιγραφή του αερολιμένα

- (7) Μέχρι το 1990 ο αερολιμένας αυτός χρησίμευε για την εξυπηρέτηση της δυτικής ζώνης της πόλης, ενώ το αεροδρόμιο Schönefeld εξυπηρετούσε τον ανατολικό τομέα και το Tempelhof χρησίμευε κυρίως για στρατιωτικές επιχειρήσεις. Με την ενοποίηση, το Tegel κατέστη το κύριο αεροδρόμιο του Βερολίνου. Ωστόσο, η αύξηση της κίνησης κατά 24 % που προβλέπεται για το Βερολίνο μεταξύ 1996 και 2002 επιβάλλει, όχι μόνο — τουλάχιστον σε πρώτη φάση — τη διατήρηση τριών αερολιμένων με το άνοιγμα πάλι του Tempelhof στην πολιτική αεροπορία, αλλά συνεπάγεται και προβλήματα δυναμικότητας για το αεροδρόμιο του Tegel που προτιμάται περισσότερο από τους αερομεταφορείς λόγω των υποδομών του και της γειτνιάσής του με το κέντρο της πόλης.
- (8) Η αύξηση της ζήτησης και τα προβλήματα που τίθενται κυρίως από τη μη αποτελεσματική χρήση των διαδρόμων και τους συνακόλουθους πολύ μεγάλους χρόνους μεταφοράς, οδήγησαν τη διαχειρίστρια εταιρεία των αεροδρομίων του Βερολίνου (BFG) και τους εταίρους της να αποφασίσουν την κατασκευή του νέου διεθνούς αερολιμένα του Βρανδεμβούργου στο χώρο του σημερινού αεροδρομίου Schönefeld, που είναι ο μόνος χώρος που μπορεί να ανταποκριθεί στους περιορισμούς που επιβάλλει ο χώρος και το περιβάλλον. Εν αναμονή της κατασκευής του νέου αεροδρομίου, ωστόσο, το Tegel που εξυπηρέτησε το 1997 περί τα 9 εκατομμύρια επιβάτες, θα έχει να αντιμετωπίσει το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης. Και τούτο, διότι το προγραμματισμένο κλείσιμο του Tempelhof το 2001-2002 θα μεταθέσει στο Tegel μεγάλο μέρος της κίνησης επιβατών μέχρι το 2007, χρονολογία έναρξης της λειτουργίας του νέου αερολιμένα.

2.2. Οι υπηρεσίες εδάφους στο αεροδρόμιο

- (9) Κατά την ημερομηνία της απόφασης των γερμανικών αρχών, 54 από τις 59 υπηρεσίες εδάφους ήταν ήδη ανοικτές στον ανταγωνισμό, δηλ. το σύνολο των υπηρεσιών εντός του αεροσταθμού καθώς και ορισμένες υπηρεσίες στο διάδρομο, όπως η τροφοδοσία για γεύματα εν πτήση ή η προμήθεια κηροζίνης, επέτρεπαν γενικά την παρέμβαση 28 συνολικά φορέων παροχής υπηρεσιών. Η παρέκκλιση αφορά ορισμένες υπηρεσίες επί του διαδρόμου, τις οποίες παρέχει αποκλειστικά από το 1998 μια θυγατρική της εταιρείας BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services), την πλειοψηφία των μετοχών της οποίας κατέχει ο αερολιμένας. Πρόκειται για τη διαχείριση των αποσκευών (σημείο 3 του παραρτήματος της οδηγίας), τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς μεταξύ αεροσκάφους και αεροσταθμού (σημείο 5.4), τη βοήθεια για την εκκίνηση των αεροσκαφών (σημείο 5.6) καθώς και τις υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων και ταχυδρομείου (σημείο 4).

II. ΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΠΡΟΒΑΛΛΟΥΝ ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- (10) Οι γερμανικές αρχές στηρίζουν την απόφασή τους στην αδυναμία να ανοίξουν την αγορά για τις εν λόγω υπηρεσίες, λόγω της έλλειψης χώρου και δυναμικότητας στο χώρο των διαδρόμων για την αποδοχή συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών, είτε πρόκειται για εταιρεία παροχής υπηρεσιών, είτε για χρήστη που επιθυμεί την εξυπηρέτησή του δι' ιδίων μέσων.

1. Τα προβλήματα δυναμικότητας

- (11) Η δυναμικότητα του αεροδρομίου Tegel του Βερολίνου είχε προβλεφθεί κατά την κατασκευή του για 5,5 εκ. επιβάτες. Από το 1990 όμως, ο διαχειριστής του αερολιμένα έχει να αντιμετωπίσει αύξηση των αναγκών κατά 60 % λόγω της ραγδαίας αύξησης του αριθμού των επιβατών — 8,4 εκ. επιβάτες — και της αύξησης του όγκου μεταφερόμενων εμπορευμάτων: 24 000 τόνοι το 1996, ήτοι αύξηση κατά 80 % σε δέκα χρόνια. Μπροστά σ' αυτή την εξέλιξη, ο αερολιμένας, που αδυνατεί να επεκταθεί πέρα από τα σημερινά όριά του και που επιπλέον ο βόρειος τομέας του προορίζεται αποκλειστικά για στρατιωτική χρήση, αντιστάθμισε την έλλειψη δυναμικότητας εν μέρει με τη δημιουργία νέων θέσεων αεροσκαφών και συμπληρωματικών θέσεων check-in, αιθουσών ανάπαυσης και χώρων στάθμευσης, με αποτέλεσμα να έχει χρησιμοποιηθεί σήμερα ολόκληρος ο εφεδρικός χώρος και να είναι αδύνατη η αύξηση των υπηρεσιών εδάφους με τις υπάρχουσες υποδομές. Το αεροδρόμιο αγγίζει τα όρια της δυναμικότητάς του. Το όριο αυτό που υπολογίζεται σε 18 αφίξεις και αναχωρήσεις την ώρα, παραβιάζεται πολλές φορές την ημέρα λόγω των προβλημάτων παροχής υπηρεσιών εδάφους. Οι προβλέψεις για την εξέλιξη της κίνησης παρουσιάζουν αύξηση του ετήσιου αριθμού αφίξεων/αναχωρήσεων από 118 000 το 1996 σε 125 000 το 2000. Ταυτόχρονα, ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 8 σε 10,2 εκατομμύρια.

⁽³⁾ ΦΕΚ της ΟΔΓ (Bundesgesetzblatt) 1997, μέρος 1, αριθ. 82, 16 Δεκεμβρίου 1997, 2885.

- (12) Η πλήρης αξιοποίηση της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών εδάφους απαιτεί, σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, πλήρη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων, ιδίως στους χώρους των διαδρόμων. Επιπλέον, η διαχείριση της έλλειψης δυναμικότητας υπαγορεύει πολύ βραχυπρόθεσμες αλλαγές στη διαδικασία παροχής υπηρεσιών. Η αύξηση τα τελευταία χρόνια του αριθμού των φορέων παροχής υπηρεσιών για ορισμένες δραστηριότητες στους διαδρόμους (τροφοδοσία, καύσιμα) επέτεινε τις δυσκολίες στη διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. Η έλλειψη χώρου

A. Η στάθμευση των εξοπλισμών

- (13) Από τα 14 500 διαθέσιμα τετρ.μ. για τις υπηρεσίες εδάφους, 10 100 τετρ.μ. μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά για την απόθεση του εξοπλισμού και, σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, χρησιμοποιείται το σύνολο αυτού του χώρου. Τα υπολειπόμενα 4 400 τετρ.μ. αποτελούν επιχειρησιακές ζώνες γύρω από τα αεροσκάφη που δεν μπορούν να διατεθούν σε ένα μόνο φορέα παροχής υπηρεσιών. Εξάλλου το τριγωνικό σχήμα τους καθιστά ακόμη δυσκολότερη τη χρησιμοποίηση των χώρων αυτών.
- (14) Οι σημερινές ανάγκες στους διαδρόμους είναι 10 700 τετρ.μ. για το σύνολο των φορέων παροχής υπηρεσιών (εξαιρουμένων των αναγκών για το χειμερινό εξοπλισμό που δεν αποθηκεύεται σε συγκεκριμένο σημείο αλλά μοιράζεται σε στέγαστρα συντήρησης και σε πολλά άλλα μέρη). Ο χώρος αυτός κατανέμεται ως εξής: 8 000 τετρ.μ. για τη BLAS και 2 700 τετρ.μ. για τις υπόλοιπες εταιρίες παροχής υπηρεσιών. Το έλλειμμα που προκύπτει συνεπώς σήμερα είναι 600 τετρ.μ.

B. Η διαχείριση των αποσκευών

- (15) Το σημερινό σύστημα διαχείρισης των αποσκευών παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι διαθέτει 9 «αποθήκες αποσκευών» που δεν επικοινωνούν μεταξύ τους (7 γύρω από τον ίδιο τον αεροσταθμό και 2 στην προέκτασή του). Οι αποθήκες αυτές, που η καθεμία τους έχει εμβαδόν μεταξύ 300 και 450 τετρ.μ., εξυπηρετούν τις πτήσεις που καταλήγουν μπροστά τους και τα αεροσκάφη που σταθμεύουν σε απομακρυσμένες θέσεις (remote-sensing positions). Κάθε μία από τις 7 αποθήκες δίπλα στον αεροσταθμό είναι εφοδιασμένη με έναν κυλιόμενο τάπητα «άφιξης» και με δύο κυλιόμενους τάπητες «αναχώρησης». Οι δύο συμπληρωματικές αποθήκες διαθέτουν η καθεμία σύστημα διπλού συνεχόμενου κυλιόμενου τάπητα. Κάθε αποθήκη διαθέτει χώρους για την αλλαγή και ανάπαυση του προσωπικού. Κατά τις γερμανικές αρχές, η έλλειψη χώρου στις αποθήκες αυτές αποτρέπει κάθε αύξηση του αριθμού των φορέων παροχής υπηρεσιών και μόνο η συγκέντρωση της παροχής υπηρεσιών μπορεί να εξασφαλίσει την ενδεδειγμένη εξυπηρέτηση των πτήσεων και την τήρηση των χρόνων μεταφοράς. Η ένταση των εργασιών δεν επιτρέπει, σύμφωνα με το φάκελο που υποβλήθηκε, τη στάθμευση όλων των αμαξιδίων αποσκευών εν αναμονή και λείπει ο χώρος

για τη ροή αυτών των αμαξιδίων όταν εξυπηρετούνται πολλές πτήσεις ταυτόχρονα. Επιπλέον, η χρήση των αποθηκών ανάλογα με τις αντίστοιχες «θέσεις επαφής» (φισούνες) δεν επιτρέπει την κατανομή τους σε μόνιμη βάση στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους. Μια τέτοια κατανομή θα έβλαπτε σημαντικά την εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα.

Γ. Οι χώροι για το προσωπικό

- (16) Η έλλειψη χώρου αφορά και τις αίθουσες ανάπαυσης που είναι σήμερα πλήρεις λόγω της αύξησης της κίνησης και του πολλαπλασιασμού των εταιριών παροχής υπηρεσιών. Οι γερμανικές αρχές θεωρούν αδύνατο να ανοιχθούν νέες αίθουσες πολύ σύντομα λόγω των διοικητικών προβλημάτων που συνεπάγονται τέτοιες κατασκευές. Αφετέρου, οι υπάλληλοι υπηρεσιών διαλογής αποσκευών, σε συνεννόηση με τη διεύθυνση, αναπαύονται κατά τη διαδικασία διαλογής των αποσκευών στις αίθουσες που βρίσκονται πλησίον των αποθηκών διαλογής αποσκευών και η κατασκευή νέων αιθουσών δεν θα μπορούσε παρά να γίνει σε πολύ μεγάλη απόσταση.
- (17) Εξαιτίας του κλεισίματος του Tempelhof το 2001-2002, υπολογίζεται ότι το Schönefeld θα αγγίζει τα όρια της δυνατότητας εξυπηρέτησής του την εποχή εκείνη. Εξάλλου, η προτίμηση των αερομεταφορέων για το Tegel θα προκαλέσει αύξηση της κίνησης προς αυτό το αεροδρόμιο που υπολογίζεται σε 20 % μέχρι το 2002 με 10,2 εκ. επιβάτες το χρόνο. Οι αερολιμενικές αρχές αναμένουν προβλήματα δυναμικότητας τόσο σε επίπεδο αεροσταθμού όσο και στο χώρο των διαδρόμων. Στην επιφάνεια στάθμευσης (tarmac), οι συμπληρωματικές ανάγκες χώρου υπολογίζονται σε 700 τετρ.μ., ανεβάζοντας έτσι το έλλειμμα σε 1 300 τετρ.μ. και τούτο μόνο από την αύξηση της κίνησης που θα πρέπει να εξυπηρετηθεί και χωρίς να υπολογίζονται οι συνέπειες από την έλευση ενός συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους.

3. Οι συνέπειες από την έλευση νέων φορέων παροχής υπηρεσιών

- (18) Σύμφωνα με τον κατατεθέντα φάκελο, η προσθήκη νέων φορέων παροχής υπηρεσιών θα δημιουργούσε στον αερολιμένα σημαντικές ανάγκες χώρου λόγω της αύξησης του εξοπλισμού της κάθε εταιρείας παροχής υπηρεσιών για την κάλυψη των αναγκών τους κατά τις ώρες αιχμής.
- (19) Οι γερμανικές αρχές εκτιμούν ότι οι συνέπειες εξαρτώνται τόσο από τον αριθμό των νέων φορέων παροχής υπηρεσιών όσο και από τον όγκο και τη διάρθρωση της δραστηριότητάς τους και της εμπορικής τους πολιτικής.
- (20) Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν για λογαριασμό του αεροδρομίου καταδεικνύουν ότι εάν ληφθεί ως υπόθεση εργασίας η έλευση δύο νέων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους (εταιριών ή χρηστών που προβαίνουν σε εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων), οι

οποίοι θα ακολουθούν την ίδια πολιτική με την ακολουθούμενη σήμερα από τον μονοπωλιακό φορέα παροχής και αναθέτοντας την εξυπηρέτηση της Luft-hansa στην πρώτη εταιρεία, της British Airways και της θυγατρικής της, Deutsche BA, στη δεύτερη και την εξυπηρέτηση των υπόλοιπων εταιρειών στον τρίτο φορέα παροχής, η ανάγκη σε χώρο απόθεσης του συμπληρωματικού εξοπλισμού θα ήταν 3 500 τετρ.μ. Το συνολικό έλλειμμα χώρου θα έφτανε συνεπώς στα 4 100 τετρ.μ. και θα αυξανόταν σε 4 800 τετρ.μ. από το 2000 εξαιτίας των αναγκών που θα προκύψουν από την αύξηση της κίνησης. Πάντως, σύμφωνα με τα συμπληρωματικά έγγραφα που υπέβαλαν οι αερολιμενικές αρχές, οι ανάγκες σε εξοπλισμό που προανήγγειλαν ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών θα φαίνονταν πολύ μεγαλύτερες και ο μέσος όρος που αναφέρεται θα ήταν της τάξης των 6 500 τετρ.μ.

- (21) Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, οι μελέτες αυτές δεν έλαβαν επαρκώς υπόψη τον αντίκτυπο της έλευσης των νέων φορέων παροχής υπηρεσιών στην αγορά, επί των αναγκών του μέχρι τώρα μονοπωλιακού φορέα παροχής υπηρεσιών και τη συνακόλουθη μείωση των αναγκών του σε εξοπλισμό, προσωπικό και κατ' επέκταση και χώρο. Πάντως, θεωρούν ότι λόγω του ήδη υφιστάμενου ελλείμματος των 600 τετρ.μ., δεν θα μπορέσει να εξευρεθεί ο επαρκής χώρος για την έλευση και νέας εταιρείας.
- (22) Ο φάκελος καταδεικνύει επίσης σημαντική υποβάθμιση της κυκλοφορίας στην επιφάνεια στάθμευσης, αφού θα είναι πολύ δύσκολος ο συντονισμός με την αύξηση των εταιρειών παροχής υπηρεσιών. Το αεροδρόμιο έχει αγγίξει ήδη τα όρια της δυναμικότητάς του. Η αύξηση της κίνησης που οφείλεται όχι μόνο στον αριθμό αλλά και στην αλλαγή των εξοπλισμών, θα επιβάλει αναδιοργάνωση των οδών επικοινωνίας που θα επηρεάσει τη δυναμικότητα του αεροδρομίου και θα προκαλέσει σημαντικές καθυστερήσεις που υπολογίζονται σε 32 % το 2002 ενώ σήμερα φτάνουν μόνο το 12 %.
- (23) Η μελέτη προβλέπει αύξηση 20 έως 50 % της κίνησης στην επιφάνεια του αεροδρομίου με την έλευση ενός μόνο φορέα παροχής υπηρεσιών, ενώ η αύξηση αυτή μπορεί να φτάσει το 140 έως 160 % στο δόρειο σημείο διασταύρωσης δημιουργώντας και σοβαρά προβλήματα ασφάλειας.
- (24) Πάντως, το αεροδρόμιο δηλώνει έτοιμο να δεχθεί ένα μόνο φορέα παροχής υπηρεσιών στο μέτρο που η έλευσή του θα έχει περιορισμένες μόνο συνέπειες στη δυναμικότητα, το χώρο και την κυκλοφορία στην επιφάνεια του αεροδρομίου.

III. Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (25) Τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να εκφράσουν τις απόψεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας. Οι εταιρείες που κατέθεσαν την άποψή τους, επιμένουν πρώτ' απ' όλα στο γεγονός ότι ο αερολιμένας γνώριζε

από χρόνια τις υποχρεώσεις που θα του αναλογούσαν από την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας και ότι δεν ελήφθη κανένα μέτρο για να προληφθούν οι δυσκολίες που προβάλλονται και να επιτραπεί το άνοιγμα της αγοράς.

- (26) Το σημερινό έλλειμμα των 600 τετρ.μ. που αναφέρει το αεροδρόμιο θα μπορούσε να καλυφθεί χωρίς πρόβλημα και θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν νέοι χώροι με βελτιστοποίηση της χρήσης των υπάρχοντων χώρων. Προτείνεται συγκεκριμένα να μετατοπιστεί ο χειμερινός εξοπλισμός που μπορεί να αποτεθεί σε πιο απομακρυσμένα σημεία του αερολιμένα και να ελευθερωθεί έτσι ο χώρος στις θέσεις 51 έως 56 στο δυτικό τμήμα. Εξάλλου, οι διάφορες εταιρείες θεωρούν ότι ο αερολιμένας δεν έλαβε υπόψη τις απώλειες τμημάτων της αγοράς από το μονοπωλιακό φορέα παροχής συνεπεία της έλευσης νέας εταιρείας.
- (27) Όσον αφορά τα αριθμητικά στοιχεία για την πρόβλεψη σχετικά με την κίνηση, υπάρχει υπερεκτίμηση όπως δείχνουν οι πρόσφατες τάσεις και συνεπώς οι ανάγκες σε δυναμικότητα πρέπει να εξεταστούν σε πρωτική βάση. Σε ό,τι αφορά τη μεταφορά και τη διαχείριση των αποσκευών, με βάση τη σημερινή δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης τριών πτήσεων στις αποθήκες διαλογής, δεν θα πρέπει να υπάρχει πρόβλημα για την αποδοχή δεύτερης εταιρείας παροχής υπηρεσιών δεδομένου του χώρου της κάθε αποθήκης και του γεγονότος ότι ο αριθμός των αμαξιδίων αποσκευών εξαρτάται από τον αριθμό των πτήσεων και όχι από τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών. Η οργάνωση στο χώρο αυτό δεν αναμένεται να δημιουργήσει πρόβλημα αφού ο αερολιμένας συνεχίζει να κατέχει αυτόνομα τη σχετική αρμοδιότητα. Το πρόβλημα χώρου τόσο στο εξωτερικό των κτιρίων όσο και στη διαλογή και διαχείριση των αποσκευών θα συνίστατο κυρίως, σύμφωνα με τις εταιρείες, στην κακή διαχείριση του χώρου αυτού και σε οργανωτικές δυσλειτουργίες.
- (28) Όσον αφορά το χώρο για το προσωπικό, αναγνωρίζεται ότι θα ήταν δύσκολο να γίνει αποδεκτό το σύνολο του προσωπικού ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών. Ωστόσο, η χρησιμοποίηση ελαφρών υποδομών ή ακόμη και η ενοικίαση χώρων εκτός του αερολιμένα θα μπορούσε να επιτρέψει την επίλυση αυτού του προβλήματος για τους νέους φορείς παροχής υπηρεσιών, μια και οι ήδη παρόντες εντός του αερολιμένας δεν έχουν αυτήν την ανάγκη. Γενικά, οι εταιρείες που κατέθεσαν την άποψή τους, επιμένουν ότι η κατάσταση κινδυνεύει να επιδεινωθεί στο αεροδρόμιο Tegel του Βερολίνου τα επόμενα χρόνια και θα συμβεί όποια και να είναι η αύξηση της κίνησης, αλλά ότι η επιδείνωση αυτή δεν θα συναρτάται με την παρουσία ενός ή περισσότερων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους διαδρόμους.

IV. Η ΑΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 96/67/EK

1. Οι ισχύοντες κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους

1.1. Οι δυνατότητες περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά

- (29) Η οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου προβλέπει διαφοροποιημένο άνοιγμα της αγοράς ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η παροχή των υπηρεσιών εδάφους (εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή παροχή υπηρεσιών σε τρίτους) και με γνώμονα τον όγκο της κίνησης του αεροδρομίου.
- (30) Οι γενικοί κανόνες των υπηρεσιών εδάφους των κατηγοριών που αναφέρονται στην κοινοποίηση των γερμανικών αρχών θεσπίζονται με τα άρθρα 6 παράγραφος 2 και 7 παράγραφος 2 της οδηγίας. Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνονται στις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του γερμανικού κανονισμού που μετατρέπει την οδηγία σε εθνικό δίκαιο. Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας, μπορεί το κράτος μέλος να περιορίσει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων τουλάχιστον σε δύο χρήστες που πρέπει να επιλεγούν με τα ενδεδειγμένα αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια που δε δημιουργούν διακρίσεις. Η επιλογή των φορέων παροχής υπηρεσιών πρέπει επίσης να πραγματοποιηθεί με πρόσκληση υποβολής προσφορών. Πάνω σ' αυτή τη βάση, οφείλει ο αερολιμένας Tegel του Βερολίνου, σύμφωνα με το παράρτημα 5 του γερμανικού κανονισμού Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur tinderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften (κανονισμός για υπηρεσίες εδάφους σε αερολιμένες και για την τροποποίηση περαιτέρω διατάξεων κανόνων εναέριων μεταφορών⁽⁴⁾), της 10ης Δεκεμβρίου 1997 που μετατρέπει την οδηγία σε γερμανικό δίκαιο, να ανοίξει την αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους για ένα δεύτερο φορέα παροχής υπηρεσιών καθώς και να επιτρέψει την άσκηση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε δύο χρήστες για τις δραστηριότητες εκείνες για τις οποίες τα άρθρα 6 παράγραφος 2 και 7 παράγραφος 2 της οδηγίας μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών.
- (31) Ωστόσο, όταν ειδικοί περιορισμοί χώρου και δυναμικότητας, κυρίως λόγω των συντελεστών χρήσης ή της συμφόρησης των επιφανειών, συνεπάγονται την αδυναμία της άσκησης του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων ή της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους στο βαθμό που προβλέπεται από την οδηγία, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί με βάση το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) να παράσχει την αποκλειστικότητα παροχής των υπηρεσιών εδάφους προς τρίτους σε ένα μόνο φορέα παροχής υπηρεσιών και να επιτρέψει σε ένα μόνο χρήστη την άσκηση του δικαιώματος για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων.

Όμως, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2), μια τέτοια παρέκκλιση πρέπει:

- να διευκρινίζει την ή τις κατηγορίες υπηρεσιών για τις οποίες γίνεται η παρέκκλιση καθώς και τους ειδικούς περιορισμούς χώρου ή δυναμικότητας που τη δικαιολογούν,
- να συνοδεύεται από σχέδιο κατάλληλων μέτρων με σκοπό να αρθούν οι περιορισμοί αυτοί,

Επιπλέον η παρέκκλιση, κατά το άρθρο 9 παράγραφος 2), δεν πρέπει:

- να παραβιάζει αδικαιολόγητα την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας,
- να προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού,
- να είναι ευρύτερη του αναγκαίου.

- (32) Όπως υπενθύμισε η Επιτροπή στις αποφάσεις της 14ης Ιανουαρίου 1998, σχετικά με τα αεροδρόμια της Φραγκφούρτης και του Ντίσελντορφ⁽⁵⁾, ο κύριος στόχος της οδηγίας είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών εδάφους. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται στους τρίτους αποτελούν περιορισμό της ελευθερίας τους να παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες. Κατ' αναλογία με τα κρατικά μέτρα που περιορίζουν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών⁽⁶⁾, τα μέτρα που μπορούν να αποκλείσουν ή να απαγορεύσουν τις δραστηριότητες των φορέων παροχής υπηρεσιών, ή όπως στην προκειμένη περίπτωση των χρηστών που επιθυμούν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, ακόμη κι αν εφαρμόζονται αδιακρίτως στους εθνικούς φορείς παροχής υπηρεσιών και σε αυτούς άλλων κρατών μελών, πρέπει να αιτιολογούνται από πειστικές ανάγκες δημοσίου συμφέροντος, μη οικονομικής φύσεως, και πρέπει επιπλέον να θρίσκονται σε αναλογία με τους επιδιωκόμενους στόχους.

1.2. Η διαδικασία

- (33) Οι γερμανικές αρχές δεσμεύτηκαν να συναρτήσουν την έναρξη ισχύος της απόφασης παρέκκλισης με την απόφαση της Επιτροπής.
- (34) Όπως υπενθύμισε στις δύο αποφάσεις της⁽⁷⁾, σχετικά με τα αεροδρόμια της Φραγκφούρτης και του Ντίσελντορφ, η Επιτροπή πρέπει να επικεντρώσει την εξέτασή της στα εξής:
- την επαλήθευση και την έκταση των περιορισμών που δικαιολογούν την παρέκκλιση και την αδυναμία ανοίγματος στο βαθμό που προβλέπει η οδηγία. Μόνο οι περιορισμοί χώρου ή/και δυναμικότητας μπορούν να ληφθούν υπόψη,
 - το σχέδιο κατάλληλων μέτρων με σκοπό να αρθούν αυτοί οι περιορισμοί. Το σχέδιο αυτό πρέπει να είναι αξιόπιστο και χωρίς όρους και να περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των μέτρων,

⁽⁵⁾ Αποφάσεις της Επιτροπής της 14ης Ιανουαρίου 1998, ΕΕ L 173 της 18ης Ιουνίου 1998, σ. 32.

⁽⁶⁾ Αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, νόμος περί ΜΜΕ, (1991) ECR σ. 4007 και C-76/90, Säger: Dennemeyer, (1991) ECR σ. 4221.

⁽⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 5.

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 3.

— τη συμμόρφωση με τις αρχές που θέτει το άρθρο 9 παράγραφος 2) και το σεβασμό των επιδιωκόμενων στόχων της οδηγίας, την ανυπαρξία στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και την ευρύτητα του μέτρου.

- (35) Η έγκριση παρέκκλισης δεν έχει ως στόχο να παράσχει γενικά στον αερολιμένα μια συμπληρωματική περίοδο προσαρμογής επιπλέον αυτής που προβλέπεται ήδη από το άρθρο 1 της οδηγίας. Πρέπει να δώσει στον αερολιμένα τη δυνατότητα να ξεπεράσει τις ειδικές δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσει κατά το άνοιγμα της αγοράς. Κάθε παρέκκλιση πρέπει συνεπώς να εξετάζεται με βάση τους ειδικούς περιορισμούς που προβάλλονται για να αιτιολογηθεί η αδυναμία ανοίγματος εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών. Επιπλέον, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κάθε εξαίρεση τυγχάνει αυστηρής ερμηνείας και η ευρύτητα μιας παρέκκλισης πρέπει να κρίνεται ανάλογα με τους στόχους του εκάστοτε μέτρου ⁽⁶⁾.
- (36) Με γνώμονα τα διάφορα αυτά στοιχεία πρέπει να εξεταστεί και η συγκεκριμένη παρέκκλιση.
- (37) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 4) της οδηγίας, η Επιτροπή εξέτασε σε βάθος τους τεκμαιρόμενους περιορισμούς χώρου και δυναμικότητας και την αποτελεσματικότητα της απόφασης και των μέτρων που λαμβάνουν οι γερμανικές αρχές για την άρση των εν λόγω περιορισμών. Για την εξέτασή της βασίστηκε σε μελέτες που υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές καθώς και στα αποτελέσματα επίσκεψης που διεξήγαγε στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου, αλλά και στην τεχνική πραγματογνωμοσύνη που η ίδια ζήτησε από την εταιρεία Aerotec. Τέλος, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις της διοίκησης του αερολιμένα και των γερμανικών αρχών σχετικά με την ανάλυση της Επιτροπής και πιο συγκεκριμένα όσα αφορούν τους περιορισμούς χώρου στις αίθουσες ανάπαυσης του προσωπικού κοντά στις αίθουσες διαλογής των αποσκευών. Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, η Επιτροπή υποτίμησε τους περιορισμούς αυτούς. Επιβεβαίωσαν άλλωστε τη θέση τους ότι δεν είναι δυνατόν να αποδεχθούν δεύτερο φορέα παροχής υπηρεσιών μέσα στις αίθουσες διαλογής των αποσκευών. Αμφισβητούν τέλος την άποψη της Επιτροπής όσον αφορά τις ανάγκες χώρου ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών, τις οποίες εκτιμά ότι είναι 1 200 τ.μ.

2. Η εξέταση των περιορισμών που προβάλλονται από τις γερμανικές αρχές

2.1. Όσον αφορά το διαθέσιμο χώρο

A. Ο χώρος για την απόθεση των εξοπλισμών

- (38) Όσον αφορά τους χώρους επαφής των αεροσκαφών κατά μήκος του αεροσταθμού, η θέση των σημείων επαφής και η χρήση τους για διάφορους τύπους αεροσκαφών αποδεικνύουν ότι η χρήση για την απόθεση εξοπλισμού στο χώρο αυτό είναι βέλτιστη και ότι

δεν μπορεί να ελευθερωθεί επιπλέον χώρος. Πάντως, κατά την επίσκεψη στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα διαπιστώθηκε ότι μεγάλος αριθμός ιδιωτικών αυτοκινήτων ήταν σταθμευμένα κατά μήκος του αεροσταθμού και των αποθηκών διαλογής αποσκευών. Δύσκολα μπορεί να υποστηριχθεί ότι τα οχήματα αυτά χρησιμεύουν για επιχειρησιακούς λόγους όπως π.χ. για την εποπτεία των υπηρεσιών εδάφους. Οι διαπιστώσεις επί τόπου οδήγησαν σαφώς στο συμπέρασμα ότι τα οχήματα αυτά δεν είχαν μετακινηθεί την ημέρα εκείνη τουλάχιστον επί πέντε ώρες, δηλαδή κατά το μεγαλύτερο μέρος του ωραρίου εργασίας μεταξύ 10 π.μ. και 3 μ.μ. Κατά συνέπεια είναι απόλυτα εφικτή η στάθμευση αμαξιδίων αποσκευών εν αναμονή στο χώρο αυτό.

- (39) Επίσης, όσον αφορά τις εγκαταστάσεις εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, οι αποθεμαμένοι εξοπλισμοί υπηρεσιών εδάφους στο χώρο αυτό δεν χρησιμοποιήθηκαν την ημέρα εκείνη μεταξύ 10 π.μ. και 3 μ.μ. Τη στιγμή μάλιστα της επίσκεψης της Επιτροπής στις εγκαταστάσεις και στους χώρους της επιφάνειας στάθμευσης τις απογευματινές ώρες, δεν καταγράφηκε καμία κίνηση και καμία εξυπηρέτηση αεροσκάφους. Οι αερολιμενικές αρχές έχουν δηλώσει ότι οι εξοπλισμοί υπηρεσιών εδάφους που είναι αποθεμαμένοι εκεί, προορίζονται μόνο για τη διαχείριση εμπορευμάτων και όχι για εξυπηρέτηση επιβατών (μεταφορά αποσκευών), πράγμα που σημαίνει ότι όλος ο εξοπλισμός για τη διαχείριση εμπορευμάτων και ταχυδρομείου είναι αποθηκευμένος κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου απόλυτης ηρεμίας. Έτσι, η επίσκεψη στις θέσεις απόθεσης εξοπλισμού έδειξε ότι χρησιμοποιείται λίγο περισσότερο από το μισό του χώρου.
- (40) Η πραγματογνωμοσύνη που έγινε κατά παραγγελία της Επιτροπής σε σύγκριση με αντίστοιχες καταστάσεις σε άλλα αεροδρόμια καθώς και οι προδιαγραφές και οι συστάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (IOCA) διαψεύδουν την έκθεση που υποβλήθηκε για την έλλειψη χώρου στην επιφάνεια στάθμευσης. Αυτές οι προδιαγραφές και πρακτικές προβλέπουν τους χώρους και τις εγκαταστάσεις που πρέπει να κρατούνται για τις ανάγκες ασφάλειας και για τον εξοπλισμό έμπροσθεν των αεροσκαφών ανάλογα με τους τύπους τους. Με βάση τους κανόνες αυτούς, στην περίπτωση των θέσεων ΤΙΡΟ (θέσεις που επιβάλλουν ώθηση για την εκκίνηση των αεροσκαφών) και δεδομένων των κατηγοριών αεροσκαφών που σταθμεύουν στους χώρους αυτούς, θα μπορούσε να ελευθερωθεί χώρος περίπου 200 τετρ.μ. εκατέρωθεν του πιλοτηρίου του κάθε αεροσκάφους. Χρησιμοποιώντας μόνο 2 από τις 6 συνολικά θέσεις σ' αυτό το χώρο του αεροδρομίου, μπορεί έτσι να διατεθεί χώρος περίπου 800 τετρ.μ. χωρίς να τεθούν υπό αίρεση οι κανόνες ασφαλείας που επιβάλλει η IOCA. Σημειωτέον επίσης ότι ο αερολιμένας αριθμεί πλέον των 20 θέσεων προσέγγισης ΤΙΡΟ σε απομακρυσμένη περιοχή, στις οποίες μπορούν να εφαρμοστούν αυτές οι διατάξεις. Η ελευθέρωση χώρου δε

⁽⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 5.

φαίνεται συνεπώς ανέφικτη και θα είναι αποτέλεσμα αυστηρής διαχείρισης των υπηρεσιών στην επιφάνεια στάθμευσης με ευκρινή σήμανση και διαγράμμιση και με αυστηρή χρησιμοποίηση των θέσεων απόθεσης και των κινήσεων γύρω από τα αεροσκάφη.

- (41) Δεν αποδείχθηκε συνεπώς από τις γερμανικές αρχές η έλλειψη χώρου για την απόθεση του εξοπλισμού ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών στην επιφάνεια στάθμευσης.

B. Η μεταφορά των αποσκευών

- (42) Η μεταφορά των αποσκευών μεταξύ αεροσκάφους και αεροσταθμού δεν φαίνεται να δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα. Οι αποθήκες αποσκευών βρίσκονται στο επίπεδο «μηδέν» του αεροσταθμού και ανέρχονται σε 7, στις οποίες προστίθενται 2 αποθήκες που διαθέτουν σύστημα διπλού συνεχόμενου κυλιόμενου τάπητα που επιτρέπει την εξυπηρέτηση στις αφίξεις και στις αναχωρήσεις. Η καθεμιά από τις 7 αποθήκες διαθέτουν δύο κυλιόμενους τάπητες αναχώρησης και έναν τάπητα άφιξης. Η καθεμιά τους έχει εμβαδό μεταξύ 300 και 450 τετρ.μ. Σημειωτέον η κάθε αποθήκη, εξαιρουμένων αυτών που διαθέτουν διπλό τάπητα και που εξυπηρετούν μόνο απομακρυσμένες θέσεις, πρέπει να χρησιμοποιήσει για τη διαχείριση των αποσκευών των δύο θέσεων επαφής ακριβώς απέναντί τους καθώς και ορισμένων απομακρυσμένων θέσεων. Κατά συνέπεια ο χρόνος μεταφοράς μεταξύ της θέσης επαφής και του ιδίου του συστήματος είναι πολύ μικρός προκαλώντας έτσι μεγάλη και ταχεία περιτροπή καθώς και αρκετά μικρές ανάγκες σε αμαξίδια αποσκευών.

- (43) Μέσα σε καθεμία από τις αποθήκες του αεροσταθμού, ο διατιθέμενος χώρος καθώς και η μονοδρομημένη κυκλοφορία επιτρέπει, σε σύγκριση με τα συστήματα που υπάρχουν σε άλλους αερολιμένες, να λειτουργήσει και δεύτερος φορέας παροχής υπηρεσιών. Πράγματι, από την πραγματογνωμοσύνη που έγινε από την Επιτροπή, προκύπτει ότι τα αμαξίδια εν αναμονή βρίσκονται στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου εντός του συστήματος. Όπως υπενθυμίστηκε μεταξύ άλλων στην απόφαση για το αεροδρόμιο Κολωνίας/Βόννης^(*), ο αριθμός των αμαξιδίων που χρειάζονται στο εσωτερικό του συστήματος εξαρτάται από τον αριθμό των πτήσεων που πρέπει να εξυπηρετηθούν σε μια δεδομένη στιγμή και όχι από τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών. Έγκειται στις αερολιμενικές αρχές να διαχειρίζονται με τον ενδεδειγμένο και χωρίς διακρίσεις τρόπο τον αριθμό των αναγκαίων αμαξιδίων για τη διαχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς. Οι χώροι επί της επιφάνειας στάθμευσης και συγκεκριμένα ένα μέρος αυτών που χρησιμοποιούνται σήμερα κατά μήκος του αεροσταθμού για τη στάθμευση ιδιωτικών αυτοκινήτων όπως προαναφέρθηκε, επιτρέπουν τη στάθμευση αμαξιδίων αποσκευών εν αναμονή.

- (44) Εξάλλου, η κυκλοφορία στο εσωτερικό καθεμιάς από τις αποθήκες επιτρέπει την αποδοχή χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών για τη μεταφορά των αποσκευών. Η εκφόρτωση των αποσκευών δεν διαρκεί παρά μόνο λίγα λεπτά, κυρίως λόγω της γειννίας των θέσεων επαφής, και δεν φαίνεται να καθιστά αδύνατη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πτήσεων κατά την άφιξη και αναχώρηση. Αφετέρου, δεν αποδείχθηκε, με βάση το χρονοδιάγραμμα των πτήσεων, ότι δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν δύο αφίξεις και μία αναχώρηση ταυτόχρονα. Σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια που διαθέτουν παρόμοιο σύστημα, όπως στο Heathrow, ο χώρος στο εσωτερικό των αποθηκών διαλογής — και πιο συγκεκριμένα ο τάπητας στη μέση του χώρου — καθώς και το σύστημα μονόδρομης κυκλοφορίας δεν αποκλείουν την παρουσία δύο ή και τριών ελκυστήρων που να ανήκουν σε δύο διαφορετικές εταιρείες, οι οποίες θα έλκουν αμαξίδια ταυτόχρονα. Ο χώρος δεν καθιστά υποχρεωτικό να μετακινείται ένα αμαξίδιο για να περνάει ένα άλλο.

Γ. Οι λοιπές υπηρεσίες στους διαδρόμους

- (45) Η έκθεση που υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές δεν περιέχει ειδική αναφορά στις λοιπές υπηρεσίες που παρέχονται στους διαδρόμους. Υπενθυμίστηκε ότι ο χώρος στην επιφάνεια στάθμευσης κρίθηκε αρκετός για την απόθεση του εξοπλισμού ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών. Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία για τις απομακρυσμένες θέσεις, η στάθμευση των λεωφορείων κοντά στον αεροσταθμό δεν φαίνεται απαραίτητη, αφού τα οχήματα αυτά, όπως συμβαίνει σε πολλά αεροδρόμια, όπως το Heathrow στο Λονδίνο, μπορούν να μετακινηθούν ταχύτατα στην επιφάνεια στάθμευσης και άρα μπορούν να βρίσκονται σε αναμονή ή σταθμευμένα σε χώρους πιο απομακρυσμένους και μάλιστα κοντά σε απομακρυσμένες θέσεις αεροσκαφών.

- (46) Είναι προφανές ότι, στο μέτρο του δυνατού, η αναζήτηση χώρου για το υλικό και τις υπηρεσίες εδάφους πρέπει κατά προτεραιότητα να γίνεται πλησίον των αεροσκαφών ή των αεροσταθμών ανάλογα με το είδος των υπηρεσιών. Ωστόσο, δεν πρόκειται παρά για μια προτεραιότητα. Οι διατάξεις της οδηγίας προβλέπουν ότι οι αρχές του κράτους μέλους οφείλουν να αποδείξουν ότι είναι αδύνατο το άνοιγμα της αγοράς σε νέο φορέα παροχής υπηρεσιών. Το κράτος μέλος πρέπει να αποδείξει την έλλειψη χώρου που θα επέτρεπε την απόθεση του εξοπλισμού και τις προβλεπόμενες υπηρεσίες χωρίς να θέτει ρητά κριτήρια ποιότητας για κάθε χώρο. Στην περίπτωση του Tegel του Βερολίνου, η απόθεσή του θα μπορούσε συγκεκριμένα να γίνεται στις θέσεις 33, 34 και 35 όπου οι αερολιμενικές αρχές προτίθενται άλλωστε να ελευθερώσουν χώρο. Μια τέτοια πρακτική μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να δημιουργήσει προβλήματα διαχείρισης, αλλά δεν

(*) Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 1998 (EE L 300 της 11.11.1998) για το αεροδρόμιο Κολωνίας/Βόννης.

μπορεί να συνεπάγεται αδυναμία ανοίγματος της αγοράς. Εναπόκειται στον αιτούντα να γνωρίζει τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσει στην άσκηση των δραστηριοτήτων του και να αποφασίσει εάν επιθυμεί να εγκατασταθεί στον αερολιμένα.

Δ. Οι αίθουσες ανάπαυσης

(47) Ο φάκελος που υποβλήθηκε από τις γερμανικές αρχές επισημαίνει την ύπαρξη αιθουσών ανάπαυσης καταμετρημένων μεταξύ κάθε αίθουσας διαλογής αποσκευών. Πρόκειται για τουλάχιστον 7 (επτά) αίθουσες εμβαδού πολύ παραλλήλιου με αυτό των αιθουσών διαλογής. Ο χώρος που διατίθεται έτσι για το προσωπικό είναι περίπου τουλάχιστον 1 800 έως 2 000 τετρ.μ. Επισημάνθηκε, ωστόσο, από τις γερμανικές αρχές αφενός ότι οι αίθουσες αυτές χρησιμεύουν όχι μόνο για τον σημερινό μονοπωλιακό φορέα παροχής υπηρεσιών αλλά και για άλλες εταιρείες και χρήστες που ασκούν κάποιες δραστηριότητες εξυπηρέτησης εδάφους στον αερολιμένα, και, αφετέρου, ότι λόγω της απόστασης ορισμένων αιθουσών από την επιχειρησιακή τους ζώνη (στο άλλο άκρο του αεροσταθμού), οι υπάλληλοι που διαχειρίζονται τις αποσκευές στις απομακρυσμένες αποθήκες περνούν τα διαλείμματά τους επί τόσου ύστερα από σχετική συνενόηση με τη διεύθυνση του αεροδρομίου.

(48) Πάντως, ακόμα και αν θεωρήσουμε ότι οι αίθουσες αυτές εξυπηρετούν το σύνολο του προσωπικού που εργάζεται στις υπηρεσίες εδάφους, μπορεί να υποστηριχθεί κανείς ότι, όσον αφορά τους κανονισμούς περί εμβαδού και διαχείρισης κοινών αιθουσών για τους υπαλλήλους, ο χώρος στον αεροσταθμό θα επέτρεπε την υποδοχή του προσωπικού που χρειάζεται για τη διαχείριση και τη μεταφορά των αποσκευών από μια δεύτερη εταιρεία, αφού το προσωπικό αυτό λόγω της εργασίας του βρίσκεται πλησιέστερα στις αίθουσες ανάπαυσης. Ο χώρος αυτός δεν μπορεί ωστόσο να δεχθεί περισσότερο προσωπικό.

(49) Όσον αφορά τη στέγαση του προσωπικού που εργάζεται στη μεταφορά των επιβατών, δεν αποδείχθηκε η αδυναμία να χρησιμοποιηθούν προσωρινά κτίρια τύπου ALGECO κοντά σε ορισμένες απομακρυσμένες θέσεις και συγκεκριμένα στις θέσεις 33, 34 και 35, όπου οι αερολιμενικές αρχές προτίθενται άλλωστε να δημιουργήσουν νέους χώρους για τις υπηρεσίες εδάφους. Έγκειται συνεπώς στον αιτούντα φορέα παροχής υπηρεσιών να γνωρίζει τους υφιστάμενους περιορισμούς για την άσκηση του έργου του και να κατανείμει αναλόγως το προσωπικό του.

Ο ίδιος συλλογισμός μπορεί να ισχύσει και για τη μεταφορά των πληρωμάτων.

(50) Ενώ οι επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών και πληρωμάτων δεν απαιτούν άμεση γειτνίαση με τον αεροσταθμό ή με τους χώρους παροχής των υπηρεσιών για το απασχολούμενο προσωπικό, η πολύ μεγάλη απομάκρυνση θα ήταν αντίθετα πολύ πιο ανεπιθύμη για τις δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης του αεροσκάφους και η έλλειψη χώρου δίπλα στα

αεροσκάφη δεν θα επέτρεπε την αποδοχή δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών στο διάδρομο.

(51) Το πρόβλημα των υπηρεσιών εμπορευμάτων και ταχυδρομείου φαίνεται ιδιότυπο, στο μέτρο που οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σε άλλο ξεχωριστό τμήμα του αερολιμένα με εξοπλισμό και δικές του εγκαταστάσεις που στεγάζουν μια αίθουσα ανάπαυσης προοριζόμενη για το προσωπικό ορισμένων υπηρεσιών εμπορευμάτων. Η απώλεια συμπληρωματικού χώρου για υπαλλήλους που πρέπει να βρίσκονται πλησίον του επιχειρησιακού τους χώρου δεν επιτρέπει την έλευση παρά μόνο φορέων παροχής υπηρεσιών που θα διέθεταν ήδη αίθουσες για το προσωπικό τους και δεν θα ζητούσαν καινούριες. Η σημερινή απουσία φορέων παροχής υπηρεσιών σ' αυτό το τμήμα του αεροδρομίου οδηγεί συνεπώς την Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα το χώρο που υπάρχει για τον εξοπλισμό αλλά και την απουσία χώρου κοντά στους υπαλλήλους, να δεχθεί την άρνηση σύμβασης με έναν νέο φορέα παροχής υπηρεσιών, αλλά να αρνηθεί την παρέκκλιση που θα επέτρεπε την απαγόρευση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων για τις υπηρεσίες εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

2.2. Όσον αφορά την έλευση νέων φορέων παροχής υπηρεσιών

(52) Σε γενικές γραμμές, η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη των γερμανικών αρχών, σύμφωνα με την οποία η υποβληθείσα από το αεροδρόμιο μελέτη δεν λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο που θα έχει η ανάληψη τμήματος της αγοράς από τον νέο φορέα παροχής υπηρεσιών, στον εξοπλισμό του σημερινού μονοπωλιακού φορέα παροχής υπηρεσιών και ότι με τον τρόπο αυτό μπορούν να ελευθερωθούν χώροι.

(53) Πάντως, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι σε περίπτωση ανάληψης σχετικά μικρών μεριδίων της αγοράς, γύρω στο 10 με 15 % όπως έδειξαν αξιολογήσεις στα άλλα αεροδρόμια όπου ζητήθηκαν παρεκκλίσεις, η μείωση αυτή μπορεί να είναι ελάχιστη και ο εξοπλισμός του νέου φορέα παροχής υπηρεσιών μπορεί να έρθει σχεδόν απλώς να προστεθεί στον εξοπλισμό της σημερινής μονοπωλιακής εταιρείας.

(54) Όσον αφορά τη μελέτη του αντίκτυπου των νέων φορέων παροχής υπηρεσιών, οι υποβληθείσες εκτιμήσεις φαίνονται εξαιρετικά υπερβολικές.

(55) Λαμβάνοντας ως παράδειγμα μια εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων από το μεγαλύτερο αερομεταφορέα στον αερολιμένα και με βάση τα σημερινά χρονοδιαγράμματα των πτήσεων που υπέβαλε το αεροδρόμιο, προκύπτει ότι η ανάγκη σε εξοπλισμό θα αντιστοιχούσε σε περίπου 70 % του εξοπλισμού που χρησιμοποιεί σήμερα το αεροδρόμιο (για μια έκταση περίπου 5 600 τ.μ.). Δεδομένου ότι δεν θα μπορούσε να υπάρχει αναλογικότητα μεταξύ της άφιξης του εξοπλισμού του νέου φορέα παροχής υπηρεσιών και του αντίκτυπου επί της μείωσης των αναγκών σε εξοπλισμό και κατ' επέκταση σε χώρο — του σημερινού μονοπωλιακού φορέα παροχής υπηρεσιών, η μείωση των αναγκών αυτών υπολογίζεται από την πραγματογνωμοσύνη της Επιτροπής σε περίπου 40 % (ήτοι

4 000 τετρ.μ.). Η καθαρή αύξηση των αναγκών σε χώρο θα υπολογιζόταν συνεπώς σε 30 % του χώρου που διατίθεται σήμερα, δηλ. 2 400 τετρ.μ. Πάνω στην ίδια βάση, η έλευση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών με κάλυψη μεριδίων 10 έως 15 % της αγοράς — κατ'αντιστοιχία με τις εκτιμήσεις που γίνονται συνήθως σε μελέτες άλλων αεροδρομίων που ζήτησαν παρεκκλίσεις — και υπολογίζοντας ότι δεν θα υπάρξει καμία μείωση των αναγκών σε εξοπλισμό του σημερινού μονοπωλιακού φορέα παροχής υπηρεσιών, η αύξηση της ανάγκης σε χώρο μπορεί σύμφωνα με τον ίδιο υπολογισμό να ανέλθει σε 1 200 τετρ.μ. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω⁽¹⁰⁾, μια τέτοια έκταση θα μπορούσε, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της IOCA, να εξευρεθεί γύρω από τρεις έως τέσσερις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών TIPO μόνον, δηλαδή πέντε από τις 20 περίπου θέσεις αυτού του είδους λαμβανομένης υπόψη της εκτίμησης για 2 000 τ.μ. των γερμανικών αρχών. Μια τέτοια ανάγκη όμως θα ήταν κατανοητή μόνο στη μάλλον απίθανη μαξιμαλιστική υπόθεση εργασίας κατά την οποία ο νέος φορέας παροχής υπηρεσιών θα εργαζόταν και αυτός όλες τις ώρες αιχμής ταυτόχρονα με τον ανταγωνιστή του.

(56) Η ανάλυση των αναγκών που αναφέρονται επ' ευκαιρία της έλευσης ορισμένων εταιρειών όπως υποβάλλεται από τον αερολιμένα δείχνει ότι οι νέες εταιρείες θα καλούνταν να εκτελέσουν όλες τις υπηρεσίες που εκτελεί και το σημερινό μονοπώλιο, πράγμα που δε μοιάζει ρεαλιστικό. Οι ανάγκες 1 200 τετρ.μ. που αναφέρθηκαν από μερικές εξ' αυτών φαίνονται πιο λογικές και η ανάλυση κατέδειξε ότι θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν.

(57) Το πρόβλημα της αύξησης της κίνησης τα επόμενα χρόνια και των συμπληρωματικών αναγκών σε θέσεις και εγκαταστάσεις αεροσταθμού αναγνωρίζεται από την Επιτροπή. Ωστόσο, οι συνέπειες από την προσθήκη νέου φορέα παροχής υπηρεσιών στην κίνηση επί της επιφάνειας στάθμευσης φαίνεται να υπερεκτιμάται. Η αύξηση αυτή εξαρτάται, πρώτα απ' όλα, από τον αριθμό των κινήσεων των αεροσκαφών και με ένα ανώτατο όριο 18 αφίξεων και αναχωρήσεων την ώρα, όπως προαναφέρθηκε, η διέλευση των λωρίδων για τη σύνδεση με απομακρυσμένες θέσεις μπορεί να γίνει χωρίς να παρακωλύεται η κίνηση των αεροσκαφών. Σε περίοδο αιχμής, θα απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή εκ μέρους των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους και έγκειται στις αερολιμενικές αρχές να επιβάλουν το σεβασμό των κανόνων κυκλοφορίας επί της επιφάνειας στάθμευσης. Πολλά ευρωπαϊκά αεροδρόμια παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση πλησίον των αεροσταθμών τους και παρά την πολύ μεγαλύτερη συμφόρηση παρουσιάζουν πολύ πειθαρχημένη κίνηση επί των λωρίδων διακίνησης οχημάτων πάνω

στους διαδρόμους τους με πλήρη σεβασμό των κανόνων ασφαλείας.

Οι διαθέσιμοι χώροι στον αερολιμένα επιτρέπουν συνεπώς την υποδοχή του εξοπλισμού μιας δεύτερης εταιρείας παροχής υπηρεσιών εδάφους, είτε ο χώρος διατεθεί κατά μήκος του αεροσταθμού, είτε μπροστά στις απομακρυσμένες θέσεις αεροσκαφών στην περίπτωση υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία. Ο αιτούντας φορέας παροχής υπηρεσιών θα πρέπει να εκτιμήσει το ενδιαφέρον του να λειτουργήσει με τους περιορισμούς χώρου που του ανακοινώνονται, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας. Πάντως, ο υπάρχων χώρος για αίθουσες ανάπαυσης των υπαλλήλων δεν επιτρέπει την αποδοχή μιας νέας εταιρείας για το σύνολο των υπηρεσιών στους χώρους της επιφάνειας στάθμευσης. Η συγκέντρωση των αιθουσών ανάπαυσης στον αεροσταθμό πρέπει επίσης να επιτρέπει το άνοιγμα της αγοράς σε μια δεύτερη εταιρεία για τη μεταφορά αποσκευών, αφού οι οδηγοί των λεωφορείων μπορούν να αναπαύονται σε πιο απομακρυσμένα σημεία. Για τις λοιπές υπηρεσίες που αφορά η παρέκκλιση, η εφαρμογή των αρχών που θεσπίζει η οδηγία δεν μπορεί να διασφαλιστεί παρά μόνο στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων ενός αερομεταφορέα που δεν θα χρειάζεται συμπληρωματικό χώρο για το προσωπικό του.

Η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας διευκρινίζει ότι «το άνοιγμα της πρόσβασης στην αγορά αποτελεί μέτρο που πρέπει να συμβάλει στη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης των αεροπορικών εταιρειών και στη βελτίωση της προσφερόμενης στους επιβάτες ποιότητας». Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της οδηγίας συνεπάγεται ωστόσο ότι θα είναι πραγματική η πρόσβαση στην αγορά. Το δικαιοματικό άνοιγμα που δεν συμβαδίζει με τα γεγονότα, όπως αποδεικνύεται ότι συμβαίνει από την 1η Ιανουαρίου 1998 για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, θα έθιγε τους στόχους της οδηγίας. Αντίθετα, το άνοιγμα που θα συνέβαλε και στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και των τιμών που πληρώνουν πολυάριθμοι χρήστες, όπως αναφέρει η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, θα διευκόλυνε την επίτευξη των στόχων της οδηγίας εισάγοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών. Δεδομένου ότι ο χώρος στον αερολιμένα επιτρέπει απλώς, για ορισμένες κατηγορίες υπηρεσιών, περιορισμένο άνοιγμα της αγοράς μόνον σε ένα νέο φορέα, η έλευση ενός φορέα για την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους θα επέτρεπε μόνο την επίτευξη των στόχων αυτών.

3. Το σχέδιο των μέτρων

(58) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 2 της οδηγίας, ο φάκελος που κατέθεσαν οι γερμανικές αρχές περιλαμβάνει μέτρα για την άρση των περιορισμών.

⁽¹⁰⁾ Βλέπε σημείο 2.1.A.

(59) Ένα σχέδιο επέκτασης αποφασίστηκε από το διαχειριστή του αεροδρομίου. Προτίθεται πρώτα απ' όλα να αυξήσει τη δυναμικότητα με την κατασκευή νέου αεροσταθμού ανατολικά του σημερινού. Αυτό προϋποθέτει τροποποίηση της χρήσης σημερινών χώρων στάθμευσης, την κατασκευή νέας επιφάνειας στάθμευσης και τη μεταφορά της κεντρικής εισόδου στην ανατολική πλευρά του πύργου, πράγμα που θα επιτρέψει τη μείωση της σημερινής συμφόρησης στο σταυροδρόμι των διαδρόμων στη θόρεια πλευρά.

(60) Ωστόσο, η οριστική απόφαση για την κατασκευή του νέου αυτού αεροσταθμού εξαρτάται ακόμη από την επίλυση προβλημάτων που αφορούν διοικητικές άδειες καθώς και από τη βούληση των επενδυτών του σχεδίου του μελλοντικού αεροδρομίου Brandenburg του Βερολίνου.

(61) Όπως προαναφέρθηκε, το σχέδιο μέτρων για την άρση των περιορισμών πρέπει να είναι αξιόπιστο και να έχει χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης. Η έλλειψη βεβαιότητας για την ίδια την υλοποίηση του σχεδίου αυτού και κατά συνέπεια βέβαια για το χρόνο εκτέλεσής του, εμποδίζει την Επιτροπή να λάβει υπόψη αυτό το σχέδιο ως το σχέδιο μέτρων που απαιτεί το άρθρο 9 της οδηγίας.

(62) Πάντως, δύο άλλα μέτρα παρουσιάστηκαν επίσης από τις γερμανικές αρχές. Συνίστανται:

— στη μετατροπή 5 επιφανειών που σήμερα είναι σπαρμένες με γκαζόν σε ζώνες επιχειρήσεων και χώρους απόθεσης εξοπλισμού υπηρεσιών εδάφους (αριθμημένοι χώροι στο σχέδιο που επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση). Οι επιφάνειες αυτές που βρίσκονται κοντά στις επιχειρησιακές ζώνες και που αναφέρονται στο «Lageplan: Planzustand BZW Aenderung: Alter Bestandsplan Nr 62» με βάση την κατάσταση της 6ης Νοεμβρίου 1998, επιτρέπουν την ελευθέρωση χώρου για τις υπηρεσίες εδάφους, εμβαδού 6 300 τετρ.μ. για το φθινόπωρο του 2000, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα προσθήκης νέων φορέων παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας και των εθνικών κανονισμών, που τη μετατρέπουν σε εθνικό δίκαιο, για τα γερμανικά αεροδρόμια,

— στη μετατροπή του κτιρίου που χρησιμεύει σήμερα για τη στέγαση των υπηρεσιών ενοικίασης αυτοκινήτων. Το μέτρο συνίσταται στην ανύψωση του κτιρίου για να ελευθερωθεί το επίπεδο του ισογείου ώστε εκτός από την επίλυση της απόθεσης του εξοπλισμού των υπηρεσιών εδάφους, να επιλυθεί και το πρόβλημα της διαχείρισης αποσκευών.

(63) Το γεγονός ότι δεν χρειάζεται ειδική διοικητική άδεια για την πραγματοποίηση εργασιών μετατροπής του κτιρίου και ότι έχουν δεσμευθεί οι γερμανικές αρχές για την εκτέλεση των εργασιών αυτών για να ικανοποιηθούν όλες οι απαιτήσεις της οδηγίας μέχρι το τέλος της περιόδου της παρέκκλισης, επιτρέπει να αντιμετωπιστούν αυτά τα μέτρα ως σύννομα με τον ορισμό που δίδει το άρθρο 9 της οδηγίας.

4. Ο σεβασμός των κριτηρίων που ορίζει το άρθρο 9 παράγραφος 2) της οδηγίας

(64) Η ύπαρξη επαρκούς χώρου για την απόθεση του εξοπλισμού και του προσωπικού ενός φορέα παροχής υπηρεσιών άλλου από τον μονοπωλιακό σημερινό φορέα παροχής για τις κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους που προβλέπει η παρέκκλιση, δείχνουν ότι η παρέκκλιση αυτή φαίνεται περισσότερο διευρυμένη της αναγκαίας όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της. Αντίθετα, η διάρκεια ως το φθινόπωρο του 2000 των εργασιών που προβλέπονται για να επιτρέψουν το άνοιγμα της αγοράς στο βαθμό που προβλέπεται από την οδηγία και το γερμανικό κανονισμό που τη μετατρέπει σε εθνικό δίκαιο για τις κατηγορίες υπηρεσιών που ορίζονται, ήτοι δύο φορείς παροχής υπηρεσιών και δύο χρήστες που μπορούν να προβαίνουν σε εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η παρέκκλιση δεν είναι περισσότερο διευρυμένη του αναγκαίου ως προς τη χρονική της διάρκεια.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(65) Οι γερμανικές αρχές δεν απέδειξαν την αδυναμία ανοίγματος της αγοράς σε ένα δεύτερο φορέα παροχής υπηρεσιών για όλες τις κατηγορίες υπηρεσιών που αφορά η παρέκκλιση. Ο διαθέσιμος χώρος για την απόθεση του εξοπλισμού και για το προσωπικό στην επιφάνεια στάθμευσης και στον αεροσταθμό επιτρέπει το άνοιγμα της αγοράς σε ένα δεύτερο φορέα παροχής υπηρεσιών, ενώ δεν επιτρέπει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ενός αερομεταφορέα κατά την υπό εξέταση περίοδο για τις υπηρεσίες διαλογής των αποσκευών, μεταφοράς αποσκευών, επιβατών και πληρωμάτων. Αντίθετα, η ανεπάρκεια ενδεδειγμένων υποδομών σε άλλα τμήματα της επιφάνειας στάθμευσης ή του αεροσταθμού για την υποδοχή των υπαλλήλων υποχρεώνει τον αερολιμένα να ανοίξει τις υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων και ταχυδρομείου αποκλειστικά σε χρήστες που δεν χρειάζονται συμπληρωματικές αίθουσες για το προσωπικό τους στο πλαίσιο της εξυπηρέτησής του δι' ιδίων μέσων σ' αυτό το τμήμα του αεροδρομίου. Επίσης, ο περιορισμός του χώρου στην επιφάνεια στάθμευσης και η αδυναμία να παρασχεθεί συμπληρωματικός χώρος για αίθουσες ανάπαυσης στους υπαλλήλους των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, καθώς και η μετακίνηση του αεροσκάφους κοντά στις επιχειρησιακές ζώνες, δικαιολογούν μόνο γι' αυτές τις υπηρεσίες τη διατήρηση του μονοπωλίου για την υπό εξέταση περίοδο.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση για τη χορήγηση παρέκκλισης στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου που ελήφθη από τις γερμανικές αρχές στις 26 Ιανουαρίου 1999 και κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή στις 29 Ιανουαρίου 1999, εγκρίνεται εφόσον η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επιβάλει τους ακόλουθους περιορισμούς:

- απαγόρευση έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000 της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων μόνον για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα της οδηγίας στα σημεία 3, 5.4 για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και προσωπικού, και 5.6,
- διατήρηση έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000 στον αερολιμένα Tegel του Βερολίνου (Berliner Flughafen GmbH) της αποκλειστικότητας παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα της οδηγίας στα σημεία 4, 5.4 όσον αφορά τη φορτοεκφόρτωση του αεροσκάφους, και 5.6.

Άρθρο 2

Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας θα κοινοποιήσει στην Επιτροπή την απόφαση παρέκκλισης τροποποιη-

μένη σύμφωνα με το άρθρο 1, πριν από την έναρξη ισχύος της.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 27 Απριλίου 1999.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής