

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2678/98 του Συμβουλίου, της 10ης Δεκεμβρίου 1998, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1890/97 και (ΕΚ) αριθ. 1891/97 για την επιβολή οριστικών δασμών αντντάμπινγκ και αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Νορβηγίας 1
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2679/98 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1998, για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς σε σχέση με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών 8
- Ψήφισμα του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1998, για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων 10
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2680/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 12
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2681/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για τον καθορισμό της ανώτατης τιμής αγοράς και των ποσοτήτων βοείου κρέατος που αγοράζονται στην παρέμβαση με τον 214ο μερικό διαγωνισμό που πραγματοποιείται στο πλαίσιο των γενικών μέτρων παρεμβάσεως σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1627/89 14
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2682/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την εξαγωγή μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2566/98 16
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2683/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού προς τη νήσο Ρεϊνιόν, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2563/98 17
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2684/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού με στογγυλούς κόκκους στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2565/98 18

Τιμή: 19,50 Ecu

(συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2685/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2564/98	19
★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2686/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για την τροποποίηση των παραρτημάτων Ι και ΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινοτικής διαδικασίας για τον καθορισμό των ανώτατων ορίων καταλοίπων κτηνιατρικών φαρμάκων στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης (¹)	20
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2687/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για τον καθορισμό του ανώτατου ποσού για την ενίσχυση στο συμπυκνωμένο βούτυρο για την 194η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90	24
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2688/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για τον καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης βουτύρου και των μέγιστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του βουτύρου και του συμπυκνωμένου βουτύρου για την 22η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97	25
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2689/98 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με τον καθορισμό της διαθέσιμης ποσότητας για το πρώτο εξάμηνο του 1999 για ορισμένα προϊόντα στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων στο πλαίσιο των καθεστώτων που προβλέπονται από τις ευρωπαϊκές συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και του καθεστώτος που προβλέπεται από τις συμφωνίες ελευθέρωσης των συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και των βαλτικών χωρών	27
★ Οδηγία 98/90/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 1998, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις θύρες των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (¹)	29

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Συμβούλιο

98/709/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ:

★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1998, για την τροποποίηση του εσωτερικού του κανονισμού	40
--	----

Επιτροπή

98/710/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 1998, επί διαδικασίας σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου (υπόθεση VII/AMA/11/98 — Οι ιταλικοί κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου) (¹) [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 2625]	42
---	----

98/711/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 1998, για την τροποποίηση της απόφασης 97/296/ΕΚ όσον αφορά την κατάρτιση του καταλόγου των τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπονται εισαγωγές αλιευτικών προϊόντων για ανθρώπινη διατροφή (¹) [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3585]	58
---	----

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 1998, για την τροποποίηση ορισμένων πληροφοριών στον κατάλογο του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/98, που καταρτίζει, για το 1998, τον κατάλογο των σκαφών ολικού μήκους άνω των οκτώ μέτρων, τα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν γλώσσες σε ορισμένες περιοχές της Κοινότητας χρησιμοποιώντας δοκότραπεζες, των οποίων το συνολικό μήκος υπερβαίνει τα εννέα μέτρα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3617]..... 61

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 1998, για τροποποίηση ορισμένων στοιχείων του καταλόγου που εμφανίζεται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 55/87 για την κατάρτιση του καταλόγου των πλοίων που το συνολικό τους μήκος υπερβαίνει τα οκτώ μέτρα και επιτρέπεται να αλιεύουν με τη βοήθεια δοκότραπεζων σε ορισμένες παράκτιες ζώνες της Κοινότητας [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3618]..... 64

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2678/98 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 10ης Δεκεμβρίου 1998

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1890/97 και (ΕΚ) αριθ. 1891/97 για την επιβολή οριστικών δασμών αντνιτάμπινγκ και αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Νορβηγίας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 384/96 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ⁽¹⁾, (που στο εξής αποκαλείται «βασικός κανονισμός αντνιτάμπινγκ»), και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 9 και το άρθρο 9,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2026/97 του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 1997, για την άμυνα κατά των επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ⁽²⁾ (που στο εξής αποκαλείται «βασικός κανονισμός κατά των επιδοτήσεων»), και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 9 και το άρθρο 15,

την πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή μετά από διαβουλευσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας ότι:

Α. ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΜΕΤΡΑ

- (1) Στο πλαίσιο των ερευνών αντνιτάμπινγκ και αντεπιδότησεων που κινήθηκαν με δύο χωριστές ανακοινώσεις που δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ⁽³⁾ η Επιτροπή αποδέχτηκε, με την απόφαση 97/634/ΕΚ ⁽⁴⁾, τις αναλήψεις υποχρεώσεων που πρότειναν το Βασίλειο της Νορβηγίας και 190 νορβηγοί εξαγωγείς.
- (2) Κατά την εξέταση των εκθέσεων που υποβλήθηκαν για το τέταρτο τρίμηνο του 1997, φάνηκε ότι τρεις νορβηγοί εξαγωγείς — οι εταιρείες Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS, και Ma-vo

Norge AS — είχαν πραγματοποιήσει πωλήσεις στην κοινοτική αγορά κάτω από την ελάχιστη τιμή που αναφέρεται στην ανάληψη υποχρέωσης και είχαν επομένως παραβιάσει τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο αυτής της ανάληψης υποχρεώσεων. Όταν τους δόθηκε η ευκαιρία να διορθώσουν τα ενδεχόμενα γραφικά λάθη, μια εταιρεία υπέβαλε παρατηρήσεις στις οποίες φαίνεται ότι είχε υποβάλει εκθέσεις στην Επιτροπή για τις πωλήσεις που είχε πραγματοποιήσει σε συνδεδεμένες εταιρείες στην Κοινότητα, και ότι δεν επρόκειτο για μεταπωλήσεις στον πρώτο ανεξάρτητο αγοραστή, όπως απαιτείται βάσει της αναλήψεως υποχρεώσεων. Αυτές οι πωλήσεις σε συνδεδεμένες εταιρείες αντιπροσώπευαν το μεγαλύτερο τμήμα των συνολικών εξαγωγικών πωλήσεων του συγκεκριμένου προϊόντος στην Κοινότητα που είχε πραγματοποιήσει αυτή η εταιρεία.

- (3) Εν συνεχεία, η Επιτροπή, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1789/98 ⁽⁵⁾ (που στο εξής αποκαλείται «κανονισμός του προσωρινού δασμού»), επέβαλε προσωρινό δασμό αντνιτάμπινγκ και αντισταθμιστικούς δασμούς στις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής που υπάγεται στους κωδικούς ΣΟ ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 και ex 0304 20 13, καταγωγής Νορβηγίας, και εξήχθη από τις τρεις προαναφερόμενες εταιρείες. Με τον ίδιο κανονισμό, η Επιτροπή διέγραψε τις εν λόγω εταιρείες από το παράρτημα της απόφασης 97/634/ΕΚ όπου απαριθμούνται οι εταιρείες, για τις οποίες έχουν γίνει δεκτές οι αναλήψεις υποχρεώσεων.

Β. ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (4) Αμέσως μετά την επιβολή των προσωρινών δασμών, αυτές οι τρεις νορβηγικές εταιρείες ενημερώθηκαν γραπτώς σχετικά με τα ουσιαστικά γεγονότα και τις παρατηρήσεις, βάσει των οποίων επιβλήθηκαν αυτοί οι προσωρινοί δασμοί.

⁽¹⁾ ΕΕ L 56 της 6. 3. 1996, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 905/98 (ΕΕ L 128 της 30. 4. 1998, σ. 18).

⁽²⁾ ΕΕ L 288 της 21. 10. 1997, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ C 235 της 31. 8. 1996, σ. 18 και ΕΕ C 235 της 31. 8. 1996, σ. 20.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 267 της 30. 9. 1997, σ. 81. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2249/98 (ΕΕ L 282 της 20. 10. 1998, σ. 57).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 228 της 15. 8. 1998, σ. 4.

- (5) Μια εταιρεία δεν υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις αφού έλαβε το ενημερωτικό έγγραφο της Επιτροπής. Επιπλέον, η εταιρεία είχε ενημερωθεί προηγουμένως από την Επιτροπή σχετικά με το ότι την 1η Ιανουαρίου 1998 είχε επιστρέψει την άδεια εξαγωγής που είχαν εκδώσει οι νορβηγικές αρχές.
- (6) Οι άλλες δύο εταιρείες υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις και έγιναν δεκτές σε ακρόαση εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε στον κανονισμό του προσωπικού δασμού.
- (7) Αφού έλαβε τις γραπτές παρατηρήσεις, η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε αναγκαίες για το σκοπό του οριστικού καθορισμού όσον αφορά τις παραβιάσεις των υποχρεώσεων.
- (8) Όσον αφορά την εταιρεία που ανέφερε πωλήσεις σε συνδεδεμένα μέρη, αυτή η περαιτέρω εξέταση επιβεβαίωσε τα προσωρινά συμπεράσματα που συνάγονται στην αιτιολογική σκέψη 11 του κανονισμού για τον προσωρινό δασμό. Έτσι, καθορίστηκε ότι σχεδόν όλες οι συναλλαγές που αναφέρθηκαν για το τέταρτο τρίμηνο του 1997, καθώς και όλες οι συναλλαγές που αναφέρονται στις τριμηνιαίες εκθέσεις που υποβλήθηκαν για το τρίτο τρίμηνο του 1997, και το πρώτο και δεύτερο τρίμηνο του 1998 εντός των καθορισμένων προθεσμιών, ήταν όντως πωλήσεις σε συνδεδεμένες εταιρείες στην Κοινότητα και όχι σε ανεξάρτητα μέρη, εφόσον οι εκθέσεις έπρεπε να αναφέρουν αυτά τα τελευταία, σύμφωνα με τους σαφείς όρους της αναλήψεως υποχρεώσεων. Αντιδρώντας στο ενημερωτικό έγγραφο που έλαβε μετά την επιβολή των προσωρινών δασμών, η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι επρόκειτο μόνον για ένα λάθος αναφοράς, και στις 15 Σεπτεμβρίου 1998 έστειλε στην Επιτροπή νέες εκθέσεις για το τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του 1997 και για το πρώτο και δεύτερο τρίμηνο του 1998. Επιπλέον, η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι οι πωλήσεις στους πρώτους ανεξάρτητους πελάτες, που αναφέρθηκαν στις αναθεωρημένες εκθέσεις, τηρούνταν τη διάταξη της ελάχιστης τιμής. Έτσι, δεν είχε προκληθεί, κατά τους ισχυρισμούς, καμιά ζημία στην κοινοτική βιομηχανία.
- (9) Στις αναλήψεις υποχρεώσεών της, η εταιρεία ανέλαβε τη δέσμευση να στείλει στην Επιτροπή, εντός των καθορισμένων προθεσμιών, μια εμπιστευτική έκθεση για όλες τις συναλλαγές των πωλήσεών της στους πρώτους ανεξάρτητους πελάτες στην Κοινότητα. Επιπλέον, η ανάληψη υποχρέωσης αναφέρει ότι η παράληψη υποβολής των τριμηνιαίων εκθέσεων, όπως απαιτείται εντός των καθορισμένων προθεσμιών, θα θεωρηθεί ως παραβίαση της ανάληψης υποχρέωσης εκτός από τις περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Παρά τους σαφείς αυτούς όρους, τους οποίους γνώριζε η εταιρεία, ανέφερε μόνον τις πωλήσεις μεταβίβασης που έγιναν εντός των δεδομένων προθεσμιών, και έτσι παραβίασε τις υποχρεώσεις της υποβολής εκθέσεων. Πράγματι, οι πωλήσεις μεταβίβασης δεν επιτρέπουν να συναχθούν συμπεράσματα για τις πραγματικές τιμές πώλησης που επιβάλλονται στους πρώτους μη συνδεδεμένους πελάτες, και έτσι δεν επιτρέπουν στην Επιτροπή να ελέγχει τις αναλήψεις υποχρεώσεων.
- (10) Λόγω του γεγονότος ότι η μη συμμόρφωση με τις ρητές υποχρεώσεις αναφοράς πρέπει να θεωρηθεί ως παραβίαση της ανάληψης υποχρεώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού αντιντάμπινγκ και το άρθρο 13 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού κατά των επιδοτήσεων, δεν θεωρείται αναγκαίο να καθοριστεί αν οι πραγματικές τιμές πωλήσεων παραβίασαν τη διάταξη της ελάχιστης τιμής που καθορίστηκε στην ανάληψη υποχρέωσης. Πράγματι, αυτό θα έδειχνε μόνον ότι, εκτός από το ότι έχει παραβιάσει την ανάληψη υποχρεώσεων υποβάλλοντας αναφορά κατά τρόπο που δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να την ελέγχει αποτελεσματικά, η εταιρεία δεν έχει τηρήσει ενδεχομένως τη διάταξη της ελάχιστης τιμής.
- (11) Η τρίτη εταιρεία παραδέχτηκε ότι είχε πραγματοποιήσει πώληση σε τιμή χαμηλότερη από την ελάχιστη τιμή που αναφέρεται στην ανάληψη υποχρέωσης, και ότι αυτή η συναλλαγή αντιπροσώπευε το σύνολο των πωλήσεων της εν λόγω παρουσίας. Ωστόσο, ο εξαγωγέας ισχυρίστηκε ότι, γι' αυτή τη συναλλαγή που θεωρήθηκε ως ειδική πώληση προοριζόμενη να γίνει άνευ κέρδους, η ελάχιστη τιμή θα είχε τηρηθεί αν απρόβλεπτοι μεταφορικοί διακανονισμοί δεν κατέληγαν σε απροσδόκητα χαμηλές τιμές πωλήσεων. Προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι τα αγαθά είχαν αποσταλεί από διαφορετικό σημείο διέλευσης συνόρων από εκείνο που είχε προβλέψει η εταιρεία, και ότι είχαν αποτελέσει αντικείμενο τμηματικής και όχι ενιαίας αποστολής, οπότε το υψηλότερο κόστος μεταφοράς που προέκυψε αύξησε το ποσό που έπρεπε να αφαιρεθεί, ανά κιλό του κόστους μεταφοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας, από τις τιμές των προϊόντων παραδοτέων με πληρωμένους τους δασμούς (DDP), στον πρώτο ανεξάρτητο πελάτη, για να καθοριστεί η τιμή στα σύνορα της Κοινότητας.
- Εκτός από τη δυσκολία επαλήθευσης αυτών των υποθετικών επιχειρημάτων, που προβλήθηκαν μόνον σταδιακά, κατά τη διάρκεια των διαδοχικών εξηγήσεων, η παραβίαση φαίνεται ότι οφείλεται στο γεγονός ότι οι πωλήσεις έγιναν σε τιμές που ήταν πολύ κοντά στο επίπεδο της ελάχιστης τιμής, χωρίς να αποφέρουν κάποιο κέρδος. Με βάση τους σαφείς όρους της υποχρέωσης ελάχιστης τιμής, που περιλαμβάνουν την αφαίρεση από τα άμεσα έξοδα πωλήσεων στην περίπτωση των πωλήσεων των αγαθών παραδοτέων με πληρωμένους τους δασμούς, (DDP), η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει το ότι τηρείται η ελάχιστη τιμή ανεξάρτητα από το αν μπορούν να γίνουν ευνοϊκοί διακανονισμοί για τη μεταφορά ή άλλως.

Γ. ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (12) Τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν σχετικά με τα ουσιαστικά γεγονότα και τις παρατηρήσεις, βάσει των οποίων επρόκειτο να επιβεβαιωθεί το ότι η Επιτροπή επρόκειτο να αποσύρει την αποδοχή της

αναλήψεως των υποχρώσεών τους και να συσταθεί η επιβολή οριστικών δασμών αντντάμπινγκ και αντισταθμιστικών δασμών και η οριστική είσπραξη των ποσών που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση μέσω των προσωρινών δασμών. Καθορίστηκε επίσης περίοδος εντός της οποίας τα μέρη μπορούσαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μετά την κοινοποίηση αυτή.

- (13) Αφού εξετάστηκαν δεόντως οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν, συνάγεται το συμπέρασμα ότι θα πρέπει να επιβληθούν οριστικοί δασμοί αντντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί στις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Νορβηγίας, που εξάγεται από τις εταιρείες που απαριθμούνται στο παράρτημα I.

- (14) Όι έρευνες που οδήγησαν στην ανάληψη υποχρεώσεων είχαν καταλήξει στον τελικό προσδιορισμό του ντάμπινγκ και της ζημίας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1890/97 ⁽¹⁾ και στον οριστικό προσδιορισμό της άσκησης πρακτικών επιδοτήσεων και της ζημίας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1891/97 ⁽²⁾. Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού αντντάμπινγκ και με το άρθρο 13 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού κατά των επιδοτήσεων, το ποσοστό των οριστικών δασμών για τις τρεις νορβηγικές εταιρείες θα πρέπει να καθοριστεί στο επίπεδο των δασμών που έχουν καθοριστεί σ' αυτούς τους δύο κανονισμούς.

Δ. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΔΑΣΜΩΝ

- (15) Διαπιστώθηκε ότι έχει παραβιαστεί η ανάληψη υποχρεώσεων όσον αφορά τους τρεις εξαγωγείς που απαριθμούνται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού. Επομένως, θεωρείται αναγκαίο να εισπραχθούν οριστικά τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση μέσω των προσωρινών δασμών αντντάμπινγκ και των αντισταθμιστικών δασμών στο επίπεδο των οριστικών δασμών.

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

Βρυξέλλες, 10 Δεκεμβρίου 1998.

Ε. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ ΠΟΥ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ ΑΝΤΝΤΑΜΠΙΝΓΚ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

- (16) Τα παραρτήματα των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1890/97 και (ΕΚ) αριθ. 1891/97 με τα οποία απαλλάσσονται από τους δασμούς τα μέρη που απαριθμούνται σ' αυτά, θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να αρθεί η απαλλαγή για τις τρεις εταιρείες που απαριθμούνται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1890/97 αντικαθίσταται από το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
2. Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1891/97 αντικαθίσταται από το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση μέσω των προσωρινών δασμών αντντάμπινγκ και των αντισταθμιστικών δασμών που έχουν επιβληθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1126/98 όσον αφορά τον σολομό Ατλαντικού εκτροφής (εκτός από τον άγριο) που υπάγεται στους κωδικούς ΣΟ ex 0302 12 00 (κωδικός Taric: 0302 12 00*19), ex 0304 10 13 (κωδικός Taric: 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (κωδικός Taric: 0303 22 00*19) και ex 0304 20 13 (κωδικός Taric: 0304 20 13*19), καταγωγής Νορβηγίας, και που εξάγεται από τις εταιρείες που απαριθμούνται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, εισπράττονται οριστικά.

Άρθρο 3

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

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

W. SCHÜSSEL

⁽¹⁾ ΕΕ L 267 της 30. 9. 1997, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2052/98 (ΕΕ L 264 της 29. 9. 1998, σ. 17).

⁽²⁾ ΕΕ L 267 της 30. 9. 1997, σ. 19· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2052/98 (ΕΕ L 264 της 29. 9. 1998, σ. 17).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ ΚΑΙ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

Αριθ.	Εταιρεία	Πρόσθετος κωδικός Taric
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΩΦΕΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΛΗΨΕΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

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

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

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

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2679/98 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Δεκεμβρίου 1998

για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς σε σχέση με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 235,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁽²⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι σύμφωνα με το άρθρο 7α της συνθήκης, η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο, ειδικότερα, διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων βάσει των άρθρων 30 ως 36 συνθήκης·
- (2) ότι οι παραβιάσεις αυτής της αρχής, όπως όταν σε ένα συγκεκριμένο κράτος μέλος η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εμποδίζεται από δράσεις ιδιωτών, μπορούν να διαταράξουν σοβαρά την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να προκαλέσουν σοβαρές ζημιές στους θιγόμενους ιδιώτες·
- (3) ότι προκειμένου να εξασφαλισθεί η εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συνθήκη, και, ειδικότερα, να διασφαλισθεί η σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει, αφενός, να απέχουν από την υιοθέτηση μέτρων ή συμπεριφορές που ενδέχεται να αποτελέσουν εμπόδιο στις συναλλαγές, και, αφετέρου, να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα προκειμένου να διευκολύνεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων στην επικράτειά τους·
- (4) ότι τα μέτρα αυτά δεν πρέπει να θίγουν την άσκηση θεμελιωδών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ή της ελευθερίας της απεργίας·
- (5) ότι ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την ανάληψη δράσεων που σε μερικές περιπτώσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίες σε κοινοτικό επίπεδο για την αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, λαμβανομένης υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
- (6) ότι τα κράτη μέλη έχουν αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τη δημόσια τάξη και την εσωτερική ασφάλεια καθώς και όσον αφορά τον καθορισμό του εάν, τότε και ποια μέτρα είναι αναγκαία και ανά-

λογα προκειμένου να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην επικράτειά τους σε μία συγκεκριμένη περίπτωση·

- (7) ότι πρέπει να υπάρχει επαρκής και ταχεία ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων·
- (8) ότι ένα κράτος μέλος στην επικράτεια του οποίου εμφανίζονται εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων θα πρέπει να λαμβάνει όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα προκειμένου να αποκατασταθεί το ταχύτερο δυνατό η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην επικράτειά του ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος οι εν λόγω διαταραχές ή ζημιές να συνεχισθούν, να αυξηθούν ή να γίνουν εντονότερες καθώς και ο κίνδυνος διατάραξης του εμπορίου και των συμβατικών σχέσεων επί των οποίων βασίζεται· ότι το οικείο κράτος μέλος θα πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή και εφόσον ζητηθεί τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει ή προτίθεται να λάβει για την επίτευξη του στόχου αυτού·
- (9) ότι η Επιτροπή, εκτελώντας τα καθήκοντά της δυνάμει της συνθήκης, θα πρέπει να γνωστοποιεί στο συγκεκριμένο κράτος μέλος ότι κατά τη γνώμη της υπάρχει παραβίαση και το κράτος μέλος θα πρέπει να απαντά·
- (10) ότι η συνθήκη, εκτός από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 235 της συνθήκης, δεν προβλέπει άλλες εξουσίες για την έκδοση του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για το σκοπό του παρόντος κανονισμού:

1. ο όρος «εμπόδιο» σημαίνει εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών το οποίο αποδίδεται σε ένα κράτος μέλος, είτε λόγω ενέργειας είτε λόγω αδράνειάς του, και μπορεί να συνιστά παραβίαση των άρθρων 30 έως 36 της συνθήκης, το οποίο:

α) οδηγεί σε σοβαρές διαταραχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μέσω φυσικής ή άλλης παρεμπόδισης, καθυστέρησης ή εκτροπής της εισαγωγής τους σε ένα κράτος μέλος, της εξαγωγής τους ή της δι' αυτού μεταφοράς τους·

⁽¹⁾ ΕΕ C 10 της 15. 1. 1998, σ. 14.⁽²⁾ ΕΕ C 359 της 23. 11. 1998.⁽³⁾ ΕΕ C 214 της 10. 7. 1998, σ. 90.

β) προκαλεί σοβαρές ζημιές στους θιγόμενους ιδιώτες και

γ) απαιτεί άμεση δράση προκειμένου να προληφθεί η συνέχιση, η αύξηση ή η ένταση των εν λόγω διαταραχών ή ζημιών·

2. ο όρος «αδράνεια» καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους, αν και υφίσταται εμπόδιο που προκαλείται από δράσεις ιδιωτών, δεν λαμβάνουν όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα στο πλαίσιο των εξουσιών τους προκειμένου να αρθεί το εμπόδιο και να διασφαλισθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην επικράτειά τους.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός δεν μπορεί να ερμηνευθεί ότι με οιοδήποτε τρόπο θίγει την άσκηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων όπως αυτά αναγνωρίζονται στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ή της ελευθερίας της απεργίας. Τα δικαιώματα αυτά μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν το δικαίωμα ή την ελευθερία ανάληψης και άλλων δράσεων που καλύπτονται από τα ειδικά καθεστώτα εργασιακών σχέσεων στα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

1. Όταν υπάρχει ή απειλείται εμπόδιο:

α) οιοδήποτε κράτος μέλος (είτε είναι το συγκεκριμένο κράτος μέλος είτε όχι) το οποίο έχει σχετικές πληροφορίες τις διαβιβάζει αμέσως στην Επιτροπή και

β) η Επιτροπή διαβιβάζει αμέσως στα κράτη μέλη τις πληροφορίες αυτές και οιοδήποτε σχετικές πληροφορίες από οιαδήποτε άλλη πηγή.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος απαντά το ταχύτερο δυνατόν στα αιτήματα ενημέρωσης από την Επιτροπή και από άλλα κράτη μέλη, όσον αφορά τη φύση του πραγματικού ή του απειλούμενου εμποδίου και τα μέτρα που έχει λάβει ή προτίθεται να λάβει. Οι ανταλλαγείσες μεταξύ κρατών μελών πληροφορίες διαβιβάζονται επίσης και στην Επιτροπή.

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

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1998.

Άρθρο 4

1. Όταν εμφανίζεται εμπόδιο βάσει του άρθρου 2, το συγκεκριμένο κράτος μέλος:

α) λαμβάνει όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων στην επικράτεια του κράτους μέλους σύμφωνα με τη συνθήκη, και

β) ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έχουν λάβει ή προτίθενται να λάβουν οι αρχές του.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει αμέσως τις πληροφορίες που έλαβε κατά την παράγραφο 1 στοιχείο β) στα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

1. Όταν η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει κάποιο εμπόδιο σε ένα κράτος μέλος, γνωστοποιεί στο συγκεκριμένο κράτος μέλος τους λόγους που την οδήγησαν στο συμπέρασμα αυτό και ζητά από το κράτος μέλος να λάβει όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα ώστε να άρει το εν λόγω εμπόδιο εντός προθεσμίας που θέτει ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα της περίπτωσης.

2. Κατά τη συναγωγή των συμπερασμάτων της, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το άρθρο 2.

3. Η Επιτροπή δύναται να δημοσιεύσει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* το κείμενο της κοινοποίησης που έχει αποστείλει στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και διαβιβάζει αμέσως το κείμενο σε πάντα ενδιαφερόμενο.

4. Εντός πέντε εργασίμων ημερών από τη λήψη του κειμένου, το κράτος μέλος:

— ενημερώνει την Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε ή προτίθεται να λάβει για την εφαρμογή της παραγράφου 1 είτε

— γνωστοποιεί τους λόγους για τους οποίους κρίνει ότι δεν υπάρχει εμπόδιο που συνιστά παραβίαση των άρθρων 30 έως 36 της συνθήκης.

5. Κατ' εξαίρεση η Επιτροπή ενδέχεται να επιτρέψει παράταση της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 εάν το ζητήσει το κράτος μέλος για αιτιολογημένους λόγους και εφόσον οι λόγοι αυτοί κριθούν αποδεκτοί.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. FARNLEITNER

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Δεκεμβρίου 1998

για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ,

ΤΟΝΙΖΟΝΤΑΣ τον κεντρικό ρόλο της ενιαίας αγοράς στη συνολική στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας, της οικονομικής προόδου και της απασχόλησης,

ΤΟΝΙΖΟΝΤΑΣ επίσης τη θεμελιώδη σημασία της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων για την καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ την υποχρέωση των κρατών να εξασφαλίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 36 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και επιβεβαιώνοντας την πλήρη δέσμευσή τους να αντιμετωπίζουν ταχέως και αποτελεσματικά τα σχετικά προβλήματα,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι σοβαρά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων δημιουργούν σημαντικό οικονομικό κόστος στους ιδιώτες και παρεμποδίζουν τις σύγχρονες μεθόδους διανομής και παραγωγής σημειώνοντας επίσης ότι τα εμπόδια αυτά δημιουργούν σοβαρές αμφιβολίες περί την αξιοπιστία της ενιαίας αγοράς, της οποίας η αποτελεσματική λειτουργία αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία ενόψει της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης και της διεύρυνσης,

ΤΟΝΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη ταχείας και αποτελεσματικής δράσης από τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, μεταξύ άλλων και διά της διοικητικής συνεργασίας,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ τα συμπεράσματα των Ευρωπαϊκών Συμβουλίων του Άμστερνταμ και του Λουξεμβούργου,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2679/98, της 7ης Δεκεμβρίου 1998, για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς σε σχέση με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών (¹),

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ επίσης την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 9ης Δεκεμβρίου 1997 (υπόθεση C-265/95) στην οποία υπενθυμίζεται η υποχρέωση των κρατών μελών να προβούν σε όλες τις αναγκαίες και ανάλογες δράσεις που διαθέτουν προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων,

ΤΟΝΙΖΟΝΤΑΣ ότι αποκλείονται οι παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να περιορίσουν ή να θίξουν την άσκηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώμα-

τος ή της ελευθερίας της απεργίας όπως αναγνωρίζεται στα κράτη μέλη,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

1. ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ αναλαμβάνουν να πράξουν παν το δυνατόν, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ή της ελευθερίας της απεργίας, προκειμένου να διατηρηθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και να αντιμετωπίζονται ταχέως οι ενέργειες που διαταράσσουν σοβαρά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2679/98.

2. ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ αναλαμβάνουν να ενημερώνουν τις επιχειρήσεις σχετικά με τις διαταραχές αυτές και τα ληφθέντα αντίμετρα.

3. ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ συμφωνούν να εξασφαλίσουν ταχείες και αποτελεσματικές διαδικασίες προσφυγής για τους ζημιωθέντες ως αποτέλεσμα παράβασης της συνθήκης που προκαλείται από εμπόδιο κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2679/98. Αναλαμβάνουν να λάβουν όλα τα εύλογα και κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσουν τους ζημιωθέντες από τέτοιου είδους παράβαση για την ύπαρξη των δυνατοτήτων προσφυγής και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για την άσκησή τους.

4. ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ συμφωνούν επίσης να πράξουν τα δέοντα, σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι αιτήσεις εξέτασης θεμάτων σχετικών με την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων θα μπορούν να αντιμετωπίζονται ταχέως στο κατάλληλο επίπεδο εντός του Συμβουλίου, εάν μία συγκεκριμένη περίπτωση το δικαιολογεί.

5. ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ σημειώνει την πρόθεση της Επιτροπής να επιβάλει αυστηρές προθεσμίες για τις διαδικασίες βάσει του άρθρου 169 της συνθήκης όσον αφορά τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2679/98 και ζητά από την Επιτροπή να το ενημερώσει για συγκεκριμένες σχετικές πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν.

6. ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ σημειώνουν ότι στις περιπτώσεις στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 5 η προθεσμία που ορίζει η Επιτροπή για την υποβολή παρατηρήσεων μπορεί να είναι ακόμα και πέντε εργάσιμες ημέρες, όπως και η προθεσμία απάντησης σε μία αιτιολογημένη γνώμη.

(¹) Βλέπε σελίδα 8 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

7. ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ καλεί το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων να εξετάσει εάν μπορεί να υπάρξει ταχεία διεκπεραίωση των υποθέσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2679/98 και υπόσχεται ότι θα εξετάσει επειγόντως και με ανοικτό πνεύμα οιοσδήποτε προτάσεις τροποποίησης του κανονισμού διαδικασίας του Δικαστηρίου.
8. ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση μία διετία μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2679/98, με θέμα την εφαρμογή του.
-

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2680/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****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,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3813/92 του Συμβουλίου, της 28ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη λογιστική μονάδα και τις ισοτιμίες που πρέπει να εφαρμόζονται στα πλαίσια της κοινής γεωργικής πολιτικής ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 150/95 ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 3,

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 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

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.

⁽³⁾ ΕΕ L 387 της 31. 12. 1992, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 22 της 31. 1. 1995, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(σε Ecu/100 χιλιόγραμμα)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
	999	116,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6
	204	45,7
	388	45,4
	999	43,6
0805 20 10	204	64,8
	999	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4
	464	258,6
	999	159,0
0805 30 10	052	58,6
	600	95,5
	999	77,0
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
	999	57,0
0808 20 50	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

⁽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. 2681/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Δεκεμβρίου 1998

για τον καθορισμό της ανώτατης τιμής αγοράς και των ποσοτήτων βοείου κρέατος που αγοράζονται στην παρέμβαση με τον 214ο μερικό διαγωνισμό που πραγματοποιείται στο πλαίσιο των γενικών μέτρων παρεμβάσεως σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1627/89

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 805/68 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1968, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα του βοείου κρέατος ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1633/98 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας:

ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2456/93 της Επιτροπής, της 1ης Σεπτεμβρίου 1993, περί λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 805/68 του Συμβουλίου όσον αφορά τα γενικά και ειδικά μέτρα παρέμβασης στον τομέα του βοείου κρέατος ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2304/98 ⁽⁴⁾, ανοίχθηκε διαγωνισμός από το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1627/89 της Επιτροπής, της 9ης Ιουνίου 1989, για την αγορά βοείου κρέατος μέσω διαγωνισμού ⁽⁵⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2466/98 ⁽⁶⁾.

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2456/93, καθορίστηκε μια ανώτατη τιμή αγοράς για την ποιότητα R3, κατά περίπτωση, για κάθε μερικό διαγωνισμό, λαμβανομένων υπόψη των προσφορών που υποβλήθηκαν· ότι σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 μπορεί να αποφασιστεί να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό· ότι, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού, λαμβάνονται υπόψη οι προσφορές που είναι κατώτερες ή ίσες με την εν λόγω ανώτατη τιμή χωρίς εντούτοις να υπερβαίνει τη μέση τιμή της εθνικής ή περιφερειακής αγοράς αυξημένη κατά το ποσό που αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο 1·

ότι, μετά από εξέταση των υποβληθεισών προσφορών για τον 214ο μερικό διαγωνισμό και λαμβανομένων υπόψη, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 805/68, των απαιτήσεων για λογική στήριξη της αγοράς, καθώς και της εποχικής εξέλιξης των σφαγών και των τιμών, θα πρέπει να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό για την κατηγορία Α και να καθοριστεί η ανώτατη τιμή αγοράς καθώς και οι ποσότητες που μπορούν να γίνουν δεκτές στην παρέμβαση για την κατηγορία Γ·

ότι η σπουδαιότητα των ποσοτήτων που κατακυρώθηκαν καθιστά σκόπιμη τη χρήση της δυνατότητας που προβλέπεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2456/93 για παράταση της προθεσμίας παραδόσεων των προϊόντων στην παρέμβαση·

ότι το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1103/97 του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένες διατάξεις που αφορούν την εισαγωγή του ευρώ ⁽⁷⁾, θεσπίζει ότι από την 1η Ιανουαρίου 1999 οποιαδήποτε αναφορά στο Ecu που αναγράφεται σε ένα νομικό μέσον αντικαθίσταται από αναφορά στο ευρώ με την ισοτιμία 1 EUR για 1 ECU,

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης βοείου κρέατος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στον 214ο μερικό διαγωνισμό που ανοίχθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1627/89:

α) για την κατηγορία Α δεν δίδεται συνέχεια στο διαγωνισμό·

β) για την κατηγορία Γ:

- η μέγιστη τιμή αγοράς καθορίζεται σε 235,50 Ecu ανά 100 χιλιόγραμμα σφαγίων ή μισών σφαγίων της ποιότητας R3,
- η μέγιστη αποδεκτή ποσότητα σφαγίων, μισών σφαγίων και τετάρτων ορίζεται στους 2 451 τόνους.

Άρθρο 2

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2456/93, η προθεσμία παραδόσεων των προϊόντων στην παρέμβαση παρατείνεται κατά μία εβδομάδα και λήγει στις 6 Ιανουαρίου 1999. Εντούτοις, στα κράτη μέλη στα οποία δεν πραγματοποιείται καμία παράδοση κατά τη διάρκεια της περιόδου από 24 Δεκεμβρίου 1998 έως 3 Ιανουαρίου 1999 ή κατά τη διάρκεια μέρους αυτής, η προθεσμία παραδόσεως παρατείνεται κατά τον αντίστοιχο αριθμό ημερών.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 14 Δεκεμβρίου 1998.

⁽¹⁾ ΕΕ L 148 της 28. 6. 1968, σ. 24.

⁽²⁾ ΕΕ L 210 της 28. 7. 1998, σ. 17.

⁽³⁾ ΕΕ L 225 της 4. 9. 1993, σ. 4.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 288 της 27. 10. 1998, σ. 3.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 159 της 10. 6. 1989, σ. 36.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 307 της 17. 11. 1998, σ. 13.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 162 της 19. 6. 1997, σ. 1.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2682/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την εξαγωγή μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2566/98**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,
τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς της όρυζας⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2072/98⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2566/98 της Επιτροπής⁽³⁾ προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιστροφή κατά την εξαγωγή ρυζιού·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 584/75 της Επιτροπής⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 299/95⁽⁵⁾, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία·

ότι, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, δεν ενδείκνυται να καθοριστεί η μέγιστη επιστροφή·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που υποβλήθηκαν από τις 7 έως τις 10 Δεκεμβρίου 1998 στα πλαίσια της δημοπρασίας της επιστροφής κατά την εξαγωγή μακρόσπερμου λευκασμένου ρυζιού του κωδικού ΣΟ 1006 30 67 προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2566/98.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής⁽¹⁾ ΕΕ L 329 της 30. 12. 1995, σ. 18.⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 30. 9. 1998, σ. 4.⁽³⁾ ΕΕ L 320 της 28. 11. 1998, σ. 49.⁽⁴⁾ ΕΕ L 61 της 7. 3. 1975, σ. 25.⁽⁵⁾ ΕΕ L 35 της 15. 2. 1995, σ. 8.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2683/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****σχετικά με τις προσφορές που υποβλήθηκαν για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού προς τη νήσο Ρεϋνιόν, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2563/98**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργάνωσης αγοράς της όρυζας ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2072/98 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 10 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 1989, περί λεπτομερών κανόνων εφαρμογής σχετικά με τις αποστολές ρυζιού στη Ρεϋνιόν ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας:

ότι, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2563/98 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιδότηση κατά την αποστολή ρυζιού προς τη νήσο Ρεϋνιόν·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία·

ότι, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2692/89, δεν ενδείκνυται να καθορισθεί η μέγιστη επιδότηση·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που υποβλήθηκαν από τις 7 έως τις 10 Δεκεμβρίου 1998 στο πλαίσιο της δημοπρασίας της επιδότησης για την αποστολή μακρόσπερμου αποφλοιωμένου ρυζιού του κωδικού ΣΟ 1006 20 98 προς τη νήσο Ρεϋνιόν, που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2563/98.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 329 της 30. 12. 1995, σ. 18.

⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 30. 9. 1998, σ. 4.

⁽³⁾ ΕΕ L 29 της 7. 9. 1989, σ. 8.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 320 της 28. 11. 1998, σ. 40.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2684/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού με στογγυλούς κόκκους στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2565/98**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς της όρυζας⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2072/98⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2565/98 της Επιτροπής⁽³⁾, προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιστροφή κατά την εξαγωγή του ρυζιού·ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 584/75 της Επιτροπής⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 299/95⁽⁵⁾, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν η Επιτροπή δύναται, κατά τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, να αποφασίσει τον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή· ότι, για τον καθορισμό αυτό, πρέπει να ληφθούν, κυρίως, υπόψη τα κριτήρια τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95· ότι η δημοπρασία κατακυρώνεται στον υποβάλλοντα προσφορά η οποία ευρίσκεται στο επίπεδο της μέγιστης

επιστροφής κατά την εξαγωγή ή σε κάποιο κατώτερο επίπεδο·

ότι η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω ρυζιού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού με στογγυλούς κόκκους προορισμού ορισμένων ευρωπαϊκών τρίτων χωρών, καθορίζεται βάσει προσφορών που έχουν υποβληθεί από τις 7 έως τις 10 Δεκεμβρίου 1998 σε 124,00 Ecu ανά τόνο, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2565/98.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής⁽¹⁾ ΕΕ L 329 της 30. 12. 1995, σ. 18.⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 30. 9. 1998, σ. 4.⁽³⁾ ΕΕ L 320 της 28. 11. 1998, σ. 46.⁽⁴⁾ ΕΕ L 61 της 7. 3. 1975, σ. 25.⁽⁵⁾ ΕΕ L 35 της 15. 2. 1995, σ. 8.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2685/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2564/98**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς της όρυζας ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2072/98 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2564/98 της Επιτροπής ⁽³⁾, προκηρύχθηκε δημοπρασία για την επιστροφή κατά την εξαγωγή του ρυζιού·ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 584/75 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 299/95 ⁽⁵⁾, βάσει των προσφορών που υποβλήθηκαν η Επιτροπή δύναται, κατά τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, να αποφασίσει τον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή· ότι, για τον καθορισμό αυτό, πρέπει να ληφθούν, κυρίως, υπόψη τα κριτήρια τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95· ότι η δημοπρασία κατακυρώνεται στον υποβάλλοντα προσφορά η οποία ευρίσκεται στο επίπεδο της μέγιστης

επιστροφής κατά την εξαγωγή ή σε κάποιο κατώτερο επίπεδο·

ότι η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω ρυζιού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή στρογγυλόσπερμου, μεσόσπερμου και μακρόσπερμου Α λευκασμένου ρυζιού προορισμού ορισμένων τρίτων χωρών, καθορίζεται βάσει προσφορών που έχουν υποβληθεί από τις 7 έως τις 10 Δεκεμβρίου 1998 σε 130,00 Ecu ανά τόνο, στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2564/98.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής⁽¹⁾ ΕΕ L 329 της 30. 12. 1995, σ. 18.⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 30. 9. 1998, σ. 4.⁽³⁾ ΕΕ L 320 της 28. 11. 1998, σ. 43.⁽⁴⁾ ΕΕ L 61 της 7. 3. 1975, σ. 25.⁽⁵⁾ ΕΕ L 35 της 15. 2. 1995, σ. 8.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2686/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Δεκεμβρίου 1998

για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινοτικής διαδικασίας για τον καθορισμό των ανώτατων ορίων καταλοίπων κτηνιατρικών φαρμάκων στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1990, για τη θέσπιση κοινοτικής διαδικασίας για τον καθορισμό των ανώτατων ορίων καταλοίπων κτηνιατρικών φαρμάκων στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2560/98 της Επιτροπής⁽²⁾, και ιδίως τα άρθρα 6, 7 και 8,

Εκτιμώντας:

ότι σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90, πρέπει να θεσπιστούν προοδευτικά όρια καταλοίπων κτηνιατρικών φαρμάκων για όλες τις φαρμακολογικές δραστικές ουσίες που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα σε κτηνιατρικά φάρμακα προοριζόμενα να χορηγηθούν σε παραγωγικά ζώα·

ότι τα ανώτατα όρια καταλοίπων πρέπει να θεσπιστούν μόνον αφού εξεταστούν στο πλαίσιο της επιτροπής κτηνιατρικών φαρμάκων όλα τα συναφή πληροφοριακά στοιχεία που αφορούν την ασφάλεια των καταλοίπων της σχετικής ουσίας για τον καταναλωτή τροφίμων ζωικής προέλευσης, καθώς και η επίδραση των καταλοίπων στη βιομηχανική μεταποίηση των τροφίμων·

ότι, κατά τη θέσπιση ανώτατων ορίων για τα κατάλοιπα των κτηνιατρικών φαρμάκων στα τρόφιμα ζωικής προέλευσης, χρειάζεται να καθορισθούν τα ζωικά είδη στα οποία επιτρέπεται η παρουσία των καταλοίπων αυτών, οι ποσότητες που επιτρέπεται να ανευρίσκονται σε καθένα από τους ιστούς που λαμβάνονται από το ζώο στο οποίο χορηγήθηκε το φάρμακο (ιστός-στόχος) και η φύση του καταλοίπου εκείνου που είναι κατάλληλο για τον έλεγχο των καταλοίπων (κατάλοιπο ανιχνευτή)·

ότι, για τον έλεγχο των καταλοίπων, όπως προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτό, πρέπει εν γένει να καθορίζονται ανώτατα όρια καταλοίπων για τους ιστούς στόχους του ήπατος ή των νεφρών· ότι, ωστόσο, το ήπαρ και τα νεφρά αφαιρούνται συχνά από τα σφάγια που αποτελούν αντικείμενο διεθνών συναλλαγών και ότι, ως εκ τούτου, επιβάλλεται να καθορίζονται επίσης ανώτατα όρια για τους μυς ή τους λιπώδεις ιστούς·

ότι, όσον αφορά τα κτηνιατρικά φάρμακα που προορίζονται να χορηγηθούν σε πτηνά που βρίσκονται σε περίοδο ωοτοκίας, σε ζώα που βρίσκονται σε περίοδο γαλουχίας ή σε μέλισσες, πρέπει επίσης να καθοριστούν ανώτατα όρια για τα αυγά, το γάλα ή το μέλι·

ότι πρέπει να προστεθεί η φλουμεθρίνη στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90·

ότι τα ολεϋλοελαικό, γλυκοεπτονικό ασθέστιο, γυκονογλυκοεπτονικό ασθέστιο, γυκονογαλακτικό ασθέστιο, γλουταμικό ασθέστιο, γλυκονικό νικέλιο, θειικό νικέλιο, υποφωσφορώδες νάτριο, βακίτρακίνη, θρωνοπόλη, κετοστεαρυλική αλκοόλη, μεναδιόνη, φυτομεναδιόνη, 2-πυρρολιδόνη, κετοστεαρυλικό θειικό νάτριο, αλκοόλες λανολίνης, *lespedeza capitata*, *majoranae herba*, *medicago sativa extractum*, *sinapis nigrae semen* και φλουμεθρίνη πρέπει να προστεθούν στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90·

ότι πρέπει να προβλεφθεί προθεσμία εξήντα ημερών πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ώστε να μπορέσουν τα κράτη μέλη να πραγματοποιήσουν, υπό το πρίσμα των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, τις αναγκαίες τροποποιήσεις στις άδειες κυκλοφορίας των εν λόγω φαρμακευτικών προϊόντων, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με την οδηγία 81/851/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/40/ΕΟΚ⁽⁴⁾, ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής κτηνιατρικών φαρμάκων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 224 της 18. 8. 1990, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 320 της 28. 11. 1998, σ. 28.⁽³⁾ ΕΕ L 317 της 6. 11. 1981, σ. 1.⁽⁴⁾ ΕΕ L 214 της 24. 8. 1993, σ. 31.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή
Martin BANGEMANN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 τροποποιείται ως εξής:

2. Φάρμακα δρώντα κατά των παρασίτων

2.2. Ουσίες κατά των εξωπαρασίτων

2.2.3. Πυρεθροειδή

Φαρμακολογικός ενεργός(-οί) ουσία(-ες)	Κατάλοιπο-δείκτης	Ζωικά είδη	Ανώτατα όρια καταλοίπων	Ιστοί-στόχοι	Άλλες διατάξεις
«Φλουμεθρίνη	Φλουμεθρίνη (άθροισμα των trans-Z ισομερών)	Βοοειδή	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Μύες Λιπώδης ιστός Ήπαρ Νεφροί Γάλα»	

B. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2377/90 τροποποιείται ως εξής:

1. Ανόργανες χημικές ουσίες

Φαρμακολογικός ενεργός(-οί) ουσία(-ες)	Ζωικά είδη	Άλλες διατάξεις
«Γλυκοεπτονικό ασβέστιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Γλυκονογλυκοεπτονικό ασβέστιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Γλυκονογαλακτικό ασβέστιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Γλουταμικό ασβέστιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Γλυκονικό νικέλιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Θειικό νικέλιο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Υποφωσφορώδες νάτριο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων»	

2. Οργανικές ενώσεις

Φαρμακολογικός ενεργός(-οί) ουσία(-ες)	Ζωικά είδη	Άλλες διατάξεις
«2-Πυρρολιδόνη	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	Σε παρεντερικές δόσεις έως 40 mg/kg βάρους του σώματος
Βακιτρακίνη	Βοοειδή	Για ενδομαστική χρήση μόνο σε θηλάζουσες και για όλους τους ιστούς εκτός το γάλα
Βρωνοπόλη	Σαλμονίδες	Για χρήση μόνο σε γονιμοποιημένα αυγά ιχθυοκαλλιέργειας
Κετοστεαρυλική αλκοόλη	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Φλουμεθρίνη	Μέλισσες	
Μεναδιόνη	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Ολεϋλοελαικό	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	Μόνο για τοπική χρήση
Φυτομεναδιόνη	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Κετοστεαρυλικό θειικό νάτριο	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	Μόνο για τοπική χρήση
Αλκοόλες λανολίνης	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	Μόνο για τοπική χρήση»

6. Ουσίες φυτικής προέλευσης

Φαρμακολογικός ενεργός(-οί) ουσία(-ες)	Ζωικά είδη	Άλλες διατάξεις
«Lespedeza capitata	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Majoranae herba	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	
Medicago sativa extractum	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων	Μόνο για τοπική χρήση
Sinapis nigrae semen	Όλα τα είδη παραγωγής τροφίμων»	

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2687/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****για τον καθορισμό του ανώτατου ποσού για την ενίσχυση στο συμπυκνωμένο δούτυρο για την 194η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 804/68 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1968, περί κοινής οργανώσεως της αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων ⁽¹⁾ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1587/96 ⁽²⁾ και ιδίως το άρθρο 7α παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 1990, σχετικά με τη χορήγηση δάσει της δημοπρασίας ενίσχυσης στο συμπυκνωμένο δούτυρο που προορίζεται για άμεση κατανάλωση στην Κοινότητα ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/98 ⁽⁴⁾, οι οργανισμοί παρέμβασης προβαίνουν σε διαρκή δημοπρασία για τη χορήγηση ενίσχυσης στο συμπυκνωμένο βούτυρο· ότι στο άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού προβλέπεται ότι λαμβάνοντας υπόψη τις ληφθείσες προσφορές για την κάθε ειδική δημοπρασία καθορίζεται ανώτατο ποσό ενίσχυσης για το συμπυκνωμένο βούτυρο ελάχιστης περιεκτικότητας σε λιπαρές ουσίες 96 % ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία· ότι

πρέπει συνεπώς να καθοριστεί το ποσό εγγύησης προορισμού·

ότι πρέπει να καθοριστεί, βάσει των προσφορών που έχουν υποβληθεί, το ανώτατο ποσό ενίσχυσης στο επίπεδο που αναφέρεται κατωτέρω και να καθοριστεί κατά συνέπεια το ποσό της εγγύησης προορισμού·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για την 194η ειδική δημοπρασία στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 429/90, το ανώτατο ποσό ενίσχυσης καθώς και το ποσό της εγγύησης προορισμού καθορίζονται ως εξής:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| — ανώτατο ποσό ενίσχυσης: | 134 Ecu/100 kg |
| — εγγύηση προορισμού: | 148 Ecu/100 kg. |

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 148 της 28. 6. 1968, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ L 206 της 16. 8. 1996, σ. 21.

⁽³⁾ ΕΕ L 45 της 21. 2. 1990, σ. 8.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 52 της 21. 2. 1998, σ. 18.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2688/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 11ης Δεκεμβρίου 1998****για τον καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης βουτύρου και των μεγίστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του βουτύρου και του συμπυκνωμένου βουτύρου για την 22η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,
τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 804/68 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1968, περί κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1587/96⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 6, και το άρθρο 12 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με την πώληση σε μειωμένη τιμή βουτύρου και τη χορήγηση ενισχύσεως στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο, που προορίζονται για την παρασκευή προϊόντων ζαχαροπλαστικής, παγωτών και άλλων προϊόντων διατροφής⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1982/98⁽⁴⁾, οι οργανισμοί προβαίνουν σε δημοπρασία στην πώληση ορισμένων ποσοτήτων βουτύρου που κατέχουν και στη χορήγηση ενισχύσεως στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο· ότι το άρθρο 18 του εν λόγω κανονισμού θεσπίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις προσφορές που θα ληφθούν για την κάθε ειδική δημοπρασία, καθορίζεται

μια ελάχιστη τιμή πώλησης του βουτύρου καθώς και ένα ανώτατο ποσό για την ενίσχυση που χορηγείται στην κρέμα γάλακτος, στο βούτυρο και στο συμπυκνωμένο βούτυρο που μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τον προορισμό, την περιεκτικότητα σε βουτυρική λιπαρά ουσία και τον τρόπο χρησιμοποίησης, ή αποφασίζεται να μη δοθεί συνέχεια στη δημοπρασία ότι πρέπει συνεπώς να καθοριστούν το ή τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για την 22η ειδική δημοπρασία στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97, το ανώτατο ποσό των ενισχύσεων καθώς και τα ποσά των εγγυήσεων μεταποίησης καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής⁽¹⁾ ΕΕ L 148 της 28. 6. 1968, σ. 13.⁽²⁾ ΕΕ L 206 της 16. 8. 1996, σ. 21.⁽³⁾ ΕΕ L 350 της 20. 12. 1997, σ. 3.⁽⁴⁾ ΕΕ L 256 της 18. 9. 1998, σ. 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 1998, για τον καθορισμό των ελαχίστων τιμών πώλησης δουτύρου και των μεγίστων ποσών ενίσχυσης της κρέμας γάλακτος, του δουτύρου και του συμπυκνωμένου δουτύρου για την 22η ειδική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2571/97

(σε Ecu/100 χιλιόγραμμα)

Υπόδειγμα			Α		Β	
Τρόπος χρησιμοποίησης			Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες	Με ιχνοθέτες	Χωρίς ιχνοθέτες
Ελάχιστη τιμή πώλησης	Βούτυρο ≥ 82 %	Ως έχει	—	—	—	—
		Συμπυκνωμένο	—	—	—	—
Εγγύηση μεταπώλησης		Ως έχει	—	—	—	—
		Συμπυκνωμένο	—	—	—	—
Ανώτατο ποσό ενίσχυσης	Βούτυρο ≥ 82 %		109	105	—	105
	Βούτυρο < 82 %		104	100	104	—
	Συμπυκνωμένο βούτυρο		134	130	134	130
	Κρέμα		—	—	46	44
Εγγύηση μεταποίησης	Βούτυρο		120	—	120	—
	Συμπυκνωμένο βούτυρο		148	—	148	—
	Κρέμα		—	—	51	—

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2689/98 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Δεκεμβρίου 1998

σχετικά με τον καθορισμό της διαθέσιμης ποσότητας για το πρώτο εξάμηνο του 1999 για ορισμένα προϊόντα στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων στο πλαίσιο των καθεστώτων που προβλέπονται από τις ευρωπαϊκές συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και του καθεστώτος που προβλέπεται από τις συμφωνίες ελευθέρωσης των συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και των βαλτικών χωρών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2508/87 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, για τη θέσπιση των λεπτομεριών εφαρμογής στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων, των καθεστώτων που προβλέπονται από τις ευρωπαϊκές συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και του καθεστώτος που προβλέπεται από τις συμφωνίες ελευθέρωσης των συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και των βαλτικών χωρών και του καθεστώτος που προβλέπεται στην προσωρινή συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της Σλοβενίας, καθώς και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 584/92, (ΕΚ) αριθ. 1588/94, (ΕΚ) αριθ. 1713/95 και (ΕΚ) αριθ. 455/97⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας ότι κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1620/98 της Επιτροπής⁽²⁾, για τον καθορισμό σε πιο βαθμό μπορούν να γίνουν αποδεκτές οι αιτήσεις πιστοποιητικών

εισαγωγής που υποβάλλονται τον Ιούλιο 1998 για τα εν λόγω προϊόντα, οι αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής που έχουν υποβληθεί για τα προϊόντα που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2508/97 αφορούσαν, για ορισμένα προϊόντα, ποσότητες μικρότερες από εκείνες που ήταν διαθέσιμες· ότι πρέπει, επομένως, να καθοριστεί για κάθε σχετικό προϊόν η διαθέσιμη ποσότητα για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 1999,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η διαθέσιμη ποσότητα για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 1999, δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2508/97 αναφέρεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Δεκεμβρίου 1998.

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

Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής⁽¹⁾ ΕΕ L 345 της 16. 12. 1997, σ. 31.⁽²⁾ ΕΕ L 209 της 25. 7. 1998, σ. 38.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνολικές διαθέσιμες ποσότητες για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 1999

Χώρα	Δημοκρατία της Πολωνίας			Τσεχική Δημοκρατία			Σλοβακική Δημοκρατία			Ουγγαρία		
Κωδικοί ΣΟ	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
σε τόνους	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Χώρα	Δημοκρατία της Εσθονίας			Δημοκρατία της Λετονίας				Δημοκρατία της Λιθουανίας			
Κωδικοί ΣΟ	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
σε τόνους	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Χώρα	Ρουμανία	Βουλγαρία
Κωδικοί ΣΟ	0406	0406
σε τόνους	1 659	5 060

ΟΔΗΓΙΑ 98/90/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Νοεμβρίου 1998

για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις θύρες των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/14/ΕΚ της Επιτροπής⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παραγράφος 2,

την οδηγία 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις θύρες των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 70/387/ΕΟΚ είναι μια από τις επιμέρους οδηγίες της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ τύπου που θεσπίσθηκε από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ· ότι, συνεπώς, οι διατάξεις που θεσπίστηκαν με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες ισχύουν στην οδηγία 70/387/ΕΟΚ·

ότι είναι δυνατόν να προσαρμοσθεί περαιτέρω η παρούσα οδηγία στην τεχνική πρόοδο με την παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας στους επιβάτες ορισμένων θαρέων εμπορικών οχημάτων κατά την άνοδο και κάθοδό τους από το διαμέρισμα του οδηγού·

ότι, ιδίως, βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 4 και του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, απαιτείται σε κάθε επιμέρους οδηγία να επισυνάπτεται έγγραφο πληροφοριών που να περιλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας, καθώς και πιστοποιητικό έγκρισης τύπου με βάση το παράρτημα VI της εν λόγω οδηγίας ώστε να καθίσταται δυνατή η μηχανογράφηση της έγκρισης τύπου·

ότι είναι αναγκαίο, για την πρακτική εφαρμογή της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ να προβλεφθούν ομοιόμορφες διατάξεις σε όλα τα κράτη μέλη·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας είναι σύμφωνες με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο που έχει συγκροτηθεί βάσει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

Άρθρο 1

Η οδηγία 70/387/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 οι όροι «σιδηροτροχών, ελκυστήρων, γεωργικών μηχανών και μηχανημάτων δημοσίων έργων» αντικαθίστανται από τους όρους «σιδηροτροχιών, γεωργικών και δασικών ελκυστήρων και κινητών μηχανημάτων».
2. Τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1999, κανένα κράτος μέλος δεν επιτρέπεται, για λόγους που σχετίζονται με τις θύρες:

- να αρνείται, για ένα τύπο μηχανοκίνητου οχήματος τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου, ή
- να απαγορεύει την πώληση, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων

εφόσον τα οχήματα πληρούν τις προδιαγραφές της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 2000, τα κράτη μέλη:

- δεν χορηγούν πλέον έγκριση ΕΚ τύπου, και
- μπορούν να απορρίψουν τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου,

για ένα νέο τύπο οχήματος για λόγους που σχετίζονται με τις θύρες εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 31 Ιανουαρίου 1998. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις κύριες διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στο πεδίο που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

⁽¹⁾ ΕΕ L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 91 της 25. 3. 1998, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 176 της 10. 8. 1970, σ. 5.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 30 Νοεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή
Martin BANGEMANN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Μεταξύ του διατακτικού και του παραρτήματος I παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κατάλογος παραρτημάτων:

«ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

1. *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I:* Πεδίο εφαρμογής, ορισμοί, γενικές προδιαγραφές, αίτηση έγκρισης ΕΚ τύπου, χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου, μεταβολές του τύπου και τροποποιήσεις των εγκρίσεων, συμμόρφωση της παραγωγής
Προσάρτημα 1: Έγγραφο πληροφοριών
Προσάρτημα 2: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου
 2. *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II:* Προδιαγραφές κατασκευής και εγκατάστασης και δοκιμές αντοχής
 3. *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III:* Απαιτήσεις σχετικά με την είσοδο και την έξοδο από τις θύρες του διαμερίσματος του οδηγού»
2. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ, ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ, ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ, ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 1.1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για τις θύρες των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M₁ και N⁽¹⁾.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

- 2.1. “Έγκριση τύπου ενός οχήματος” η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις θύρες του και τα ισχύοντα χαρακτηριστικά των θυρών αυτών.
- 2.2. “Τύπος οχήματος” τα οχήματα που δεν διαφέρουν ουσιαστικά όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
 - το σχεδιασμό και τα χαρακτηριστικά αντοχής των μανδάλων και γιγγλυμών των οχημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα II,
 - τις προδιαγραφές κατασκευής και εγκατάστασης αναβατήρων και βαθμίδων των οχημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα III,
 - τη θέση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των κατώτερων βαθμίδων και των χειρολαβών των οχημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα III,

εφόσον τα χαρακτηριστικά αυτά είναι δεσμευτικά για τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

3.1. Σχεδιασμός

- 3.1.1. Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του οχήματος πρέπει να επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο με πλήρη ασφάλεια.
- 3.1.2. Τα οχήματα της κατηγορίας N₂, μάζας άνω των 7,5 τόνων και της κατηγορίας N₃ πρέπει να πληρούν τις προαναφερθείσες απαιτήσεις εφόσον πληρούν τις προδιαγραφές του παραρτήματος III.

⁽¹⁾ Όπως ορίζονται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

- 3.2. Θύρες, είσοδοι και έξοδοι
- 3.2.1. Οι θύρες, οι είσοδοι και οι έξοδοι πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένες ώστε να χρησιμοποιούνται εύκολα και ακίνδυνα.
- 3.3. Θύρες και μάνδαλα
- 3.3.1. Οι θύρες και τα μάνδαλα πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε ενοχλητικός θόρυβος κατά το κλείσιμο.
- 3.3.2. Τα μάνδαλα των θυρών πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να αποφεύγεται το τυχαίο άνοιγμά τους.
- 3.4. Μάνδαλα και γιγγλυμοί (απαιτήσεις κατασκευής και εγκατάστασης)
- 3.4.1. Οι γιγγλυμοί των θυρών (εξαίρεσει των πτυσομένων θυρών), όταν βρίσκονται στην πλευρά του οχήματος, πρέπει να τοποθετούνται προς τα εμπρός κατά τη φορά της πορείας του οχήματος. Για τις διπλές θύρες, οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν για το θυρόφυλλο που ανοίγει πρώτο· το άλλο θυρόφυλλο πρέπει να είναι δυνατόν να μανδαλώνεται.
- 3.4.2. Τα μάνδαλα και οι γιγγλυμοί των πλευρικών θυρών των οχημάτων της κατηγορίας M₁ πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.
- 3.5. Αναβατήρες και βαθμίδες (απαιτήσεις κατασκευής και εγκατάστασης)
- 3.5.1. Το ακροαξόνιο, η στεφάνη (ζάντα) και τα υπόλοιπα μέρη των τροχών δεν λογίζονται ως αναβατήρες ή βαθμίδες κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, εκτός από περιπτώσεις όπου λόγοι κατασκευής ή χρήσης αποκλείουν την τοποθέτηση των αναβατήρων ή βαθμίδων σε άλλα σημεία του οχήματος.
- 3.5.2. Στα οχήματα των κατηγοριών M₁, N₁ και N₂ μέγιστης μάζας έως 7,5 τόνους, εάν το δάπεδο της εισόδου στο διαμέρισμα επιβατών απέχει άνω των 600 mm από το έδαφος, το όχημα πρέπει να έχει έναν ή περισσότερους αναβατήρες ή βαθμίδες.
- 3.5.2.1. Ωστόσο, στα οχήματα παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η απόσταση αυτή μπορεί να φθάνει έως τα 700 mm.
- 3.5.2.2. Οι αναβατήρες και οι βαθμίδες πρέπει να είναι κατασκευασμένες έτσι ώστε να αποκλείεται ο κίνδυνος ολίσθησης.
4. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ
- 4.1. Η αίτηση έγκρισης ΕΚ τύπου ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις θύρες υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.
- 4.2. Υπόδειγμα του εγγράφου πληροφοριών δίδεται στο προσάρτημα 1.
- 4.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τις δοκιμές έγκρισης τύπου προσκομίζεται όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου.
5. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ
- 5.1. Εφόσον τηρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση ΕΚ τύπου βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
- 5.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης ΕΚ τύπου δίδεται στο προσάρτημα 2.
- 5.3. Σε κάθε τύπο οχήματος που εγκρίνεται αποδίδεται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Το ίδιο κράτος μέλος δεν μπορεί να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.
6. ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ
- 6.1. Σε περίπτωση που υπάρχουν μεταβολές του τύπου, ο οποίος έχει εγκριθεί βάσει της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
7. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 7.1. Λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για να εξασφαλίζεται συμμόρφωση της παραγωγής.

Προσάρτημα 1

ΕΓΓΡΑΦΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ. . . .

βάσει του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου(*) σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου ενός οχήματος όσον αφορά τις θύρες (οδηγία 70/387/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία . . . / . . . / ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων.

Τυχόν σχέδια υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Οι τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Στην περίπτωση λειτουργιών που ελέγχονται με μικροεπεξεργαστή, πρέπει να δίδονται οι αντίστοιχες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ
- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική επισήμανση στο όχημα (6):
- 0.3.1. Θέση της εν λόγω επισήμανσης:
- 0.4. Κατηγορία οχήματος (γ):
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:
9. ΑΜΑΞΩΜΑ
- 9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής:
- 9.3. Θύρες επιβατών, μάνδαλα και γιγλυμοί:
- 9.3.1. Είδος θύρας και αριθμός θυρών:
- 9.3.1.1. Διαστάσεις, φορά και μέγιστη γωνία ανοίγματος:
- 9.3.2. Σχέδιο μανδάλων και γιγλυμών και θέση τους στις θύρες:
- 9.3.3. Τεχνική περιγραφή μανδάλων και γιγλυμών:
- 9.3.4. (Διαστασιολογημένες) λεπτομέρειες των εισόδων, των βαθμίδων και των αναγκαίων λαβών όπου υπάρχουν:

(*) Η αρίθμηση των σημείων και υποσημειώσεων που χρησιμοποιείται στο παρόν έγγραφο πληροφοριών αντιστοιχεί σε εκείνη του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Τα σημεία που δεν σχετίζονται με τον σκοπό της παρούσας οδηγίας έχουν παραλειφθεί.

Πρόσθετες πληροφορίες για τα οχήματα παντός εδάφους

- 1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών:
- 1.3.3. Κινητήριои άξονες (αριθμός, θέση, σύζευξη):
- 2.4.1. Για πλαίσιο χωρίς αμάξωμα
- 2.4.1.4.1. Γωνία προσέγγισης (ιδα):
- 2.4.1.5.1. Γωνία φυγής (ιδδ):
- 2.4.1.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ)
- 2.4.1.6.1. Μεταξύ των αξόνων:.....
- 2.4.1.6.2. Κάτω από τον (τους) εμπρόσθιο(-ους) άξονα(-ες):
- 2.4.1.6.3. Κάτω από τον (τους) πίσω άξονα(-ες):
- 2.4.1.7. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (ιδγ):.....
- 2.4.2. Για πλαίσιο με αμάξωμα
- 2.4.2.4.1. Γωνία προσέγγισης (ιδα):
- 2.4.2.5.1. Γωνία φυγής (ιδγ):
- 2.4.2.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο στοιχείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ):
- 2.4.2.6.1. Μεταξύ των αξόνων:.....
- 2.4.2.6.2. Κάτω από τον (τους) εμπρόσθιο(-ους) άξονα(-ες):
- 2.4.2.6.3. Κάτω από τον (τους) πίσω άξονα(-ες):
- 2.4.2.7. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (ιδγ):.....
- 2.15. Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια (μόνον το όχημα):.....
- 4.9. Αναστολές διαφορικού: ναι/όχι/προαιρετικό (¹)

(¹) Διαγράψτε ό,τι δεν χρειάζεται.

Προσάρτημα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[μέγιστο μέγεθος A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

Σφραγίδα
της διοίκησης

Κοινοποίηση σχετικά με την

- έγκριση τύπου ⁽¹⁾
- επέκταση της έγκρισης τύπου ⁽¹⁾
- απόρριψη της έγκρισης τύπου ⁽¹⁾
- ανάκληση της έγκρισης τύπου ⁽¹⁾

ενός τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας ⁽¹⁾ βάσει της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου:.....

Λόγος επέκτασης:.....

ΤΜΗΜΑ I

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):.....
- 0.2. Τύπος:.....
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον επισημαίνονται επί του οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Θέση της εν λόγω επισημάνσεως:
- 0.4. Κατηγορία οχήματος ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:.....
- 0.7. Για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες, τύπος και μέθοδος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου:
- 0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

⁽¹⁾ Διαγράψτε ό,τι δεν χρειάζεται.

⁽²⁾ Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους με την περιγραφή των τύπων οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας που καλύπτει το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι εν λόγω χαρακτήρες αντικαθίστανται στα έγγραφα από το σύμβολο “?” (π.χ. ABC??123??).

⁽³⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

ΤΜΗΜΑ II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (εφόσον χρειάζεται): βλέπε προσθήκη
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
5. (Τύχον) παρατηρήσεις: βλέπε προσθήκη
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:
9. Επισυνάπτεται πίνακας περιεχομένων στο πακέτο πληροφοριών, το οποίο παραδίδεται στην αρχή που είναι αρμόδια για την έγκριση τύπου και παρέχεται κατόπιν αίτησης.

Προσθήκη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου αριθ. ...

σχετικά με την έγκριση τύπου μιας ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας βάσει της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες:
 - 1.1. Μορφή(-ες) θύρας επιβατών:
 - 1.2. Μέθοδος ανοίγματος:
 - 1.3. Μέθοδος ανοίγματος μανδάλου:
5. Παρατηρήσεις: »

3. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:
- α) Στην επικεφαλίδα, οι όροι «ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ» αντικαθίστανται από τους όρους «ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Μ₁».
- β) Στο σημείο 1.1, ο όρος «οδηγία» αντικαθίσταται από τον όρο «παράρτημα».
4. Προστίθεται το ακόλουθο νέο παράρτημα III:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΥΡΕΣ ΤΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Ν₂ ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΜΑΖΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 7,5 ΤΟΝΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Ν₃

1. Βαθμίδες πρόσβασης στο διαμέρισμα οδηγού (βλέπε σχήμα 1)
 - 1.1. Η απόσταση (Α) της άνω επιφανείας της χαμηλότερης βαθμίδας από το έδαφος, μετρούμενη με το όχημα σε κατάσταση λειτουργίας επί οριζόντιας και επίπεδης επιφανείας, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 600 mm.
 - 1.1.1. Ωστόσο, για τα οχήματα παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στο παράρτημα II Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, η απόσταση (Α) μπορεί να αυξηθεί έως τα 700 mm.
 - 1.2. Η απόσταση (Β) μεταξύ της άνω επιφανείας των βαθμίδων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 400 mm. Η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών βαθμίδων δεν πρέπει να ποικίλλει άνω των 50 mm.
 - 1.2.1. Ωστόσο, για τα οχήματα παντός εδάφους (βλέπε σημείο 1.1.1), η τελευταία αυτή απόσταση μπορεί να αυξηθεί έως 100 mm.
 - 1.3. Επίσης, πρέπει να πληρούνται οι κάτωθι ελάχιστες γεωμετρικές προδιαγραφές:

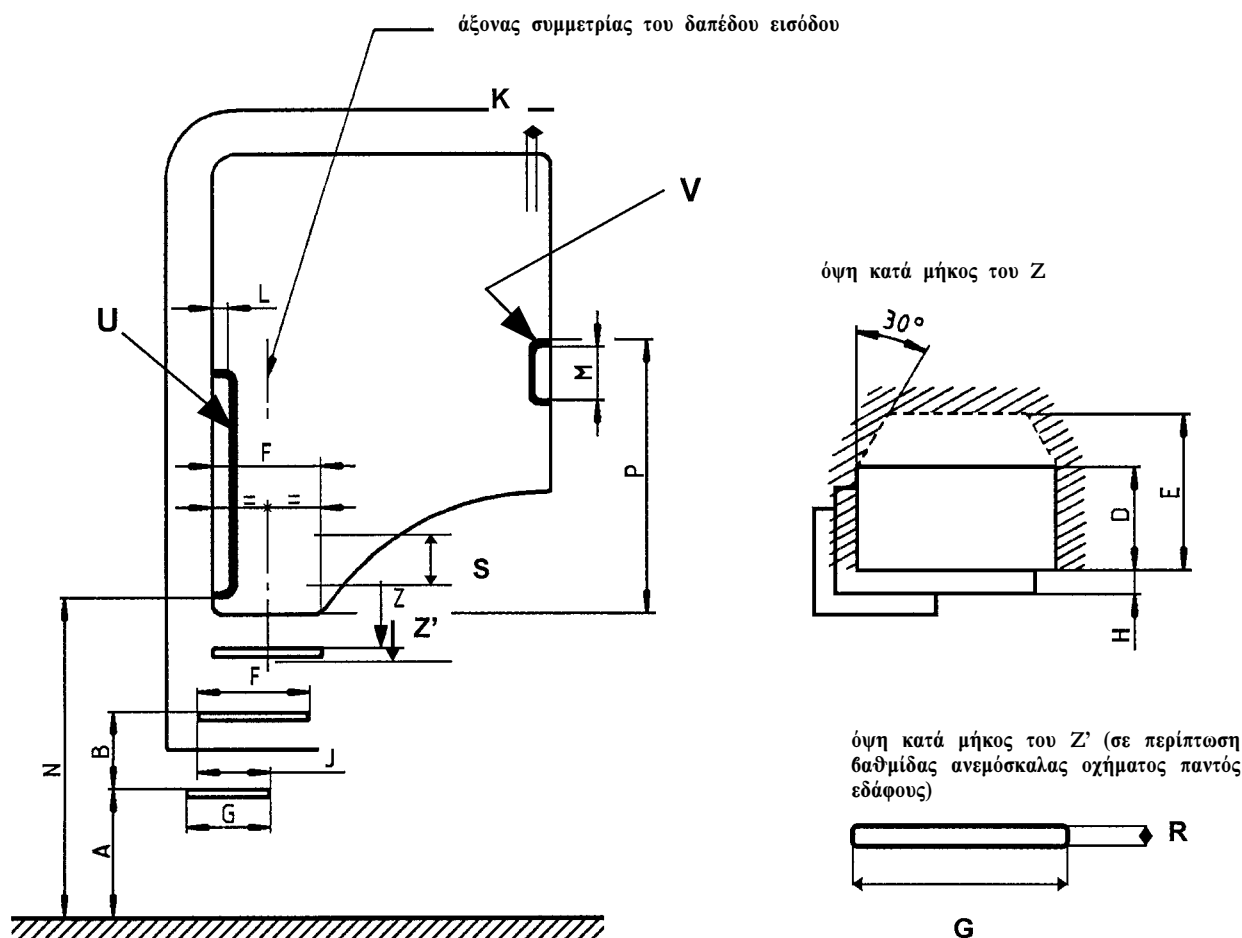
— Πάτημα βαθμίδας (D):	80 mm
— Συνολικό βάθος βαθμίδας (E) (με το πάτημα):	150 mm
— Μήκος βαθμίδας (F):	300 mm
— Πλάτος χαμηλότερης βαθμίδας (G):	200 mm
— Ύψος βαθμίδας (S):	120 mm
— Εγκάρσια εσοχή μεταξύ βαθμίδων (H):	0 mm
— Διαμήκη επικάλυψη (J):	200 mm.
 - 1.3.1. Ωστόσο, για τα οχήματα παντός εδάφους (βλέπε σημείο 1.1.1), η τιμή (F) μπορεί να μειωθεί στα 200 mm.
 - 1.4. Η χαμηλότερη βαθμίδα μπορεί να σχεδιασθεί ως βαθμίδα ανεμόσκαλας, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για λόγους σχετιζόμενους με την κατασκευή ή τη χρήση, και στην περίπτωση των οχημάτων παντός εδάφους (βλέπε σημείο 1.1.1). Τότε, το πλάτος της βαθμίδας (R) πρέπει να είναι τουλάχιστον 20 mm.
 - 1.4.1. Οι βαθμίδες κυκλικής διατομής δεν επιτρέπονται.
 - 1.5. Κατά την κάθοδο από το διαμέρισμα του οδηγού, η θέση της ανώτατης βαθμίδας πρέπει να είναι εμφανής.
 - 1.6. Η άνω επιφάνεια των βαθμίδων πρέπει να είναι αντιολισθητική. Επίσης, οι βαθμίδες που εκτίθενται στις καιρικές συνθήκες και τη ρύπανση πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη απορροή (αποστραγγιστική επιφάνεια).
2. Πρόσβαση στις χειρολαβές του διαμερίσματος οδηγού (βλέπε σχήμα 1)
 - 2.1. Για την πρόσβαση στο διαμέρισμα οδηγού πρέπει να προβλέπεται μία ή περισσότερες χειρολαβές και χειρολισθήρες ή άλλη ισοδύναμη διάταξη συγκράτησης.
 - 2.1.1. Οι χειρολισθήρες ή οι χειρολαβές πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να δράττονται εύκολα και να μην παρεμποδίζουν την πρόσβαση.
 - 2.1.2. Επιτρέπεται μέγιστο μήκος διακοπής 100 mm στην επιφάνεια συγκράτησης των χειρολισθήρων ή των χειρολαβών ή των ισοδύναμων διατάξεων (π.χ. ενδιάμεση στερέωση).
 - 2.1.3. Στις προσβάσεις άνω των δύο βαθμίδων, οι χειρολισθήρες, οι χειρολαβές ή οι ισοδύναμες διατάξεις πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε ένα άτομο να μπορεί να στηριχθεί ταυτόχρονα σε τρία σημεία (με δύο χέρια και ένα πόδι ή με δύο πόδια και ένα χέρι).

- 2.1.4. Εξαιρέσει της περίπτωσης των κλιμακοστασίων, ο σχεδιασμός και η θέση των χειρολαβών, των χειρολισθήρων ή των ισοδύναμων διατάξεων πρέπει να επιτρέπουν την κατά μέτωπο κάθοδο του οδηγού από το θάλαμο.
- 2.1.5. Το τιμόνι δύναται να θεωρείται χειρολαβή.
- 2.2. Το ύψος (N) της κατώτερης άκμης τουλάχιστον μιας χειρολαβής ή χειρολισθήρα ή ισοδύναμης διάταξης, μετρούμενο από το έδαφος με το όχημα σε κατάσταση λειτουργίας επί οριζόντιας και επίπεδης επιφάνειας, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 850 mm.
- 2.2.1. Ωστόσο, για τα οχήματα παντός εδάφους (βλέπε σημείο 1.1.1), η απόσταση (N) μπορεί να φθάνει έως τα 1 950 mm.
- 2.2.2. Εάν το ύψος του δαπέδου του διαμερίσματος του οδηγού είναι μεγαλύτερο του "N", τότε αυτό νοείται ως "N".
- 2.2.3. Επίσης, η ελάχιστη απόσταση "P" της άνω άκρης της χειρολαβής ή του χειρολισθήρα ή της ισοδύναμης διάταξης από την ανώτερη θαθμίδα (δάπεδο του διαμερίσματος οδηγού) πρέπει να είναι:
- χειρολισθήρας ή χειρολαβή ή ισοδύναμη διάταξη (U) 650 mm
 - χειρολισθήρας ή χειρολαβή ή ισοδύναμη διάταξη (V) 550 mm.
- 2.3. Πρέπει να πληρούνται οι κάτωθι γεωμετρικές προδιαγραφές:
- διάσταση λαβής (K):

ελάχιστη	16 mm
μέγιστη	38 mm,
ελάχιστο	150 mm
 - μήκος (M):

ελάχιστο	150 mm
----------	--------
 - απόσταση από τα δομικά μέρη του οχήματος (L):

40 mm τουλάχιστον με ανοικτή τη θύρα.



σχήμα

-
3. Σε περίπτωση επικλινούς δαπέδου στο διαμέρισμα οδηγού, οι απαιτούμενες μετρήσεις πραγματοποιούνται από οριζόντιο επίπεδο διερχόμενο από σημείο, το οποίο ορίζεται από την τομή της εμπρόσθιας ακμής του δαπέδου με κατακόρυφο επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο της αμέσως επόμενης θαμνίδας και είναι κάθετο προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.»
-

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 7ης Δεκεμβρίου 1998
για την τροποποίηση του εσωτερικού του κανονισμού

(98/709/EK, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 151 παράγραφος 3,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα, και ιδίως το άρθρο 30 παράγραφος 3,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, και ιδίως το άρθρο 121 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι είναι αναγκαίο να επέλθουν τροποποιήσεις στον εσωτερικό κανονισμό του Συμβουλίου ⁽¹⁾,

ότι η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα διαθέτει δικαίωμα πρωτοβουλίας στην κοινοτική διαδικασία λήψης αποφάσεων υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

ότι η σειρά με την οποία ασκείται η Προεδρία του Συμβουλίου από τα κράτη μέλη ορίζεται από το Συμβούλιο,

ότι πρέπει να προβλεφθεί απλούστερη γραπτή διαδικασία για τη διαβούλευση του Συμβουλίου με άλλα θεσμικά όργανα ή οργανισμούς,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Ο εσωτερικός κανονισμός του Συμβουλίου τροποποιείται ως εξής:

⁽¹⁾ Απόφαση 93/662/EK (ΕΕ L 304 της 10. 12. 1993, σ. 1): απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 95/24/EK, Ευρατόμ, ΕΚΑΧ (ΕΕ L 31 της 10. 2. 1995, σ. 14).

α) Το άρθρο 4 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή προσκαλείται να συμμετάσχει στις συνόδους του Συμβουλίου. Το ίδιο ισχύει για την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα στις περιπτώσεις που αυτή ασκεί το δικαίωμα της πρωτοβουλίας. Πάντως το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει να συσχεφθεί χωρίς την παρουσία της Επιτροπής ή της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας.»

β) Το άρθρο 7 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα μέλη του Συμβουλίου ψηφίζουν κατά τη σειρά των κρατών μελών που προβλέπεται στο άρθρο 27 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ), στο άρθρο 146 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) και στο άρθρο 116 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (ΕΚΑΕ), αρχίζοντας από το μέλος που σύμφωνα με τη σειρά αυτή ακολουθεί το μέλος που ασκεί την Προεδρία.»

γ) Στο άρθρο 8 παράγραφος 4 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Το Συμβούλιο μπορεί επίσης, με πρωτοβουλία της Προεδρίας, και προκειμένου να αποφασίσει διαβούλευση με άλλα θεσμικά όργανα ή οργανισμούς, να ενεργήσει με απλουστευμένη γραπτή διαδικασία σε όλες τις περιπτώσεις που απαιτείται τέτοια διαβούλευση από το κοινοτικό δίκαιο. Σ' αυτήν την περίπτωση, η απόφαση διαβούλευσης τεκμαίρεται ως εγκριθείσα κατά το πέρασ προθεσμίας που τάσσει η Προεδρία ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα της υπόθεσης, εκτός αν ένα μέλος του Συμβουλίου εγείρει αντιρρήσεις.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1998.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

W. SCHÜSSEL

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Σεπτεμβρίου 1998

επί διαδικασίας σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου (Υπόθεση VII/AMA/11/98 — Οι ιταλικοί κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας στο σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 2625]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/710/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 3,

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή που συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 11 του εν λόγω κανονισμού,

Εκτιμώντας ότι:

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

I

- (1) Στις 16 Φεβρουαρίου 1998 οι αερομεταφορείς British Airways, Iberia, Lufthansa, Ολυμπιακή Αεροπορία, Sabena, Scandinavian Airlines System και TAP Air Portugal υπέβαλαν στην Επιτροπή κοινή αίτηση, ζητώντας από αυτήν να λάβει απόφαση η οποία να έχει ως αποτέλεσμα:
 - i) να κηρυχθούν οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίστηκαν από τις ιταλικές αρχές για το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου (εφεξής «οι ιταλικοί κανόνες») ασυμβίβαστοι με το κοινοτικό δίκαιο, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92·
 - ii) να απαιτηθεί από την Ιταλία να μην εφαρμόσει τους εν λόγω κανόνες και να θεσπίσει άλλους κανόνες που να συμμορφούνται πλήρως με το κοινοτικό δίκαιο.
- (2) Στις 15 Απριλίου 1998, η Air France πληροφόρησε την Επιτροπή ότι συμπαρατάσσεται με τους προαναφερθέντες αερομεταφορείς στις ενέργειές τους κατά των ιταλικών κανόνων.
- (3) Στις 22 Απριλίου 1998, οι εν λόγω αερομεταφορείς υπέβαλαν στην Επιτροπή συμπληρωματική αίτηση ζητώντας από αυτήν να λάβει προσωρινή απόφαση πριν από οποιαδήποτε απόφαση επί της ουσίας των ιταλικών κανόνων, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω κανόνες δεν θα τεθούν σε ισχύ έως ότου δημιουργηθούν οι κατάλληλες μεταφορικές συνδέσεις με τον αερολιμένα Μαλπένσα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

- (4) Στις 27 Μαΐου 1998, η Austrian Airlines υπέβαλε στην Επιτροπή χωριστή αίτηση, η οποία είχε το ίδιο αντικείμενο με αυτό της αρχικής και των συμπληρωματικών αιτήσεων των αερομεταφορέων που υπέβαλαν την καταγγελία και η οποία βασιζόταν στους ίδιους λόγους.

II

- (5) Το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου περιλαμβάνει τους αερολιμένες του Λινάτε, του Μαλπένσα και του Orio al Serio (Bergamo). Ο αερολιμένας του Λινάτε, ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 10 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος της ενδοκοινοτικής διεθνούς και εσωτερικής εναέριας κυκλοφορίας. Ο αερολιμένας του Λινάτε αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα χωρητικότητας, δεδομένου ότι το 1997 χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα 14,2 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ η μέγιστη χωρητικότητά του υπολογίζεται σε 8 εκατομμύρια επιβάτες. Ο αερολιμένας του Μαλπένσα, που βρίσκεται σε απόσταση 53 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης, συγκεντρώνει όλες τις διηπειρωτικές πτήσεις, δεδομένου ότι λειτουργικοί περιορισμοί εμποδίζουν την εκτέλεσή τους από τον αερολιμένα του Λινάτε. Λίγες μόνον ενδοκοινοτικές πτήσεις εκτελούνται από τον εν λόγω αερολιμένα, εφόσον οι επιβάτες τείνουν να προτιμούν τον αερολιμένα του Λινάτε λόγω της θέσης του κοντά στο κέντρο της πόλης. Επομένως, ο αερολιμένας του Μαλπένσα εξυπηρέτησε μόνο 3,9 εκατομμύρια επιβάτες το 1997, ενώ η μέγιστη χωρητικότητά του υπολογίζεται σε 6 εκατομμύρια επιβάτες. Ο αερολιμένας του Orio al Serio που βρίσκεται κατά προσέγγιση σε απόσταση 50 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης και κοντά στο Bergamo, χρησιμοποιήθηκε κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και για ναυλωμένες πτήσεις, ενώ εκτελέστηκε επίσης από τον εν λόγω αερολιμένα περιορισμένος αριθμός τακτικών επιβατικών γραμμών.
- (6) Μέχρι τώρα, η κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των εν λόγω αερολιμένων καθορίστηκε από τις δυνάμεις της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τους προαναφερθέντες λειτουργικούς περιορισμούς. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα την αναποτελεσματική χρήση της υφιστάμενης χωρητικότητας των αερολιμένων, δεδομένου ότι ο αερολιμένας του Λινάτε χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον και ο αερολιμένας του Μαλπένσα χρησιμοποιήθηκε ελλιπώς. Επιπροσθέτως, κανένας από τους αερολιμένες του συστήματος δεν στάθηκε δυνατό να αναπτυχθεί ως μεγάλος αεροπορικός κόμβος για εθνικές, διεθνείς και διηπειρωτικές πτήσεις. Πράγματι, η Alitalia χρησιμοποίησε ως αεροπορικό κόμβο τον αερολιμένα Φιουμισίνιο της Ρώμης. Ως εκ τούτου, η προσφορά αεροπορικών υπηρεσιών από το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου, ειδικότερα όσον αφορά τις διηπειρωτικές πτήσεις, σαφώς δεν είναι προσαρμοσμένη στη ζήτηση, καθώς οι επιβάτες υποχρεούνται συχνά να διακινούνται μέσω κομικών αερολιμένων, όπως της Ρώμης, του Λονδίνου, της Φραγκφούρτης και του Παρισιού. Επιπλέον, με την υφιστάμενη χωρητικότητα δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί ο βραχυπρόθεσμος όγκος διακίνησης που υπολογίζεται σε 20 εκατομμύρια επιβάτες και 300 000 τόνους φορτίου κατά το έτος 2000. Συνεπώς, η παρούσα δομή και οργάνωση του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου είναι σαφώς ακατάλληλη για τις ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετεί, ήτοι της πόλης του Μιλάνου και όλης της Βορείου Ιταλίας, η οποία αντιπροσωπεύει την τρίτη μεγαλύτερη περιοχή της Κοινότητας από άποψη πληθυσμού και οικονομικής δραστηριότητας.
- (7) Κατά συνέπεια, οι ιταλικές αρχές αποφάσισαν να αναδιοργανώσουν το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου, προκειμένου να δημιουργήσουν έναν αεροπορικό κόμβο στο Μαλπένσα και να παράσχουν επαρκή χωρητικότητα αερολιμένων για το μέλλον. Ο εν λόγω στόχος πρόκειται να επιτευχθεί μέσω της επέκτασης και της αναβάθμισης του αερολιμένα του Μαλπένσα, γνωστός ως έργο Μαλπένσα 2000. Το εν λόγω έργο είναι ένα από τα 14 έργα προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δάσει της απόφασης αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Το έργο έχει την οικονομική υποστήριξη της Κοινότητας, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ETE). Τα κατασκευαστικά έργα για τον νέο τερματικό σταθμό ξεκίνησαν το 1990. Το πρώτο τμήμα θα τεθεί σε λειτουργία το 1998 με ετήσια χωρητικότητα 12 εκατομμυρίων επιβατών (η οποία θα προστεθεί στην υφιστάμενη χωρητικότητα των έξι εκατομμυρίων επιβατών) και ο τερματικός σταθμός θα ολοκληρωθεί στο σύνολό του το 2000. Η συνολική χωρητικότητα του αερολιμένα (υφιστάμενος και νέος τερματικός σταθμός) θα φτάσει έως τότε τα 24 εκατομμύρια επιβάτες.
- (8) Οι οικονομικές ρυθμίσεις στις οποίες υπόκειται ο νέος αερολιμένας του Μαλπένσα απαιτούν συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στον εν λόγω αερολιμένα. Τούτο συνεπάγεται αναγκαστικά μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας από τον αερολιμένα του Λινάτε. Εντούτοις, οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν είναι δυνατόν να διασφαλίσουν τέτοια μεταφορά, δεδομένου ότι οι επιβάτες προτιμούν γενικώς να χρησιμοποιούν το Λινάτε λόγω της θέσης του κοντά στο κέντρο της πόλης. Σε αυτή τη βάση, οι ιταλικές αρχές αποφάσισαν να θεσπίσουν υποχρεωτικούς κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που αποσκοπούν να διασφαλί-

⁽¹⁾ ΕΕ L 228 της 9. 9. 1996, σ. 1.

σουν ουσιαστική μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας από το Λινάτε στο Μαλπένσα. Από αυτή την άποψη, αξίζει να σημειωθεί ότι η ΕΤΕ χορηγεί χρηματοδοτική ενίσχυση υπό την προϋπόθεση να θεσπίσουν οι ιταλικές αρχές κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που να έχουν ως αποτέλεσμα ουσιαστική μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας από το Λινάτε στο Μαλπένσα.

- (9) Την 1η Ιουλίου 1994, οι ιταλικές αρχές εξέδωσαν το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 428, το οποίο αργότερα έγινε ο νόμος αριθ. 505 της 8ης Αυγούστου 1994 και του οποίου το άρθρο 3 παράγραφος 2 εξουσιοδοτούσε το Υπουργείο Μεταφορών να επιδιώξει συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στον αερολιμένα του Μαλπένσα εγκαίρως ενόψει της απελευθέρωσης των ευρωπαϊκών υπηρεσιών αερομεταφορών που προγραμματίσθηκε να ολοκληρωθεί την 1η Απριλίου 1997. Σε αυτή τη βάση και προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος, ο ιταλός υπουργός μεταφορών εξέδωσε το διάταγμα αριθ. 46-T στις 5 Ιουλίου 1996. Το εν λόγω διάταγμα καθορίζει τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου, όπως αναφέρονται στα σημεία 9.1, 9.2 και 9.3.
- 9.1. Το άρθρο 1 παράγραφος 1 προβλέπει ότι από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας των έργων προτεραιότητας στο Μαλπένσα 2000 (πρώτο τμήμα του νέου τερματικού σταθμού), η οποία αναμένεται να ορισθεί με μελλοντικό διάταγμα, όλες οι τακτικές και μη τακτικές πτήσεις στα διηπειρωτικά και ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών ή διεθνών ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων) θα εκτελούνται προς και από τον αερολιμένα του Μαλπένσα.
- 9.2. Το άρθρο 1 παράγραφος 2 προβλέπει ότι οι ίδιες πτήσεις μπορούν επίσης να εκτελούνται προς και από τον αερολιμένα του Orio al Serio.
- 9.3. Το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 προβλέπει ότι ο αερολιμένας του Λινάτε επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνον από τη γενική αεροπορία και για την εκτέλεση απευθείας αεροπορικών πτήσεων σε δρομολόγια που εξυπηρετούν το Μιλάνο, των οποίων ο συνολικός ετήσιος όγκος διακίνησης επιβατών ισούται ή υπερβαίνει τα δύο εκατομμύρια κατά το έτος που προηγείται της προαναφερθείσας ημερομηνίας έναρξης λειτουργίας των έργων προτεραιότητας, ή έχει ανέλθει σε ετήσιο μέσο όρο 1,75 εκατομμύρια κατά το χρονικό διάστημα των τριών προηγούμενων ετών.
- (10) Στις 13 Οκτωβρίου 1997, η ιταλική κυβέρνηση εξέδωσε το διάταγμα αριθ. 70-T, του οποίου το άρθρο 1 παράγραφος 1 προβλέπει ότι τα έργα προτεραιότητας που αναφέρονται στο διάταγμα αριθ. 46-T πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία στις 25 Οκτωβρίου 1998. Η εν λόγω ημερομηνία ορίστηκε χωρίς οιαδήποτε προηγούμενη ενημέρωση της Επιτροπής ή διαβούλευση με αυτήν.
- (11) Απόρροια των διαταγμάτων αριθ. 46-T και αριθ. 70-T είναι ότι από τις 25 Οκτωβρίου 1998 και εφεξής, όλες οι αεροπορικές υπηρεσίες προς και από το Μιλάνο θα πρέπει να εκτελούνται είτε από τον αερολιμένα του Μαλπένσα, είτε από τον αερολιμένα του Orio al Serio, εκτός από τις υπηρεσίες γενικής αεροπορίας και των υπηρεσιών αερομεταφορών που ανταποκρίνονται στα ανώτατα όρια εναέριας κυκλοφορίας που ορίζονται από το άρθρο 1 παράγραφος 4 του διατάγματος 46-T.
- (12) Στην πράξη, το μόνο δρομολόγιο που ανταποκρίνεται στα εν λόγω ανώτατα όρια είναι αυτό Μιλάνου-Ρώμης. Ως εκ τούτου, καμία άλλη υπηρεσία αερομεταφορών δεν θα επιτρέπεται στον αερολιμένα του Λινάτε.
- (13) Μεταξύ Ιουλίου και Οκτωβρίου 1997, πραγματοποιήθηκαν επαφές μεταξύ των καταγγελλόντων αερομεταφορέων (εκτός της Austrian Airlines) και των ιταλικών αρχών. Οι αερομεταφορείς δήλωσαν ότι θεωρούν ασυμβίβαστα με το κοινοτικό δίκαιο τα κριτήρια και το χρονικό πλαίσιο που προβλέπονται από τους ιταλικούς κανόνες. Οι ιταλικές αρχές δεν συμφώνησαν με τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αερομεταφορείς και επιβεβαίωσαν τόσο τα κριτήρια όσο και το χρονικό πλαίσιο των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.
- (14) Οι αιτήσεις που υποβλήθηκαν επισήμως από τους προαναφερθέντες αερομεταφορείς στην Επιτροπή (εφεξής θα αναφέρονται ως «οι αερομεταφορείς») στρέφονται τόσο κατά των κριτηρίων, όσο και του χρονικού πλαισίου που προβλέπονται στα διατάγματα αριθ. 46-T και αριθ. 70-T.
- (15) Εις Επίρρωσιν της καταγγελίας τους στην Επιτροπή κατά των ιταλικών κανόνων, οι αερομεταφορείς στηρίζονται στα επιχειρήματα που αναφέρονται στα σημεία 15.1 και 15.2.

III

- 15.1. Οι ιταλικοί κανόνες παραβιάζουν το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Οι αερομεταφορείς επισημαίνουν ότι το άρθρο 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού θεσπίζει τη γενική αρχή της ελευθερίας της πρόσβασης και ότι στην απόφασή της 95/259/ΕΚ ⁽¹⁾, (σύστημα αερολιμένων Παρισιού), η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω αρχή περιλαμβάνει το δικαίωμα επιλογής μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων ενός συστήματος αερολιμένων. Εντούτοις, το εν λόγω δικαίωμα εξακολουθεί να υπόκειται στη δυνατότητα των ιταλικών αρχών να κατανέμουν την εναέρια κυκλοφορία μεταξύ των αερολιμένων ενός συστήματος αερολιμένων βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 προβλέπει ότι το εν λόγω δικαίωμα πρέπει να ασκείται χωρίς διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων. Οι αερομεταφορείς αναφέρονται στην απόφαση της Επιτροπής 93/347/ΕΟΚ ⁽²⁾, (Viva Air), η οποία αναφέρει ότι όπως κάθε εξαίρεση στη γενική αρχή της ελευθερίας της πρόσβασης που θεσπίζεται από το άρθρο 3 παράγραφος 1, οι περιορισμοί που εισάγονται από τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρέπει να βασίζονται σε διαφανή, αντικειμενικά, σταθερά και αμερόληπτα κριτήρια. Σύμφωνα με τους αερομεταφορείς διαπράττονται δύο ξεχωριστές παραβάσεις:

- 15.1.1. Πρώτον, οι αερομεταφορείς επισημαίνουν ότι οι ιταλικοί κανόνες στην πράξη εισάγουν διακρίσεις, διότι ευνοούν την Alitalia. Από αυτή την άποψη, παραπέμπουν στην απόφαση 95/259/ΕΚ, στην οποία η Επιτροπή δηλώνει ότι η αρχή της μη διάκρισης αντιτίθεται επίσης σε οιοδήποτε μέτρο το οποίο, χωρίς να εισάγει ρητώς διακρίσεις με αναφορά στην εθνικότητα ή την ταυτότητα του αερομεταφορέα, εντούτοις στην πράξη επιφέρει, έστω και εμμέσως, διακρίσεις.

Η εφαρμογή των ιταλικών κανόνων θα έχει ως αποτέλεσμα να εκτελείται από το Λινάτε μόνον το δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης· το εν λόγω δρομολόγιο εκτελείται επί του παρόντος από ορισμένους κοινοτικούς αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένης της Alitalia. Από το Μιλάνο, η Alitalia εκτελεί κατά μέσο όρο 28 πτήσεις την ημέρα προς Ρώμη, η οποία αποτελεί τον αεροπορικό κόμβο του δικτύου της. Η Alitalia εκτελεί επί του παρόντος απευθείας δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων από το Μαλπένσα μόνο προς περιορισμένο αριθμό προορισμών (Νέα Υόρκη, Λος Άντζελες, Μαϊάμι, Τόκιο, Οζάκα και Πεκίνο), καθώς η πλειοψηφία των πτήσεών της εκτός ΕΟΧ εκτελείται από το Φιουμισίνο της Ρώμης. Η λειτουργία του Μαλπένσα 2000 δεν θα θέσει τέλος στο ρόλο του Φιουμισίνο της Ρώμης ως αεροπορικού κόμβου τόσο για τις γραμμές μεσαίων όσο και τις γραμμές μεγάλων αποστάσεων της Alitalia.

Στο προσχέδιο προγράμματος του αερομεταφορέα για τον χειμώνα 98/99 σχεδιάζεται σημαντική ανάπτυξη των υπηρεσιών για προορισμούς εκτός ΕΟΧ από το Μαλπένσα εις βάρος της Ρώμης. Εντούτοις, ορισμένοι προορισμοί θα εξακολουθήσουν να εξυπηρετούνται μόνον από τη Ρώμη και ο μεγαλύτερος αριθμός θα μοιρασθεί μεταξύ Μαλπένσα και Ρώμης (παραδείγματος χάριν, ορισμένες ημέρες της εβδομάδας από τον ένα αερολιμένα και άλλες ημέρες από τον άλλο). Κατά συνέπεια, η Alitalia μπορεί ακόμη να βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στον αεροπορικό της κόμβο της Ρώμης, τον οποίο θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί από το Λινάτε, ενώ οι μη ιταλικοί κοινοτικοί αερομεταφορείς δεν θα είναι πλέον σε θέση να εξυπηρετούν τους αεροπορικούς τους κόμβους από τον αερολιμένα του Λινάτε, καθώς θα υποχρεούνται να εκτελούν τις εν λόγω υπηρεσίες από το Μαλπένσα.

Το Μαλπένσα είναι κατά πολύ λιγότερο βολικό από το Λινάτε, λόγω της γεωγραφικής του θέσης. Η διάρκεια της διαδρομής με αυτοκίνητο μεταξύ του κέντρου της πόλης του Μιλάνου και του Μαλπένσα είναι 50-70 λεπτά, εν αντιθέσει με 15-20 λεπτά για το Λινάτε. Επί του παρόντος, δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση με κανέναν από τους εν λόγω δύο αερολιμένες και το κόστος του κομίστρου ταξί προς το Μαλπένσα (67 Ecu) είναι κατά τέσσερις φορές υψηλότερο από αυτό προς το Λινάτε (15 Ecu).

Αυτό οδηγεί σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Alitalia έναντι των μη ιταλικών κοινοτικών αερομεταφορέων για παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών σε

⁽¹⁾ ΕΕ L 162 της 13. 7. 1995, σ. 25.

⁽²⁾ ΕΕ L 140 της 11. 6. 1993, σ. 51.

προορισμούς μεγάλων και μεσαίων αποστάσεων μέσω του αεροπορικού της κόμβου. Με άλλα λόγια, οι επιβάτες που πετούν από το Μιλάνο σε προορισμό μεγάλων ή μεσαίων αποστάσεων μέσω αεροπορικού κόμβου, θα προτιμήσουν να πετάξουν μέσω του αεροπορικού κόμβου της Alitalia, παρά μέσω των αεροπορικών κόμβων που χρησιμοποιούνται από άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι αερομεταφορείς διατείνονται ότι πρωταρχικός στόχος των διαταγμάτων αριθ. 46-T και αριθ. 70-T δεν είναι να κατανείμουν την εναέρια κυκλοφορία μεταξύ του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου, αλλά να χορηγήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Alitalia.

Επιπροσθέτως, οι αερομεταφορείς θεωρούν ότι οι διακρίσεις που όπως εξηγήθηκε ανωτέρω προέρχονται από τη θέση του αερολιμένα του Μαλπένσα, ενισχύονται περαιτέρω από το γεγονός ότι το Μαλπένσα δεν θα εξυπηρετείται από κατάλληλες συγκοινωνιακές συνδέσεις προς το κέντρο της πόλης κατά το χρόνο μεταφοράς των υπηρεσιών. Καμία από τις συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ του κέντρου της πόλης και του αερολιμένα δεν θα είναι πλήρως λειτουργική έως τις 25 Οκτωβρίου 1998, ενώ αναμένεται να χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα επιπλέον 11 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τους αερομεταφορείς, η σιδηροδρομική σύνδεση δεν θα είναι έτοιμη για χρήση από τους επιβάτες πριν από τα τέλη του 1999.

Χρειάζεται ακόμη να ολοκληρωθούν σημαντικά έργα στον αυτοκινητόδρομο A8 Μιλάνο-Λίμνες, ο οποίος θα είναι ο μόνος αυτοκινητόδρομος υψηλής χωρητικότητας/υψηλών προτύπων που εξυπηρετεί τον αερολιμένα του Μαλπένσα. Ο εν λόγω αυτοκινητόδρομος παρουσιάζει ήδη υψηλή κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν περιλαμβάνουν την κατασκευή λωρίδας έκτακτης ανάγκης και μέχρι την αποπεράτωσή τους, η οποία προγραμματίζεται για τον Δεκέμβριο του 2000, η χωρητικότητα του αυτοκινητοδρόμου θα μειωθεί ακόμη περισσότερο. Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν τα σχεδιαζόμενα έργα βελτιώσουν κατά κάποιον τρόπο τη χωρητικότητα του αυτοκινητοδρόμου, θα παραμείνει ανεπαρκής για να αντιμετωπίσει την αύξηση της κυκλοφορίας που θα επέλθει από την μεταφορά 11 εκατομμυρίων επιβατών από το Λινάτε στο Μαλπένσα.

Επιπροσθέτως, καθώς θα επιτρέπεται στους οδηγούς ταξί από το Μιλάνο, για διοικητικούς λόγους, να μεταφέρουν επιβάτες μόνον από την πόλη προς τον αερολιμένα και όχι από τον αερολιμένα προς την πόλη, η μονή ταρίφα προς τον αερολιμένα θα υπολογίζεται με βάση και τη διαδρομή επιστροφής, έχοντας ως αποτέλεσμα εξαιρετικά υψηλό κόμιστρο (67,66 Ecu).

Η απουσία κατάλληλων συγκοινωνιακών συνδέσεων θα ενισχύσει την άβολη θέση του Μαλπένσα εν συγκρίσει με το Λινάτε και κατά συνέπεια τις διακρίσεις που επιφέρουν οι ιταλικοί κανόνες.

- 15.1.2. Δεύτερον, οι αερομεταφορείς επισημαίνουν ότι οι ιταλικοί κανόνες δεν είναι αναλογικοί ως προς το στόχο που επιδιώκεται από τις ιταλικές αρχές. Από αυτή την άποψη, επισημαίνουν ότι στην απόφασή της 94/290/EK⁽¹⁾, [TAT — Παρίσι(Ορλί) — Λονδίνο], η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίστηκαν από τις γαλλικές αρχές παραβιάζουν την αρχή της αναλογικότητας, δεδομένου ότι το αποτέλεσμα που επιδιώκουν θα μπορούσε να έχει επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικά και λιγότερο επιβλαβή μέτρα για το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

Οι στόχοι των ιταλικών κανόνων είναι η συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στον αερολιμένα του Μαλπένσα, προκειμένου να προωθηθεί ο ρόλος του ως διηπειρωτικός αεροπορικός κόμβος για τη Βόρεια Ιταλία και να διατηρηθεί ταυτοχρόνως σε λειτουργία ο αερολιμένας του Λινάτε. Η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του διατάγματος αριθ. 46-T ορίζει ότι ο αερολιμένας του Λινάτε θα πρέπει να διατηρηθεί σε λειτουργία εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, θα αντιτίθετο σε οιαδήποτε οικονομική λογική να στερηθεί η περιοχή από υφιστάμενη χωρητικότητα σε έναν τομέα όπως οι αερομεταφορές.

⁽¹⁾ ΕΕ L 127 της 19. 5. 1994, σ. 22.

Η μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται από τους ιταλικούς κανόνες θα έχει ως αποτέλεσμα, αφενός, να χρησιμοποιείται ελλιπώς ο αερολιμένας του Λινάτε (μόνον δύο εκατομμύρια επιβάτες θα χρησιμοποιήσουν τον εν λόγω αερολιμένα, του οποίου η μέγιστη χωρητικότητα είναι έως οκτώ εκατομμύρια επιβάτες) και αφετέρου, ο αερολιμένας του Μαλπένσα να αντιμετωπίσει μεσοπρόθεσμα προβλήματα χωρητικότητας. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Società per Azioni Esercizi Aeroportuali (SEA), της εταιρείας που διαχειρίζεται τους αερολιμένες του Μιλάνου, είναι πιθανόν το Μαλπένσα να κορεσθεί στα αμέσως επόμενα χρόνια και ένα ποσοστό πτήσεων να χρειαστεί να επιστρέψει στο Λινάτε.

Συνεπώς, οι αερομεταφορείς θεωρούν ότι οι ιταλικοί κανόνες δεν είναι αναλογικοί, δεδομένου ότι οι στόχοι που επιδιώκονται θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς διακρίσεις και με ορθολογικότερη χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων, αποφεύγοντας τόσο την ελλιπή χρήση του Λινάτε όσο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση του Μαλπένσα. Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να επιτραπεί σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να εκτελούν υπηρεσίες από τον αερολιμένα του Λινάτε προς τους οικείους αεροπορικούς κόμβους.

- 15.2. Οι ιταλικοί κανόνες είναι αντίθετοι με την απόφαση 97/789/EK ⁽¹⁾, της Επιτροπής όσον αφορά την ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στην Alitalia. Οι διακρίσεις που προκύπτουν από τους ιταλικούς κανόνες συνιστούν παράβαση της προϋπόθεσης που επιβάλλει το άρθρο 1 παράγραφος 4 της εν λόγω απόφασης, προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση της ενίσχυσης με την κοινή αγορά. Το άρθρο 1 παράγραφος 4 ορίζει ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά με την προϋπόθεση ότι η Ιταλία θα τηρήσει τη δέσμευσή της «να μην δώσει με οιονδήποτε τρόπο προτεραιότητα στην Alitalia έναντι των άλλων κοινοτικών εταιρειών, ιδίως όσον αφορά την παραχώρηση δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων εκείνων προς χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου), την κατανομή χρόνου πτήσης (slots), την παροχή υπηρεσιών εδάφους και την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα, όπου η προνομιακή μεταχείριση θα ήταν αντίθετη με το κοινοτικό δίκαιο».

IV

- (16) Προκειμένου να επιτρέψει πλήρη διερεύνηση της εν λόγω υπόθεσης στο πλαίσιο της διαδικασίας που θεσπίζεται από το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και να διασφαλίσει τα δικαιώματα της υπεράσπισης, στις 3 Μαρτίου 1998 η Επιτροπή διαδίδασε στις ιταλικές αρχές την αίτηση που υπεβλήθη από τους αερομεταφορείς και τις κάλεσε να διατυπώσουν παρατηρήσεις επ' αυτής, εντός μηνός από την εν λόγω ημερομηνία.
- (17) Ως απάντηση, οι ιταλικές αρχές διαδίδασαν υπόμνημα στην Επιτροπή την 1η Απριλίου 1998, εκθέτοντας τα ζητήματα που συνοψίζονται στα σημεία 17.1 έως 17.4.
- 17.1. Η πολιτική για τους αερολιμένες ενός κράτους εμπίπτει στην αρμοδιότητα του εν λόγω κράτους μέλους. Σε αυτή τη βάση και σύμφωνα με την απόφαση 295/95/EK το κράτος μέλος πρέπει να είναι ελεύθερο να αποφασίσει σε ποιον αερολιμένα θα δώσει προτεραιότητα για την ανάπτυξη ενός συστήματος αερολιμένων.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι η παρούσα δομή του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου δεν προσφέρει επαρκή χωρητικότητα, ώστε να αντιμετωπισθεί η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών που δημιουργείται από το Μιλάνο και την περιοχή του. Η διατήρηση της παρούσας δομής δεν θα καταστήσει ικανό το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου να αναπτυχθεί ως διεθνές σημείο σύνδεσης, όπως προβλέπεται στο πλαίσιο της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο, η Κοινότητα έχει συμπεριλάβει το έργο Μαλπένσα 2000 στον κατάλογο των έργων προτεραιότητας για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η επιτυχία του εν λόγω έργου απαιτεί τη συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στον αερολιμένα του Μαλπένσα. Από αυτή την άποψη, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων έχει συμφωνήσει να χρηματοδοτήσει τμήμα του έργου, με την προϋπόθεση ότι η συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στον αερολιμένα του Μαλπένσα θα έχει γίνει πραγματικότητα έως την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας των έργων προτεραιότητας. Σε αυτή τη βάση, οι ιταλικές αρχές εξέδωσαν τα διατάγματα αριθ. 46-T και αριθ. 70-T, τα οποία σαφώς στοχεύουν σε μια τέτοιου είδους συγκέντρωση. Σε αυτό το πλαίσιο, το Λινάτε θα διαχειρισθεί, ως συμπληρωματικός και επικουρικός αερολιμένας, την ειδική εναέρια κυκλοφορία και θα εξακολουθήσει να αποτελεί πρακτική λύση σε περίπτωση που μελλοντικά διαπιστωθεί ανεπάρκεια χωρητικότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 322 της 25. 11. 1997, σ. 44.

- 17.2. Όσον αφορά τις διακρίσεις που προκύπτουν από τους ιταλικούς κανόνες, οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι δεν γίνονται διακρίσεις, δεδομένου ότι η πρόσβαση στο δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, σύμφωνα με τους ισχύοντες κοινοτικούς κανόνες. Το εν λόγω δρομολόγιο εκτελείται επί του παρόντος από δύο αερομεταφορείς από το Λινάτε (την Alitalia και την Air One) και από δύο αερομεταφορείς από το Μαλπένσα (την Alitalia και την Meridiana).

Η συγκέντρωση της εναέριας κυκλοφορίας στο Μαλπένσα θα επιτρέψει σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να έχουν πρόσβαση από τον εν λόγω αερολιμένα σε όλους τους κοινοτικούς αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των ιταλικών αερολιμένων. Ως εκ τούτου, τα δικαιώματα ενδομεταφορών καθώς επίσης και η πέμπτη, η έκτη και η έβδομη ελευθερία θα μπορούν να ασκηθούν ελεύθερα μέσω του αερολιμένα του Μαλπένσα.

Το γεγονός ότι το εν λόγω δρομολόγιο είναι το μόνο δρομολόγιο που ανταποκρίνεται στα όρια που καθορίζονται από το διάταγμα αριθ. 46-T δεν επιφέρει καθ'αυτό ουδεμία διάκριση.

- 17.2.1. Η θέσπιση πολύ υψηλών ανωτάτων ορίων αποσκοπεί να οδηγήσει στην εκτέλεση, από τον αερολιμένα του Λινάτε, μόνο των πλέον πολυσύχναστων αεροπορικών δρομολογίων, τα οποία χρησιμοποιούνται πρωτίστως από επιβάτες που μετακινούνται από σημείο σε σημείο και απαιτούν υψηλές συχνότητες. Αυτή είναι ακριβώς η περίπτωση του δρομολογίου Μιλάνου-Ρώμης, το οποίο είναι το πλέον πολυσύχναστο αεροπορικό δρομολόγιο στην Ιταλία, με το υψηλότερο μερίδιο επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους από σημείο σε σημείο. Ο όγκος διακίνησης στο εν λόγω δρομολόγιο υπερβαίνει κατά πολύ τον όγκο όλων των άλλων αεροπορικών δρομολογίων που εκτελούνται από το Μιλάνο και τούτο δικαιολογεί κάποια ιδιαίτερη μεταχείριση. Επιπροσθέτως, το δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης δεν διαδραματίζει ρόλο δρομολογίου τροφοδότησης για τον αεροπορικό κόμβο της Alitalia στο Φιουμιτσίνιο της Ρώμης. Τούτο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι υπηρεσίες εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και όχι μόνον ανάλογα με τις λίγες ζώνες πτήσεων μεγάλων αποστάσεων που εκτελεί η Alitalia από το Φιουμιτσίνιο της Ρώμης.
- 17.2.2. Οι διακρίσεις που προκύπτουν από τους κανόνες δεν μπορούν να εκτιμηθούν με βάση την παρούσα κατάσταση. Η πολιτική της Alitalia συνίσταται σαφώς στην ανάπτυξη υπηρεσιών αεροπορικού κόμβου στο Μαλπένσα. Σε αυτή τη βάση, η Alitalia και άλλοι αερομεταφορείς θα προσφέρουν νέες απευθείας πτήσεις από το Μιλάνο, οι οποίες δεν είναι διαθέσιμες επί του παρόντος. Οι εν λόγω πτήσεις θα εκτελούνται από τον αερολιμένα του Μαλπένσα με αποτέλεσμα, οι επιβάτες να μην υποχρεούνται πλέον να ταξιδεύουν προς τον τελικό τους προορισμό μέσω αεροπορικών κόμβων που βρίσκονται σε άλλο σημείο της Κοινότητας.
- 17.2.3. Εν πάση περιπτώσει, το Μαλπένσα είναι πιο βολικό για τους χρήστες από το Λινάτε. Οι εργασίες για τις υποδομές πρόσβασης έχουν προχωρήσει σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που υπεβλήθη από τις ιταλικές αρχές. Πράγματι, ανέκαθεν θεωρείτο ότι οι αναγκαίες συνθήκες για τη μεταφορά θα ήταν η ολοκλήρωση της SS 336 (της οδού που συνδέει τον υφιστάμενο τερματικό σταθμό με τον νέο τερματικό σταθμό), η οποία θα πραγματοποιηθεί έως τις 25 Οκτωβρίου 1998. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο ανταποκρίνεται πλήρως στον όγκο κυκλοφορίας που αναμένεται να μεταφερθεί στο Μαλπένσα. Από αυτή την άποψη, είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η συνολική ζώνη προσέλευσης του Μαλπένσα και όχι μόνον η πόλη του Μιλάνου. Σε αυτή τη βάση, ο αριθμός των επιβατών για τους οποίους η γεωγραφική θέση του Μαλπένσα είναι ευνοϊκότερη από αυτή του Λινάτε ισούται λίγο έως πολύ με τη μερίδα επιβατών για τους οποίους ισχύει το αντίστροφο. Λαμβάνοντας υπόψη το πρόβλημα των υπερβολικών κομίστρων ταξί, η περιφέρεια της Λομβαρδίας έχει προτείνει να ρυθμιστούν τα κόμιστρα ταξί με τρόπο ώστε να παραμείνουν σε αποδεκτά επίπεδα.
- 17.3. Όσον αφορά την αρχή της αναλογικότητας, οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας είναι αναγκαίο να επιτύχουν το στόχο της δημιουργίας αεροπορικού κόμβου στο Μαλπένσα και της διατήρησης του Λινάτε ως συμπληρωματικού αερολιμένα.

Τα υψηλά ανώτατα όρια θα καταστήσουν δυνατόν να διατηρηθούν στο Λινάτε μόνον εκείνα τα δρομολόγια των οποίων το επίπεδο εναέριας κυκλοφορίας θα δικαιολογούσε πτήσεις τόσο από το Λινάτε όσο και από το Μαλπένσα. Το Λινάτε θα χρησιμοποιηθεί

στην πραγματικότητα για δρομολόγια στα οποία η εναέρια κυκλοφορία διεξάγεται κυρίως «από σημείο σε σημείο» και χρειάζεται να ανταποκριθεί στη ζήτηση εκ μέρους επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και επιβατών που πηγαίνουν καθημερινά. Η ελλιπής χρήση του Λινάτε δικαιολογείται προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ενός λειτουργικού αεροπορικού κόμβου στο Μαλπένσα· ο εν λόγω στόχος προϋποθέτει να ενσωματωθούν όσο το δυνατόν περισσότερα δρομολόγια μικρών και μεσαίων αποστάσεων στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Τούτο είναι αναγκαίο προκειμένου να διασφαλισθεί ότι ο αεροπορικός κόμβος του Μαλπένσα μπορεί όντως να τροφοδοτηθεί από επιβάτες που προέρχονται από διαφορετικά σημεία εντός της Κοινότητας (για παράδειγμα Λονδίνο, Βρυξέλλες, Λισαβόνα, Φραγκφούρτη, Κοπεγχάγη, Ρώμη, Παλέρμο, Βενετία, Παντελερία και ούτω καθεξής). Ομοίως, θα καταστεί δυνατόν να τροφοδοτηθούν άλλοι ευρωπαϊκοί αεροπορικοί κόμβοι από τη Ρώμη, το Μιλάνο και άλλα ιταλικά περιφερειακά κέντρα.

Οιαδήποτε άλλη σκέψη θα εισήγαγε στην πραγματικότητα διακρίσεις εις βάρος του αεροπορικού κόμβου του Μαλπένσα.

- 17.4. Όσον αφορά την παράβαση των προϋποθέσεων που επιβλήθηκαν από την απόφαση 97/789/EK, οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι τέτοιου είδους αναφορά δεν είναι σχετική, δεδομένου ότι η εν λόγω απόφαση εξεδόθη μετά τους ιταλικούς κανόνες και δεν έκανε ουδεμία αναφορά σε αυτούς.

V

- (18) Η Επιτροπή συναντήθηκε με τους αερομεταφορείς στις 10 Μαΐου 1998. Οι αερομεταφορείς τόνισαν τον επείγοντα χαρακτήρα της υπόθεσης, δεδομένου ότι η κατανομή του χρόνου χρήσης αερολιμένα για τους αερολιμένες του Μιλάνου έπρεπε να αποφασισθεί στο πλαίσιο της 102ης συνδιάσκεψης για τον συντονισμό των δρομολογίων της IATA που θα ελάμβανε χώρα στο Μόντρεαλ τον Ιούνιο του 1998.
- (19) Επί τη ευκαιρία των δύο συνεδριάσεων που πραγματοποιήθηκαν στις Βρυξέλλες στις 9 και 19 Ιουνίου 1998 και με επιστολή της 25ης Ιουνίου 1998, η Επιτροπή ενημέρωσε επισήμως τις ιταλικές αρχές για τη θέση της επί της εν λόγω υπόθεσης, με βάση τα γεγονότα που περιήλθαν επί του παρόντος εις γνώσιν της, συνοψίζοντας τους λόγους για τους οποίους είχε αμφιβολίες σχετικά με τη συμμόρφωση των ιταλικών κανόνων με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Η Επιτροπή δήλωσε ότι οι ιταλικοί κανόνες φαίνεται ότι στην πράξη είχαν ως αποτέλεσμα διακρίσεις υπέρ της Alitalia. Η Επιτροπή δήλωσε επίσης ότι οι κανόνες δεν ήταν σε καμία περίπτωση αναλογικοί προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Και τα δύο θέματα συνδέονταν ειδικότερα με την πρόοδο των προβλεπόμενων υποδομών πρόσβασης στο Μαλπένσα σε σχέση με τον όγκο διακίνησης που πρόκειται να μεταφερθεί στον εν λόγω αερολιμένα. Σε αυτή τη βάση, οι ιταλικές αρχές κλήθηκαν να τροποποιήσουν τους κανόνες, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης συμμόρφωση με το κοινοτικό δίκαιο.
- (20) Με επιστολές της 2ας και 15ης Ιουλίου 1998, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι δεν ήταν πρόθυμες να εξετάσουν οιαδήποτε τροποποίηση των κανόνων και διατύπωσαν τις παρατηρήσεις που εκτίθενται στα σημεία 20.1 έως 20.4.
- 20.1. Οι ιταλικές αρχές επανέλαβαν ότι τα κριτήρια που θεσπίστηκαν με το διάταγμα αριθ. 46-T για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας εντός του συστήματος αερολιμένων του Μιλάνου δεν συνεπάγονται οιαδήποτε διακρίσεις υπέρ της Alitalia. Εντούτοις, προκειμένου να καλησυχάσουν την Επιτροπή επ' αυτού, οι ιταλικές αρχές ανέφεραν ότι ενδεχομένως να εξετάσουν την επιβολή προϋποθέσεων για την εκμετάλλευση του δρομολογίου Μιλάνου-Ρώμης από τον αερολιμένα του Λινάτε, οι οποίες de facto θα εμποδίζουν οιαδήποτε τροφοδότηση του αεροπορικού κόμβου της Alitalia στο Φιουμισίνο της Ρώμης. Για το σκοπό αυτό, το δρομολόγιο θα μπορεί να εξυπηρετείται μόνο με βάση γραμμές τύπου κλειστής διαδρομής, με περιορισμούς στις παραδιδόμενες αποσκευές και χωρίς έλεγχο εισιτηρίων «check-in» για άλλους προορισμούς (χωρίς έκδοση στο Λινάτε κάρτας επιβίβασης για την ανταπόκριση που απογιώνεται από το Φιουμισίνο της Ρώμης).
- 20.2. Τα κριτήρια που θεσπίστηκαν από το διάταγμα αριθ. 46-T παρουσιάστηκαν στην Επιτροπή στο πλαίσιο διαφόρων συνεδριάσεων της «ομάδας Christophersen» η οποία επιφορτίστηκε με την παρακολούθηση του έργου και έλαβαν χώρα μεταξύ 1994 και 1997. Εκείνη την εποχή, η Επιτροπή δεν έθεσε οιοδήποτε πρόβλημα όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με το κοινοτικό δίκαιο. Ομοίως, η Επιτροπή ενημερωνόταν συνεχώς για τις διάφορες προθεσμίες των έργων της υποδομής πρόσβασης στο αεροδρόμιο.

- 20.3. Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων που προαναφέρθηκαν, μόνον δύο υποδομές πρόσβασης θεωρήθηκαν «ελάχιστες αλλά επαρκείς» ώστε να διασφαλισθεί η μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας στο Μαλπένσα: ο SS 336 και ο αυτοκινητόδρομος A 8 στον οποίο εκτελούνται έργα αύξησης της χωρητικότητας. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημερωνόταν συνεχώς για το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των διαφόρων έργων που αφορούσαν τις υποδομές πρόσβασης στον αερολιμένα.
- 20.4. Η θέση που εκφράστηκε από την Επιτροπή συνιστά απειλή για την επιτυχία της δημιουργίας ενός πλήρως βιώσιμου και λειτουργικού αεροπορικού κόμβου στο Μαλπένσα. Ως εκ τούτου, συνιστά απειλή για τη βιωσιμότητα του έργου κοινού ενδιαφέροντος, το οποίο είναι ένα από τα έργα προτεραιότητας των διευρωπαϊκών δικτύων.
- (21) Επί τη ευκαιρία της τελευταίας συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Ιουλίου 1998, οι ιταλικές αρχές παρείχαν ενημερωμένες πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο των έργων των υποδομών πρόσβασης στον αερολιμένα του Μαλπένσα. Η Επιτροπή ενημέρωσε τις ιταλικές αρχές ότι δεν θεωρεί την επιβολή προϋποθέσεων τύπου κλειστής διαδρομής στο δρομολόγιο Μιλάνου (Λινάτε)-Ρώμης (Φιουμισίνο) ως κατάλληλη λύση. Τέτοιου είδους προϋποθέσεις, οι οποίες εν πάση περιπτώσει δεν αποτελούν τμήμα των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που είναι υπό εξέταση στην παρούσα απόφαση, δεν απομακρύνουν τη δυνατότητα τροφοδότησης του αεροπορικού κόμβου του Φιουμισίνο. Ακόμη και αν μπορούσαν να καθιερωθούν, παρά την ενδεχόμενη αντίσταση εκ μέρους των καταναλωτών και των αερομεταφορέων, θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστεί η απαγόρευση των παραδιδόμενων αποσκευών και πολύ περισσότερο των αποσκευών διέλευσης και δεν θα εμπόδιζε τους επιβάτες με μια μόνο χειραποσκευή να πραγματοποιούν την ανταπόκριση. Εν πάση περιπτώσει, δεν θα επέλυε το πρόβλημα της έλλειψης αναλογικότητας μεταξύ των κανόνων και του στόχου τους.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

VI

- (22) Όσον αφορά το θέμα της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων εντός συστήματος αερολιμένων, η Επιτροπή διατηρεί τις εξουσίες που της παραχωρήθηκαν βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ο οποίος προβλέπει τα ακόλουθα:
- «Υστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και αποφασίζει, εντός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 1 κατά πόσο το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο...»
- (23) Ενόψει των καταγγελιών που υποβλήθηκαν από τους αερομεταφορείς, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να χρησιμοποιήσει τις εν λόγω εξουσίες ώστε να αποφασίσει εάν η Ιταλία είναι σε θέση να εφαρμόσει τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου που θεσπίστηκαν από τα διατάγματα αριθ. 46-T και αριθ. 70-T σύμφωνα με τα οποία, από τις 25 Οκτωβρίου 1998 και εφεξής, όλες οι υπηρεσίες αερομεταφορών πρέπει να εκτελούνται από τον αερολιμένα του Μαλπένσα, εκτός των υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στα ειδικά ανώτατα όρια, οι οποίες είναι δυνατόν να συνεχίσουν να εκτελούνται από τον αερολιμένα του Λινάτε⁽¹⁾. Η Επιτροπή ενεργεί με αυτόν τον τρόπο με δική της πρωτοβουλία, όπως προβλέπεται ρητώς από το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, και η έρευνά της δεν περιορίζεται κατά κανέναν τρόπο στην καταγγελία και την κατάσταση των καταγγελλόντων αερομεταφορέων.
- (24) Από αυτή την άποψη, το γεγονός ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής δεν έδωσαν καθόλου στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση των επίμαχων ιταλικών κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας με το κοινοτικό δίκαιο, επί τη ευκαιρία των συνεδριάσεων πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ομάδας Christophersen, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προδικάζει την επίσημη θέση της Επιτροπής επί του εν λόγω θέματος. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το αντικείμενο των εν λόγω συνεδριάσεων, οι οποίες εν πάση περιπτώσει περιλαμβάνουν ευρύτερο ακροατήριο από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, ήταν η γενική παρακολούθηση του έργου

⁽¹⁾ Ενώ παραμένει ακόμη δυνατή η πρόσβαση στον αερολιμένα του Bergamo, η μακρινή απόσταση του εν λόγω αερολιμένα και η έλλειψη κατάλληλης πρόσβασης και τεχνικής υποδομής τον καθιστούν ακόμη λιγότερη ελκυστική εναλλακτική λύση έναντι του Λινάτε.

Μαλπένσα 2000 και όχι η λεπτομερής εξέταση της συμμόρφωσης των ιταλικών κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας με το κοινοτικό δίκαιο. Επιπροσθέτως, οι υπηρεσίες της Επιτροπής από τότε ακόμη επέμεναν στην ανάγκη να είναι λειτουργικές κατά τη στιγμή της μεταφοράς οι κατάλληλες υποδομές πρόσβασης. Επιπροσθέτως, δεν ζητήθηκε ποτέ η γνώμη της Επιτροπής για το χρονικό πλαίσιο εφαρμογής των υπό συζήτηση μέτρων. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι ιταλικές αρχές δεν μπορούν να έχουν καμία έννομη προσδοκία ότι η Επιτροπή θα κρίνει τους αμφισβητούμενους ιταλικούς κανόνες σύμφωνους με το κοινοτικό δίκαιο. Εν πάση περιπτώσει, αυτό το οποίο τίθεται υπό συζήτηση στην εν λόγω διαδικασία είναι ιδίως η εφαρμογή των ιταλικών κανόνων στην περίπτωση που η οδική ή σιδηροδρομική πρόσβαση του Μαλπένσα είναι ανεπαρκής.

VII

- (25) Η αρχή της ελευθερίας παροχής αεροπορικών υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας που προβλέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 επιτρέπει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να χρησιμοποιούν οιονδήποτε αερολιμένα που βρίσκεται εντός συστήματος αερολιμένων σύμφωνα με τις δικές τους εμπορικές αποφάσεις. Σε αυτή τη βάση, η ελευθερία πρόσβασης στην αγορά περιλαμβάνει γενικώς το δικαίωμα επιλογής μεταξύ διαφόρων αερολιμένων ενός συστήματος αερολιμένων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω δικαίωμα αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο της διαδικασίας απελευθέρωσης δεδομένου ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι αερολιμένες που ανήκουν σε σύστημα αερολιμένων δεν είναι εξίσου ελκυστικοί από οικονομική άποψη όπως δηλώνεται στις αποφάσεις 93/347/ΕΟΚ και 95/259/ΕΚ ⁽¹⁾.

- (26) Εντούτοις, τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να περιορίσουν την προαναφερθείσα ελευθερία βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 που προβλέπει τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων.»

- (27) Όπως αναφέρει ήδη η Επιτροπή στις αποφάσεις της 95/259/ΕΚ και 94/290/ΕΚ ⁽²⁾, οιοσδήποτε περιορισμός εγκρίθηκε βάσει της εν λόγω διάταξης πρέπει να συμμορφούται με αμφοτέρως τις αρχές που αναφέρονται στα σημεία 27.1 και 27.2.

27.1. Την αρχή της μη διάκρισης, όπως ρητώς αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

Η εν λόγω αρχή όχι μόνο απαγορεύει οιαδήποτε μορφή διακρίσεων με βάση την εθνικότητα του αερομεταφορέα, αντικατοπτρίζοντας έτσι την αρχή που διατυπώνεται στο άρθρο 6 της συνθήκης, αλλά επίσης οιαδήποτε μορφή διακρίσεων με βάση την ταυτότητα του αερομεταφορέα. Θεσπίζοντας τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, το Συμβούλιο θεώρησε ότι η απουσία διακρίσεων λόγω εθνικότητας του αερομεταφορέα δεν ήταν επαρκής ενόψει της δομής των αερομεταφορών στην Κοινότητα, ώστε να διασφαλίσει την ικανοποιητική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και να διασφαλίσει συμμόρφωση με την αρχή της ελευθερίας της πρόσβασης στην αγορά, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Συνεπώς, το Συμβούλιο πρόσθεσε την αρχή της μη διάκρισης με βάση την ταυτότητα των αερομεταφορέων, στην οποία αναφέρθηκε ρητώς το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην απόφαση της 19ης Ιουνίου 1997 ⁽³⁾.

- 27.2. Τις γενικές αρχές που διέπουν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, όπως εκτίθενται στην υπόθεση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ⁽⁴⁾.

Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, το Συμβούλιο παρουσιάζει, σύμφωνα με το άρθρο 84 παράγραφος 2 της συνθήκης, τους λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής των αρχών που διατυπώνονται στα άρθρα 59 και 62 της συνθήκης στον τομέα των αερομεταφορών, εναρμονίζοντας με αυτόν τον τρόπο όλα τα θέματα πρόσβασης στην αγορά των αερομεταφορέων που κατέχουν κοινοτική άδεια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι

⁽¹⁾ Στις σελίδες 54-55 και στη σ. 30 αντιστοίχως.

⁽²⁾ Στις σελίδες 30-31 και στις σελίδες 28-31 αντιστοίχως.

⁽³⁾ Υπόθεση T-260/94 Air Inter εναντίον Επιτροπής, Συλλογή 1997 II-997, αιτιολογική σκέψη 112.

⁽⁴⁾ Βλέπε ιδίως υπόθεση C-288/89 Stichting Collectieve Antennevoorziening Gouda, Συλλογή 1991, I-4007, αιτιολογικές σκέψεις 10 έως 15.

εφεξής αναγκαίο να γίνεται άμεση αναφορά στις εν λόγω αρχές, οι οποίες αποτέλεσαν επιπλέον αντικείμενο ανακοίνωσης της Επιτροπής ⁽¹⁾, η οποία ερμηνεύει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Οι αρχές που διέπουν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών εκτείνονται πέρα από την απλή απαγόρευση οιασδήποτε διακρίσεων λόγω εθνικότητας ή ακόμη λόγω ταυτότητας του αερομεταφορέα. Ακόμη και αν τα εθνικά μέτρα που περιορίζουν την εν λόγω ελευθερία εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, εξακολουθούν να είναι απαράδεκτα εάν δεν δικαιολογούνται από επιτακτικές απαιτήσεις δημοσίου συμφέροντος, ή εάν το ίδιο αποτέλεσμα είναι δυνατόν να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικούς κανόνες σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας.

VIII

- (28) Στην προκειμένη περίπτωση, η εξακρίβωση από την Επιτροπή κατόπιν δικής της πρωτοβουλίας, της συμμόρφωσης των ιταλικών κανόνων με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 εμπερικλείει εκτίμηση της συμμόρφωσης των εν λόγω κανόνων με την αρχή της μη διάκρισης και την αρχή της αναλογικότητας.

Η αρχή της μη διάκρισης

- (29) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κριτήρια που ορίζονται στο διάταγμα αριθ. 46-T με βάση τον όγκο διακίνησης, είναι αντικειμενικά κριτήρια τα οποία δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ αερομεταφορέων με βάση την εθνικότητα ή την ταυτότητά τους, δεδομένου ότι εφαρμόζονται κατά τον ίδιο τρόπο σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Απλώς και μόνο το γεγονός ότι στα εν λόγω κριτήρια ανταποκρίνεται μόνο το δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης δεν επιφέρει από μόνο του διακρίσεις, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, δεδομένου ότι το εν λόγω δρομολόγιο είναι ανοικτό σε οιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα χωρίς περιορισμούς.
- (30) Εντούτοις, όπως ήδη δηλώθηκε από την Επιτροπή στην απόφαση 95/259/EK ⁽²⁾, η αρχή της αποφυγής των διακρίσεων που θεσπίζεται από το άρθρο 8 παράγραφος 1 αποκλείει επίσης οιοδήποτε μέτρο το οποίο ακόμη και χωρίς να κάνει ρητή αναφορά στην εθνικότητα ή την ταυτότητα του αερομεταφορέα, παράγει εντούτοις, έστω και εμμέσως, διακρίσεις στην πράξη.
- (31) Προκειμένου να καθοριστεί εάν τα κριτήρια που ορίζονται από το διάταγμα αριθ. 46-T παράγουν διακρίσεις στην πράξη, είναι αναγκαίο να εξετασθούν τα αποτελέσματα που θα παραχθούν από την εφαρμογή τους από τις 25 Οκτωβρίου 1998, όπως προβλέπεται από το διάταγμα αριθ. 70-T.
- (32) Από αυτή την άποψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εκμετάλλευση δικτύων τύπου ακτινωτού τροχού έχει γίνει κοινό χαρακτηριστικό των κοινοτικών αερομεταφορέων. Τα δίκτυα των εν λόγω αερομεταφορέων βασίζονται σε αεροπορικούς κόμβους οι οποίοι, λόγω της προηγούμενης διαίρεσης της Κοινότητας σε αρκετές περιορισμένες αγορές και των υφισταμένων ρυθμιστικών περιορισμών όσον αφορά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών εκτός ΕΟΧ, βρίσκονται πάντα στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένοι οι αερομεταφορείς. Επί του παρόντος, μεταξύ των μεγαλύτερων αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται δίκτυα αεροπορικού κόμβου συμπεριλαμβάνονται η Air France (στο Charles de Gaulle του Παρισιού), η Alitalia (στο Φιουμισίνο της Ρώμης), η British Airways (στο Heathrow και στο Gatwick του Λονδίνου), η Iberia (στο Barajas της Μαδρίτης), η Lufthansa (στη Φραγκφούρτη), η KLM (στο Schiphol του Άμστερνταμ), η Sabena (στις Βρυξέλλες) και η SAS (στο Karlstrup της Κοπεγχάγης). Το σύστημα αεροπορικού κόμβου τους επιτρέπει να επιτυγχάνουν συνολική κάλυψη της αγοράς αερομεταφορών της Κοινότητας, παρέχοντας υπηρεσίες μεταξύ δύο οιασδήποτε κοινοτικών αερολιμένων που εξυπηρετούνται από τον κομβικό αερολιμένα, χωρίς να επιβαρύνονται με τις επενδύσεις που απαιτούνται για τις απευθείας γραμμές. Ομοίως, το σύστημα αεροπορικού κόμβου καθιστά επίσης δυνατή την παροχή υπηρεσιών μεταξύ οιασδήποτε κοινοτικού αερολιμένα που εξυπηρετείται από κομβικό αερολιμένα και από αερολιμένες που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, προσφέροντας συνεπώς εναλλακτική λύση στην απαγόρευση απευθείας γραμμών που θεσπίζεται από διμερείς συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- (33) Παρόλο που το σύστημα αεροπορικού κόμβου έχει αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των προαναφερθέντων αερομεταφορέων, δεν τους επιτρέπει πάντα να ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε συγκεκριμένο δρομολόγιο. Οι πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό κατά κανόνα δεν υποκαθι-

⁽¹⁾ ΕΕ C 334 της 9. 12. 1993, σ. 3.

⁽²⁾ Στη σελίδα 32.

στούν τις απευθείας πτήσεις, λόγω της ουσιαστικής διαφοράς όσον αφορά τη διάρκεια του ταξιδιού, το επίπεδο υπηρεσιών (η διακοπή ταξιδιού με αλλαγή αεροσκάφους είναι λιγότερο ελκυστική για τον χρήστη από την απευθείας πτήση) και την τιμή (οι πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό κοστολογούνται σε χαμηλότερο επίπεδο από τις απευθείας πτήσεις). Σε αυτή τη βάση, ο ανταγωνισμός σε συγκεκριμένο δρομολόγιο μεταξύ απευθείας ή μη πτήσεων είναι πολύ περιορισμένος. Αντιστρόφως, οι πτήσεις μέσω αεροπορικών κόμβων συνήθως υποκαθιστώνται, μολονότι τούτο δεν συμβαίνει για όλες τις διαθέσιμες πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό. Από αυτή την άποψη, χρειάζεται να ληφθεί υπόψη η γεωγραφική θέση των ενδιάμεσων αεροπορικών κόμβων, ιδίως εάν το σημείο προορισμού βρίσκεται στην Ευρώπη.

- (34) Στην προκειμένη περίπτωση, οι πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή δείχνουν ότι επί του παρόντος υφίσταται ανταγωνισμός για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από το Μιλάνο προς πολλούς αερολιμένες που βρίσκονται κυρίως εκτός ΕΟΧ (για παράδειγμα: Λος Άντζελες, Ντουμπάι, Ρίο Ντε Τζανέιρο, και ούτω καθεξής) μεταξύ πτήσεων που εκτελούνται από την Alitalia μέσω του αεροπορικού της κόμβου στο Φιουμισίνο της Ρώμης και πτήσεων που εκτελούνται από άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς μέσω των δικών τους αεροπορικών κόμβων⁽¹⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί το επιχείρημα που προβάλλεται από τις ιταλικές αρχές σύμφωνα με το οποίο το δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης δεν διαδραματίζει ρόλο δρομολογίου τροφοδότησης για τον αεροπορικό κόμβο της Alitalia στο Φιουμισίνο της Ρώμης⁽²⁾.
- (35) Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η πρόθεση της Alitalia να καθιερώσει σταδιακά από την 25η Οκτωβρίου 1998 και εφεξής πτήσεις αεροπορικού κόμβου στον αερολιμένα του Μαλπένσα θα θέσει τέλος στην εν λόγω κατάσταση. Είναι αληθές ότι η αυξανόμενη διαθεσιμότητα απευθείας πτήσεων από το Μαλπένσα θα ελαττώσει το κίνητρο για τους επιβάτες να παίρνουν πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό⁽³⁾. Εντούτοις, όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι οι πτήσεις της Alitalia είναι και θα εξακολουθήσουν να είναι διασπασμένες μεταξύ δύο αεροπορικών κόμβων: το Φιουμισίνο της Ρώμης και το Μαλπένσα του Μιλάνου. Τούτο αποτελεί μία από τις βασικές αρχές του σχεδίου αναδιοργάνωσης της Alitalia, όπως κοινοποιήθηκε από τις ιταλικές αρχές στην Επιτροπή σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Στην απόφαση 97/89/ΕΚ δηλώνεται ότι οι ιταλικές αρχές είχαν δώσει έμφαση στην οικονομική και χρηματοδοτική εγκυρότητα μιας στρατηγικής που να βασίζεται σε δίκτυο με δύο αεροπορικούς κόμβους: δήλωσαν ότι το Φιουμισίνο της Ρώμης πρέπει να θεωρείται ως «ο μεσογειακός αεροπορικός κόμβος που διατηρεί παράλληλα έντονο διηπειρωτικό χαρακτήρα». Επιπροσθέτως, η στρατηγική για τους αεροπορικούς κόμβους αποτελεί τη βάση της συμμαχίας με την KLM. Μολονότι το προσχέδιο του προγράμματος για τον χειμώνα του 98/99 προβλέπει σημαντική ανάπτυξη των υπηρεσιών για προορισμούς εκτός ΕΟΧ από το Μαλπένσα εις βάρος της Ρώμης, αρκετοί προορισμοί θα εξακολουθήσουν να εξυπηρετούνται μόνον από τη Ρώμη και ένας αυξανόμενος αριθμός προορισμών θα εξυπηρετείται εναλλακτικά από τη Ρώμη και το Μαλπένσα (π.χ. ορισμένες ημέρες της εβδομάδας από τον έναν αερολιμένα και άλλες ημέρες από τον άλλο).

(¹) Το 1997, 846 100 επιβάτες διακινήθηκαν από το Μιλάνο σε άλλον αερολιμένα μέσω Αμστερνταμ, Φραγκφούρτης, Παρισιού, Λονδίνου, Μαδρίτης και Ρώμης. Το 24,5 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Ρώμης, το 21,4 % μέσω Λονδίνου, το 17,4 % μέσω Φραγκφούρτης και το 15,1 % μέσω Αμστερνταμ. Εξ αυτών: — 73 399 επιβάτες διακινήθηκαν προς ευρωπαϊκό αερολιμένα (μη εσωτερικό). Το 27,3 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Φραγκφούρτης, το 24,4 % μέσω Αμστερνταμ, το 21,3 % μέσω Λονδίνου και το 13,5 % μέσω Ρώμης.

— 169 626 επιβάτες διακινήθηκαν προς αερολιμένα που βρίσκεται στη Βόρειο Αμερική. Το 33,4 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Λονδίνου, το 25,7 % διακινήθηκε μέσω Αμστερνταμ, το 13,4 % διακινήθηκε μέσω Ρώμης και το 11 % διακινήθηκε μέσω Παρισιού,

— 130 552 επιβάτες διακινήθηκαν προς αερολιμένα που βρίσκεται στην Νότιο Αμερική. Το 41 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Μαδρίτης, το 22 % μέσω Ρώμης, το 16 % μέσω Αμστερνταμ και το 7,8 % μέσω Παρισιού,

— 255 998 επιβάτες διακινήθηκαν προς αερολιμένα που βρίσκεται στην Άπω Ανατολή. Το 32,2 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Λονδίνου, το 22,2 % μέσω Φραγκφούρτης, το 18,3 % μέσω Ρώμης, το 15,2 % μέσω Αμστερνταμ,

— 71 282 επιβάτες διακινήθηκαν προς αερολιμένα που βρίσκεται στην Αφρική. Το 65 % των εν λόγω επιβατών διακινήθηκε μέσω Ρώμης, το 12 % μέσω Παρισιού, το 10 % μέσω Φραγκφούρτης και το 6,7 % μέσω Λονδίνου.

(²) Το 1997, το 16,4 % των επιβατών που διακινήθηκαν μεταξύ Μιλάνου και Ρώμης (Φιουμισίνο) είχαν ανταπόκριση με άλλη πτήση που αναχωρούσε από τον εν λόγω αερολιμένα. Τούτο αντιπροσώπευε όγκο 207 750 επιβατών, εκ των οποίων μόνο το 15 % είχε ανταπόκριση με εσωτερική ευρωπαϊκή πτήση, ενώ το 85 % είχε ανταπόκριση με διηπειρωτική πτήση. Οι εν λόγω επιβάτες επιφέρουν αναλογικά περισσότερα έσοδα λόγω της ζώνης πτήσης μεγάλων αποστάσεων.

(³) Παρόλο που, ακόμη και αν η Alitalia εξυπηρετεί συγκεκριμένο προορισμό με απευθείας πτήση και μόνο από το Μαλπένσα, ιδίως οι επιβάτες που τους ενδιαφέρει η τιμή, ενδεχομένως, να εξακολουθήσουν να προτιμούν την ανταπόκριση μέσω άλλου αεροπορικού κόμβου. Η βολική πρόσβαση στο Λινάτε είναι πιθανόν να παρακινήσει τέτοιου είδους επιβάτες να διακινήθουν από το Λινάτε στη Ρώμη για να πάρουν ανταπόκριση π.χ. με άλλον αερομεταφορέα που προσφέρει για παράδειγμα φθηνότερη πτήση από την απευθείας πτήση της Alitalia, παρά από το Μαλπένσα προς αεροπορικό κόμβο της Κοινότητας.

Επιπλέον, ακόμη και εάν υποθεθεί ότι το σχέδιο προγράμματος για τον χειμώνα του 98/99 είναι το τελικό, δεν υπάρχουν ενδείξεις αναφορικά με τη σχετική ανάπτυξη των πτήσεων από το Μαλπένσα και τη Ρώμη σε μελλοντικές περιόδους: ενόψει της αυξανόμενης δραστηριότητας στο Μαλπένσα, είναι απίθανο να μειωθεί η σημασία του Φιουμιτσίνο ως αεροπορικού κόμβου και ενδέχεται μάλιστα να καταστεί σημαντικότερο, καθώς θα αυξάνεται η συμφόρηση στο Μαλπένσα.

Σε αυτή τη βάση, είναι προφανές ότι η Alitalia εξακολουθεί να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον αεροπορικό της κόμβο στη Ρώμη, τον οποίο θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί από το Λινάτε, ενώ άλλοι μη ιταλικοί κοινοτικοί αερομεταφορείς δεν θα είναι πλέον σε θέση να εξυπηρετούν τον δικό τους αεροπορικό κόμβο από τον ίδιο αερολιμένα, δεδομένου ότι θα υποχρεούνται να εκτελούν τις πτήσεις τους από το Μαλπένσα.

- (36) Το γεγονός ότι, συνεπεία των ιταλικών κανόνων, μόνον το δρομολόγιο Μιλάνου-Ρώμης θα εξακολουθήσει να εκτελείται από τον αερολιμένα του Λινάτε συνεπάγεται ότι από τις 25 Οκτωβρίου 1998, η Alitalia θα είναι ο μόνος κοινοτικός αερομεταφορέας ο οποίος θα είναι δυνατόν να έχει πρόσβαση στον αεροπορικό της κόμβο στο Φιουμιτσίνο της Ρώμης από το Μιλάνο, χρησιμοποιώντας είτε τον αερολιμένα του Λινάτε είτε τον αερολιμένα του Μαλπένσα. Όλοι οι άλλοι προαναφερθέντες κοινοτικοί αερομεταφορείς θα είναι δυνατόν να έχουν πρόσβαση στον δικό τους αεροπορικό κόμβο μόνον από τον αερολιμένα του Μαλπένσα.
- (37) Ο αερολιμένας του Λινάτε βρίσκεται 10 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά του κέντρου της πόλης του Μιλάνου. Οι περισσότεροι κοινοτικοί αερομεταφορείς που εξυπηρετούν πόλεις του ιδίου ή μεγαλύτερου μεγέθους δεν βρίσκονται τόσο κοντά σε κέντρο πόλης. Λόγω της συγκεκριμένης προνομιακής του θέσης, ο αερολιμένας επωφελείται τόσο από το δίκτυο μεταφορικών υποδομών που συνδέει όλες τις κυριότερες περιοχές του λεκανοπεδίου της Βόρειας Ιταλίας με την πόλη του Μιλάνου, τόσο και από το δίκτυο μεταφορικών υποδομών της ίδιας της πόλης. Ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων συνδέει το Μιλάνο με το Τουρίνο, το Μπέργκαμο και τη Βενετία (Α 4), το Βαρέζε (Α 8), τη Γένοβα (Α 7), τη Μπολόνια (Α 1). Το εν λόγω δίκτυο συμπληρώνεται από μια εσωτερική και μια εξωτερική περιφερειακή οδό, η δε τελευταία εξυπηρετεί απευθείας τον αερολιμένα του Λινάτε. Ως εκ τούτου, η πρόσβαση στον αερολιμένα είναι εύκολη τόσο από το λεκανοπέδιο της Βόρειας Ιταλίας όσο και από την πόλη του Μιλάνου. Η μικρή απόσταση από το Λινάτε στο κέντρο της πόλης καθιστά περιττή τη σιδηροδρομική σύνδεση.
- (38) Ο αερολιμένας του Μαλπένσα βρίσκεται 53 χιλιόμετρα βορειοδυτικά του κέντρου της πόλης του Μιλάνου. Κανένας άλλος κοινοτικός αερολιμένας που εξυπηρετεί πόλη του ιδίου ή μεγαλύτερου μεγέθους δεν βρίσκεται τόσο μακριά από το κέντρο της πόλης. Λόγω της θέσης του, μπορεί μόνον εν μέρει να επωφεληθεί από το δίκτυο μεταφορικών υποδομών που συνδέει το λεκανοπέδιο της Βόρειας Ιταλίας με την πόλη του Μιλάνου και από το δίκτυο μεταφορικών υποδομών της πόλης. Πράγματι, ο αερολιμένας είναι προσιτός μόνον από τον αυτοκινητόδρομο Α 8 που συνδέει το Μιλάνο με το Βαρέζε. Εντούτοις, ο αυτοκινητόδρομος Α 8 δεν έχει απευθείας πρόσβαση στον αερολιμένα του Μαλπένσα: από τον αυτοκινητόδρομο διασφαλίζεται σύνδεση με τον αερολιμένα μέσω της οδού SS 336. Επί του παρόντος, δεν υπάρχει καμία άλλη απευθείας σύνδεση με άλλους αυτοκινητοδρόμους που εξυπηρετούν το Μιλάνο. Επιπροσθέτως, παρόλη τη μεγάλη απόσταση από το Μιλάνο, δεν διατίθεται επί του παρόντος καμία απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση.
- (39) Συνεπώς, επί του παρόντος, οι συνθήκες πρόσβασης στον αερολιμένα του Μαλπένσα σαφώς δεν είναι ισοδύναμες με εκείνες στον αερολιμένα του Λινάτε. Συνεπώς, συγκριτικά οι εν λόγω αερολιμένες δεν είναι εξ ίσου ελκυστικοί.
- (40) Μετά τις 25 Οκτωβρίου 1998, η εν λόγω κατάσταση θα παραμείνει αμετάλλακτη και ίσως να επιδεινωθεί περαιτέρω, δεδομένου ότι οι υποδομές πρόσβασης που θεωρούνται αναγκαίες για τη μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας δεν θα είναι έτοιμες. Οι εν λόγω υποδομές καθορίστηκαν σαφώς επί τη ευκαιρία της συνεδρίασης της ομάδας Christophersen στις 27 Οκτωβρίου 1997 για την παρακολούθηση του έργου Μαλπένσα 2000 και περιλαμβάνουν τα στοιχεία που αναφέρονται στα σημεία 40.1, 40.2 και 40.3.

40.1. Επέκταση της οδού SS 336.

Επί του παρόντος, η οδός SS 336 που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο Α 8 με τον αερολιμένα καταλήγει στον υφιστάμενο βόρειο τερματικό σταθμό και δεν επεκτείνεται στον νέο τερματικό σταθμό.

40.2. Αύξηση της χωρητικότητας του αυτοκινητόδρομου A8.

Ο εν λόγω αυτοκινητόδρομος παρουσιάζει επί του παρόντος υψηλή συμφόρηση. Η κατάσταση θα επιδεινωθεί από τη στιγμή που θα πραγματοποιηθεί η μεταφορά της κυκλοφορίας, ως αποτέλεσμα των αμφισβητούμενων ιταλικών κανόνων. Τα ακόλουθα έργα εκσυγχρονισμού στοχεύουν στην αύξηση της χωρητικότητας του αυτοκινητοδρόμου:

- κατασκευή μιας πρόσθετης λωρίδας κυκλοφορίας σε κάθε πλευρά,
- κατασκευή λωρίδας κυκλοφορίας έκτακτης ανάγκης,
- αύξηση της χωρητικότητας των θαλάμων των διόδων.

40.3. Λειτουργική απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση του Μιλάνου με τον αερολιμένα.

- (41) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές, ενώ η επέκταση της SS 336 πρέπει να ολοκληρωθεί έως τις 25 Οκτωβρίου 1998, τα έργα εκσυγχρονισμού του αυτοκινητοδρόμου A 8 δεν θα έχουν ολοκληρωθεί έως τον Δεκέμβριο του 2000 (μέχρι τώρα μόνον η πρόσθετη λωρίδα κυκλοφορίας έχει κατασκευαστεί) και η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση ενδεχομένως να μην είναι λειτουργική έως τον Μάιο του 1999. Η εν λόγω σιδηροδρομική σύνδεση θα λειτουργήσει προσωρινά (δύο τρέινα ανά ώρα — χρόνος διαδρομής: 39 λεπτά). Η πλήρως λειτουργική σιδηροδρομική σύνδεση «Μαλπένσα Express»: τέσσερα τρέινα ανά ώρα — 30 λεπτά διαδρομής) θα διατίθεται μόνο από το 2001. Δεν έγινε καμία επίσημη δέσμευση εκ μέρους των ιταλικών αρχών σχετικά με την τήρηση του εν λόγω χρονοδιαγράμματος.
- (42) Ως εκ τούτου, το επίπεδο των διαθέσιμων υποδομών πρόσβασης στον αερολιμένα του Μαλπένσα από τις 25 Οκτωβρίου 1998 δεν θα ανταποκρίνεται στην κυκλοφορία την οποία θα πρέπει να αντιμετωπίσει ο αερολιμένας ως αποτέλεσμα, αφενός, της μεταφοράς της κυκλοφορίας από το Λινάτε και, αφετέρου, της ανάπτυξης της αγοράς. Βάσει των πληροφοριών που διαθέτει η Επιτροπή, φαίνεται ότι έτσι θα είναι η κατάσταση τουλάχιστον έως τον Δεκέμβριο του 2000 που έχει σχεδιασθεί να ολοκληρωθούν όλες οι υποδομές που προαναφέρθηκαν.
- (43) Εντούτοις, ακόμη και όταν οι εν λόγω υποδομές ολοκληρωθούν, το επίπεδό τους δεν θα είναι αναγκαστικά επαρκές ώστε να αντισταθμίσει την λιγότερο ευνοϊκή γεωγραφική θέση του εν λόγω αερολιμένα, εν συγκρίσει με τον αερολιμένα του Λινάτε. Από αυτή την άποψη, θα καταστεί αναγκαίο να ληφθεί υπόψη τόσο η διαθεσιμότητα των διαφόρων μεταφορικών συνδέσεων, όσο και η ποιότητα των εν λόγω συνδέσεων.
- (44) Δεδομένων των υφιστάμενων διαφορών μεταξύ του αερολιμένα του Λινάτε και του αερολιμένα του Μαλπένσα όσον αφορά τις συνθήκες πρόσβασης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι εν λόγω αερολιμένες δεν θα είναι συγκρίσιμοι από την άποψη της ελκυστικότητάς τους, έως ότου το επίπεδο των υποδομών πρόσβασης στο Μαλπένσα αντισταθμίσει τη γεωγραφική θέση του εν λόγω αερολιμένα εν συγκρίσει με τον αερολιμένα του Λινάτε.
- (45) Ενόψει των προαναφερθέντων και λαμβάνοντας υπόψη την ανταγωνιστική σχέση μεταξύ της Alitalia και των άλλων κοινοτικών αερομεταφορέων, τα κριτήρια που θεσπίζονται στο διάταγμα αριθ. 46-T, τα οποία επιτρέπουν μόνο στην Alitalia να εξυπηρετεί τον αεροπορικό της κόμβο στο Φιουμισίνο της Ρώμης από τον αερολιμένα του Λινάτε, ενώ οι άλλοι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα υποχρεούνται να εξυπηρετούν τους δικούς τους αεροπορικούς κόμβους από τον αερολιμένα του Μαλπένσα, θα προσφέρουν στην Alitalia ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Το εν λόγω ανταγωνιστικό πλεονέκτημα θα υφίσταται για όσον καιρό ο αερολιμένας του Μαλπένσα δεν θα χαίρει ενός επιπέδου υποδομών πρόσβασης τέτοιου ώστε να ξεπεράσει την παρούσα κατάσταση που οδηγεί σε απροθυμία των καταναλωτών να χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα του Μαλπένσα.
- (46) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εφαρμογή των κριτηρίων που θεσπίζονται στο διάταγμα αριθ. 46-T από τις 25 Οκτωβρίου 1998, δυνάμει του διατάγματος αριθ. 70-T, θα επιφέρουν στην πράξη διακρίσεις υπέρ της Alitalia. Συνεπώς, η εφαρμογή των κριτηρίων που θεσπίζονται στο διάταγμα αριθ. 46-T στις 25 Οκτωβρίου 1998, όπως προβλέπεται από το διάταγμα αριθ. 70-T, δεν συμμορφούται με την αρχή της μη διάκρισης λόγω της ταυτότητας του αερομεταφορέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Η αρχή της αναλογικότητας

- (47) Το έργο Μαλπένσα 2000, επεκτείνοντας και αναβαθμίζοντας τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις στον αερολιμένα του Μαλπένσα, στοχεύει στη δημιουργία ενός πλήρως λειτουργικού και βιώσιμου αεροπορικού κόμβου στον εν λόγω αερολιμένα. Οι ιταλικοί κανόνες συμβάλλουν

στον εν λόγω στόχο διασφαλίζοντας ότι επαρκής όγκος εναέριας κυκλοφορίας θα μεταφερθεί από τον αερολιμένα του Λινάτε στον αερολιμένα του Μαλπένσα, έτσι ώστε να διασφαλισθεί η βιωσιμότητα του αεροπορικού κόμβου. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 αναγνωρίζει ρητώς τη νομιμότητα μιας ενεργούς πολιτικής σχεδιασμού για τον αερολιμένα. Η εν λόγω πολιτική πρέπει εντούτοις να συμμορφούται με τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου και, ειδικότερα, με το τρίτο πακέτο μέτρων για την απελευθέρωση των αερομεταφορών (βλέπε απόφαση 95/259/ΕΚ, σελίδα 31).

- (48) Σύμφωνα με τους ιταλικούς κανόνες, δεν θα επιτρέπεται πλέον στους αερομεταφορείς να επιλέγουν τον αερολιμένα του Λινάτε για την εκτέλεση δρομολογίων άλλων από εκείνων που ανταποκρίνονται στα ειδικά ανώτατα όρια. Στην πράξη, τούτο θα ισχύει για όλα τα αεροπορικά δρομολόγια εκτός του δρομολογίου Μιλάνου-Ρώμης. Συνεπώς, οι εν λόγω κανόνες θα περιορίσουν την ελευθερία παροχής αεροπορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα προς και από το Μιλάνο. Ακόμη και εάν οι εν λόγω κανόνες δεν θεωρηθεί ότι εισάγουν διακρίσεις, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλέπε ειδικότερα την προαναφερθείσα απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991), η εφαρμογή των εθνικών ρυθμίσεων επί των παρεχόντων υπηρεσιών προσώπων που είναι εγκαταστημένα σε άλλα κράτη μέλη πρέπει να είναι ικανή να εξασφαλίσει την πραγματοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην βγάζει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού· με άλλα λόγια, πρέπει το ίδιο αποτέλεσμα να μη μπορεί να επιτευχθεί διά της εφαρμογής λιγότερο περιοριστικών κανόνων (αιτιολογική σκέψη 15).
- (49) Από αυτή την άποψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν έχει αποδειχθεί ότι η δημιουργία βιώσιμου λειτουργικού αεροπορικού κόμβου και η επιτυχία του έργου των διευρωπαϊκών δικτύων καθιστούν αναγκαία τέτοιου είδους περιοριστικά μέτρα. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στα σημεία 49.1 και 49.2 φαίνεται πως αποδεικνύουν το αντίθετο.
- 49.1. Η λειτουργική βιωσιμότητα του έργου Μαλπένσα 2000 (συμπεριλαμβανομένης της έγκαιρης εκτέλεσης όλων των πτήσεων και της προαπαιτούμενης κανονικής πρόσβασης των επιβατών σε αυτό) δεν καθιστά αναγκαία την πλήρη μεταφορά στις 25 Οκτωβρίου 1998 του όγκου εναέριας κυκλοφορίας όπως αυτός προβλέπεται από τους ιταλικούς κανόνες. Η εφαρμογή των κριτηρίων που καθορίζονται από τους εν λόγω κανόνες θα έχει ως αποτέλεσμα μεταφορά κυκλοφορίας που υπολογίζεται σε 11,7 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ μόνο 2,5 εκατομμύρια επιβάτες θα παραμείνουν στον αερολιμένα του Λινάτε.
- Η λειτουργική βιωσιμότητα του αεροπορικού κόμβου του Μαλπένσα καθιστά αναγκαία τη μεταφορά όγκου κυκλοφορίας που να ανταποκρίνεται στο επίπεδο των εγκαταστάσεων του αερολιμένα και των υποδομών πρόσβασης. Ειδικά, μπορεί να απειληθεί η ανάπτυξη και η μελλοντική θέση του αερολιμένα του Μαλπένσα ως επιτυχής αεροπορικός κόμβος εντός της Κοινότητας. Όπως ήδη προαναφέρθηκε, οι αναγκαίες υποδομές πρόσβασης στον αερολιμένα δεν θα είναι έτοιμες έως τις 25 Οκτωβρίου 1998· επομένως, εκείνη την ημερομηνία, οι υφιστάμενες υποδομές πρόσβασης δεν θα ανταποκρίνονται στον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας που θα μεταφερθεί. Φαίνεται ότι έτσι θα έχει η κατάσταση τουλάχιστον έως τον Δεκέμβριο του 2000 που σχεδιάζονται η αύξηση της χωρητικότητας του αυτοκινητοδρόμου Α 8 και η προσωρινή σιδηροδρομική σύνδεση έτσι ώστε να είναι λειτουργικές, σύμφωνα με πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές, με την προϋπόθεση ότι το επίπεδο της εναέριας κυκλοφορίας του αερολιμένα εκείνη την εποχή δεν θα καθιστά αναγκαίες περαιτέρω βελτιώσεις των υποδομών πρόσβασης.
- 49.2. Οι χρηματοδοτικές ρυθμίσεις για το έργο Μαλπένσα 2000 δεν απαιτούν να ολοκληρωθεί η μεταφορά της εναέριας κυκλοφορίας από τον αερολιμένα του Λινάτε στον αερολιμένα του Μαλπένσα στις 25 Οκτωβρίου 1998. Πράγματι, σύμφωνα με τη σύμβαση που συνήφθη μεταξύ της ΕΤΕ και της SEA για τη χρηματοδότηση του έργου, η συγκέντρωση της κυκλοφορίας από το Λινάτε στο Μαλπένσα πρέπει να ολοκληρωθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2000 το αργότερο.
- (50) Ενόψει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η δημιουργία ενός πλήρως βιώσιμου και λειτουργικού αεροπορικού κόμβου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι απαιτεί τη μεταφορά 11,7 εκατομμυρίων επιβατών από τις 25 Οκτωβρίου 1998. Η αναβολή της μεταφοράς ή η βαθμιαία μεταφορά του εν λόγω όγκου από τις 25 Οκτωβρίου 1998 και μετά θα ανταποκρινόταν καλύτερα στον εν λόγω στόχο και θα μείωνε επίσης τις επιπτώσεις στην ελευθερία παροχής αεροπορικών υπηρεσιών προς και από το Μιλάνο. Ως εκ τούτου, οι ιταλικοί κανόνες δεν είναι απαραίτητοι για τη διασφάλιση του στόχου που επιδιώκουν οι ιταλικές αρχές, ο οποίος είναι δυνατόν να επιτευχθεί με κανόνες λιγότερο περιοριστικούς για την ελευθερία παροχής αεροπορικών υπηρεσιών.

- (51) Πρόσφατα οι ιταλικές αρχές δικαιολόγησαν επίσης τα υψηλά ανώτατα όρια που επέβαλαν για την κυκλοφορία που επιτρέπεται να παραμείνει στο Λινάτε, δηλώνοντας ότι μόνον τέτοια επίπεδα δικαιολογούν τις δραστηριότητες των αερομεταφορέων τόσο στο Μαλπένσα όσο και στο Λινάτε και ότι πρόκειται για δρομολόγια στα οποία η διακίνηση γινόταν κυρίως από σημείο σε σημείο.
- Εάν όντως ένας από τους στόχους του διατάγματος αριθ. 46-T ήταν να παραμείνουν στο Λινάτε δρομολόγια στα οποία η διακίνηση γινόταν από σημείο σε σημείο — κάτι που όντως φαίνεται να αποτελεί πρόθεση δεδομένου ότι η δωδέκατη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται «ειδικότερα» σε πτήσεις μεταξύ Μιλάνου και Ρώμης — τότε το διάταγμα δεν μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλο για την επίτευξη του στόχου της διατήρησης τέτοιου είδους δρομολογίων στο Λινάτε, εφόσον επιβάλλει μη αναγκαίους περιορισμούς για όλα τα δρομολόγια εκτός από αυτό Μιλάνου-Ρώμης, αποκλείοντάς τα στην πραγματικότητα στο σύνολό τους από το Λινάτε.
- Επιπλέον, η επιβολή περιορισμών που έχουν ως αποτέλεσμα άμεση και δραστική μείωση των δραστηριοτήτων στο Λινάτε από 14,2 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος το 1997 σε 2,5 εκατομμύρια μετά τη θέση σε ισχύ των νέων μέτρων, δεν φαίνεται να συνιστά κατάλληλο μέτρο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11 στο προοίμιο του διατάγματος, ήτοι ότι ο αερολιμένας του Λινάτε πρέπει σε οιαδήποτε περίπτωση να παραμείνει σε λειτουργία.
- (52) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίζονται από τα διατάγματα αριθ. 46-T και αριθ. 70-T δεν συμμορφούνται με την αρχή της αναλογικότητας.

Συμπέρασμα

- (53) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίζονται από τα διατάγματα αριθ. 46-T και αριθ. 70-T δεν είναι σύμφωνοι με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, στο μέτρο που η εφαρμογή τους αντιτίθεται τόσο στην αρχή της αποφυγής των διακρίσεων όσο και στην αρχή της αναλογικότητας. Ως εκ τούτου, είναι ενδεδειγμένο να αποφασίσει, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ότι η Ιταλία δεν επιτρέπεται να εφαρμόσει τους εν λόγω κανόνες.
- (54) Η εν λόγω απόφαση δεν θέτει σε καμία περίπτωση εν αμφιβολά το δικαίωμα της Ιταλίας να εξακολουθεί να ασκεί ενεργό πολιτική για τους αερολιμένες και, ειδικότερα, το στόχο δημιουργίας ενός πλήρως βιώσιμου και λειτουργικού αεροπορικού κόμβου στον αερολιμένα του, Μαλπένσα. Εντούτοις, οι κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που είναι αναγκαίοι προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος πρέπει να συμμορφούνται με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου, όπως εκτίθενται ανωτέρω.
- (55) Η εν λόγω απόφαση δεν συμβιβάζεται με το γεγονός ότι το έργο Μαλπένσα 2000 αποτελεί έργο κοινού ενδιαφέροντος και έχει προσδιορισθεί ως έργο προτεραιότητας στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων. Από αυτή την άποψη, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι δράσεις των κρατών μελών που υποστηρίζουν έργα προτεραιότητας στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων, τα οποία αποβλέπουν στη δημιουργία των συνθηκών για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων μέσω τέτοιου είδους έργων, θα πρέπει να συμμορφούνται πλήρως με το κοινοτικό δίκαιο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Ιταλία δεν επιτρέπεται να εφαρμόσει τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας για το σύστημα αερολιμένων του Μιλάνου που θεσπίστηκαν από το διάταγμα αριθ. 46-T της 5ης Ιουλίου και το διάταγμα αριθ. 70-T της 13ης Οκτωβρίου 1997.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 16 Σεπτεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Νοεμβρίου 1998

για την τροποποίηση της απόφασης 97/296/ΕΚ όσον αφορά την κατάρτιση του καταλόγου των τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπονται εισαγωγές αλιευτικών προϊόντων για ανθρώπινη διατροφή

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3585]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/711/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, την απόφαση 95/408/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τις λεπτομέρειες κατάρτισης, για μια μεταβατική περίοδο, προσωρινών πινάκων εγκαταστάσεων τρίτων χωρών, από τις οποίες επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εισάγουν ορισμένα προϊόντα ζωικής προέλευσης, προϊόντα αλιείας ή ζώντα δίθυρα μαλάκια ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 98/603/ΕΚ ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 7,

Εκτιμώντας:

ότι η απόφαση 97/296/ΕΚ ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 98/573/ΕΚ ⁽⁴⁾, για την κατάρτιση του καταλόγου των χωρών και εδαφών από τις οποίες επιτρέπονται οι εισαγωγές αλιευτικών προϊόντων για ανθρώπινη διατροφή εγκρίνεται· ότι το μέρος I του παραρτήματος I απαριθμεί τα ονόματα των χωρών και εδαφών τα οποία καλύπτονται από μια ειδική απόφαση και το μέρος II τα ονόματα εκείνων τα οποία ανταποκρίνονται στους όρους του άρθρου 2 παράγραφος 2 της απόφασης 95/408/ΕΚ· ότι στο παράρτημα II απαριθμούνται τα ονόματα των χωρών και εδαφών από τα οποία επιτρέπεται η εισαγωγή έως τις 31 Ιανουαρίου 1999, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 11 παράγραφος 7 της οδηγίας 91/493/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁵⁾·

ότι οι αποφάσεις της Επιτροπής 98/695/ΕΚ ⁽⁶⁾ και 98/675/ΕΚ ⁽⁷⁾ ορίζουν ειδικούς όρους για τα προϊόντα αλιείας και

υδατοκαλλιέργειας τα οποία προέρχονται από το Μεξικό και την Εσθονία, αντίστοιχα·

ότι το Μεξικό και η Εσθονία θα πρέπει, επομένως, να προστεθούν στο μέρος I του πίνακα του παραρτήματος I των χωρών και εδαφών από τα οποία επιτρέπεται η εισαγωγή αλιευτικών προϊόντων για ανθρώπινη κατανάλωση·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης κτηνιατρικής επιτροπής,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και II της παρούσας απόφαση αντικαθιστούν τα παραρτήματα I και II της απόφασης 97/296/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 243 της 11. 10. 1995, σ. 17.

⁽²⁾ ΕΕ L 289 της 28. 10. 1998, σ. 36.

⁽³⁾ ΕΕ L 122 της 14. 5. 1997, σ. 21.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 277 της 14. 10. 1998, σ. 49.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 268 της 24. 9. 1991, σ. 15.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 332 της 8. 12. 1998, σ. 9.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 317 της 26. 11. 1998, σ. 42.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατάλογος των χωρών και εδαφών από τα οποία επιτρέπεται η εισαγωγή αλιευτικών προϊόντων με κάθε μορφή για ανθρώπινη κατανάλωση**I. Χώρες και εδάφη τα οποία καλύπτονται από μια ειδική απόφαση δυνάμει της οδηγίας 91/493/ΕΟΚ**

AL	ΑΛΒΑΝΙΑ	FO	ΝΗΣΟΙ ΦΕΡΟΕΣ	MY	ΜΑΛΑΙΣΙΑ
AR	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	GH	ΓΚΑΝΑ	NG	ΝΙΓΗΡΙΑ
AU	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	GM	ΓΚΑΜΠΙΑ	NZ	ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ
BD	ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ	GT	ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑ	PE	ΠΕΡΟΥ
BR	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	ID	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	PH	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ
CA	ΚΑΝΑΔΑ	IN	ΙΝΔΙΑ	RU	ΡΩΣΙΑ
CI	ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ	JP	ΙΑΠΩΝΙΑ	SG	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ
CL	ΧΙΛΗ	KR	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	SN	ΣΕΝΕΓΑΛΗ
CO	ΚΟΛΟΜΒΙΑ	MA	ΜΑΡΟΚΟ	TH	ΤΑΪΛΑΝΔΗ
CU	ΚΟΥΒΑ	MG	ΜΑΔΑΓΑΣΚΑΡΗ	TN	ΤΥΝΗΣΙΑ
EC	ΙΣΗΜΕΡΙΝΟΣ	MR	ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ	TW	ΤΑΪΒΑΝ
EE	ΕΣΘΟΝΙΑ	MV	ΜΑΛΔΙΒΕΣ	TZ	ΤΑΝΖΑΝΙΑ
FK	ΝΗΣΟΙ ΦΩΚΛΑΝΤ	MX	ΜΕΞΙΚΟ	UY	ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ
				ZA	ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

II. Χώρες και εδάφη τα οποία ανταποκρίνονται στους όρους του άρθρου 2 παράγραφος 2 της απόφασης 95/408/ΕΚ

BJ	ΜΠΕΝΙΝ	HZ	ΚΡΟΑΤΙΑ	PG	ΠΑΠΟΥΑΣΙΑ ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ
BZ	ΜΠΕΛΙΖΕ	HU	ΟΥΓΓΑΡΙΑ ⁽¹⁾	PK	ΠΑΚΙΣΤΑΝ
CH	ΕΛΒΕΤΙΑ	IL	ΙΣΡΑΗΛ	PL	ΠΟΛΩΝΙΑ
CM	ΚΑΜΕΡΟΥΝ	JM	ΤΖΑΜΑΪΚΑ	SC	ΣΕΪΧΕΛΕΣ
CN	ΚΙΝΑ	KZ	ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ ⁽²⁾	SI	ΣΛΟΒΕΝΙΑ
CR	ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ	LT	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	SR	ΣΟΥΡΙΝΑΜ
CV	ΠΡΑΣΙΝΟ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟ	LV	ΛΕΤΟΝΙΑ	TG	ΤΟΓΚΟ
CZ	ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	MT	ΜΑΛΤΑ	TR	ΤΟΥΡΚΙΑ
FJ	ΦΙΤΖΙ	MU	ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ	UG	ΟΥΓΚΑΝΤΑ
GL	ΓΡΟΙΛΑΝΔΙΑ	NA	NAMIMΠΙΑ	US	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
GN	ΓΟΥΙΝΕΑ-ΚΟΝΑΚΡΙ	NI	ΝΙΚΑΡΑΓΟΥΑ	VE	ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ
HK	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	PA	ΠΑΝΑΜΑΣ	VN	ΒΙΕΤΝΑΜ
HN	ΟΝΔΟΥΡΑ				

⁽¹⁾ Επιτρέπονται μόνον οι εισαγωγές ζώων των οποίων προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση.⁽²⁾ Επιτρέπονται μόνον οι εισαγωγές για το χαβιάρι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος χωρών και εδαφών από τα οποία επιτρέπεται η εισαγωγή αλιευτικών προϊόντων τα οποία προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση έως τις 31 Ιανουαρίου 1999, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 11 παράγραφος 7 της οδηγίας 91/493/ΕΟΚ

AO	ΑΓΚΟΛΑ
AZ	ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ ⁽¹⁾
BG	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ
BS	ΜΠΑΧΑΜΕΣ
CG	ΚΟΓΚΟ-ΜΠΡΑΖΑΒΙΑ
DZ	ΑΛΓΕΡΙΑ
EG	ΑΙΓΥΠΤΟΣ
ER	ΕΡΥΘΡΑΙΑ
GA	ΓΚΑΜΠΟΝ
GW	ΓΟΥΙΝΕΑ-ΜΠΙΣΑΟΥ
IR	ΙΡΑΝ
KE	ΚΕΝΥΑ
LC	ΑΓΙΑ ΛΟΥΚΙΑ
LK	ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ
MK	ΠΓΔΜ
MM	ΜΥΑΝΜΑΡ
MZ	ΜΟΖΑΜΒΙΚΗ
RO	ΡΟΥΜΑΝΙΑ
SB	ΝΗΣΟΙ ΣΟΛΟΜΟΝΤΟΣ ⁽²⁾
SH	ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ
ZW	ΖΙΜΠΑΜΠΟΥΕ

⁽¹⁾ Επιτρέπονται μόνον οι εισαγωγές για το χαβιάρι.

⁽²⁾ Επιτρέπονται μόνον οι εισαγωγές από τη Solomon Taiyo Limited.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Νοεμβρίου 1998

για την τροποποίηση ορισμένων πληροφοριών στον κατάλογο του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/98, που καταρτίζει, για το 1998, τον κατάλογο των σκαφών ολικού μήκους άνω των οκτώ μέτρων, τα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν γλώσσες σε ορισμένες περιοχές της Κοινότητας χρησιμοποιώντας δοκότρατες, των οποίων το συνολικό μήκος υπερβαίνει τα εννέα μέτρα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3617]

(98/712/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 894/97 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1997, για τη θέσπιση ορισμένων τεχνικών μέτρων διατήρησης των αλιευτικών πόρων⁽¹⁾,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3554/90 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 1990, που θεσπίζει τις λεπτομέρειες για την κατάρτιση καταλόγου των σκαφών ολικού μήκους άνω των οκτώ μέτρων, τα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν γλώσσες σε ορισμένες περιοχές της Κοινότητας, χρησιμοποιώντας δοκό-τρατες, των οποίων το συνολικό μήκος υπερβαίνει τα εννέα μέτρα⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3407/93⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 2,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/98 της Επιτροπής⁽⁴⁾, θεσπίζει για το 1998 τον κατάλογο των σκαφών, των οποίων το ολικό μήκος υπερβαίνει τα οκτώ μέτρα, τα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν γλώσσες σε ορισμένες περιοχές της Κοινότητας με τη χρήση δοκό-τρατας, των οποίων το συνολικό μήκος υπερβαίνει τα εννέα μέτρα όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 894/97·

ότι οι αρχές των ενδιαφερομένων κρατών ζήτησαν τροποποιήσεις των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στον εν λόγω κατάλογο· ότι οι ανωτέρω αρχές παρουσίασαν όλα τα

στοιχεία προς υποστήριξη των αιτήσεων δυνάμει του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3554/90· ότι από την εκτίμηση των πληροφοριών αυτών προκύπτει η συμφωνία τους με την προαναφερθείσα διάταξη και ότι πρέπει, κατά συνέπεια, να τροποποιηθούν οι πληροφορίες που εμφανίζονται στον εν λόγω κατάλογο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/98 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Emma BONINO

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 132 της 23. 5. 1997, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 346 της 11. 12. 1990, σ. 11.

⁽³⁾ ΕΕ L 310 της 14. 12. 1993, σ. 19.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 5 της 9. 1. 1998, σ. 24.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Νοεμβρίου 1998

για τροποποίηση ορισμένων στοιχείων του καταλόγου που εμφανίζεται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 55/87 για την κατάρτιση του καταλόγου των πλοίων που το συνολικό τους μήκος υπερβαίνει τα οκτώ μέτρα και επιτρέπεται να αλιεύουν με τη βοήθεια δοκότρατων σε ορισμένες παράκτιες ζώνες της Κοινότητας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1998) 3618]

(98/713/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 894/97 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1997, για την πρόβλεψη τεχνικών μέτρων διατήρησης των αλιευτικών πόρων⁽¹⁾,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 55/87 της Επιτροπής, της 30ής Δεκεμβρίου 1986, για την κατάρτιση του καταλόγου των πλοίων συνολικού μήκους που υπερβαίνει τα οκτώ μέτρα, που επιτρέπεται να αλιεύουν με δοκότρατες σε ορισμένες παράκτιες ζώνες της Κοινότητας⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3410/93⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας:

ότι οι αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών ζήτησαν να τροποποιηθούν τα στοιχεία που εμφανίζονται στον κατάλογο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 894/97· ότι οι αιτήσεις αυτές περιέχουν όλες τις πληροφορίες που τις αιτιολογούν με βάση το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 55/87· ότι από την εκτίμηση αυτών των πληροφοριών προκύπτει η

συμφωνία τους με την προαναφερόμενη διάταξη και ότι πρέπει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθούν τα στοιχεία του καταλόγου που εμφανίζονται στο παράρτημα του εν λόγω κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα στοιχεία του καταλόγου που εμφανίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 55/87 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Emma BONINO

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 132 της 23. 5. 1997, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 10. 1. 1987, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 310 της 14. 12. 1993, σ. 27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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