ISSN 0250-8168

Επίσημη Εφημερίδα

των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L 69

42ο έτος

16 Μαρτίου 1999

Έκδοση στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I *Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση*

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 557/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 1

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 558/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, περί χορηγήσεως γαλακτοκομικών προϊόντων ως επισιτιστική βοήθεια 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 559/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, περί χορηγήσεως σπαστών πίσων ως επισιτιστική βοήθεια 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 560/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, περί χορηγήσεως σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια 9

⋆ **Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για την προκήρυξη δημοπρασίας της διάθεσης προς πώληση του ελαιολάδου που βρίσκεται στην κατοχή του ισπανικού οργανισμού παρέμβασης** 13

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για τροποποίηση του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται στην επιστροφή για τα σιτηρά 17

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 563/1999 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για τον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών 19

⋆ **Οδηγία 1999/10/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαρτίου 1999, η οποία διέπει τις παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την επισήμανση των ειδών διατροφής** [1] 22

[1] Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

(συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχειρίσεως 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.

Περιεχόμενα *(συνέχεια)*

II *Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση*

Επιτροπή

1999/198/ΕΚ:

★ **Απόφαση της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης (Υπόθεση IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)** (1) *[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 239]* 24

1999/199/ΕΚ:

★ **Απόφαση της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 90 της συνθήκης (Υπόθεση IV/35.703 — Αεροδρόμια της Πορτογαλίας)** (1) *[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 243]* 31

1999/200/ΕΚ:

★ **Απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με το αίτημα της Ελληνικής Δημοκρατίας για την εφαρμογή μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στις προμήθειες φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 στοιχείο 6) της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1997, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών** *[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 477]* 40

(1) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 557/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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

Εκτιμώντας:

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

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 16 Μαρτίου 1999.

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

---

[1] ΕΕ L 337 της 24. 12. 1994, σ. 66.
[2] ΕΕ L 198 της 15. 7. 1998, σ. 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

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

(1) 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. 558/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

περί χορηγήσεως γαλακτοκομικών προϊόντων ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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

Εκτιμώντας:

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

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

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

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

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

[1] ΕΕ L 166 της 5. 7. 1996, σ. 1.

[2] ΕΕ L 346 της 17. 12. 1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. **Δράσεις υπ' αριθ.:** 775/96 (Α1)· 451/97 (Α2)· 453/97 (Α3)· 454/97 (Α4)· 455/97 (Α5)· 460/97 (Α6)
2. **Δικαιούχος** [2]: Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
   τηλ.: (31-70) 33 05 757· τέλεφαξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 EURON NL
3. **Αντιπρόσωπος του δικαιούχου:** να καθοριστεί από το δικαιούχο
4. **Χώρα προορισμού:** Α1: Μάλι· Α2: Πακιστάν· Α3: Νίγηρας· Α4: Ζιμπάμπουε· Α5: Ζάμπια· Α6: Μαδαγασκάρη
5. **Προϊόν προς κινητοποίηση:** βιταμινούχο αποκορυφωμένο γάλα σε σκόνη
6. **Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους):** 330
7. **Αριθμός παρτίδων:** μία σε 6 μέρη (Α1: 30 τόνοι· Α2: 180 τόνοι· Α3: 45 τόνοι· Α4: 30 τόνοι· Α5: 15 τόνοι· Α6: 30 τόνοι)
8. **Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος** [3] [5]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 (I.B.1)
9. **Συσκευασία** [7]: βλέπε ΕΕ C 267 της 13. 9. 1996, σ. 1 (6.3.Α + Β.2)
10. **Επισήμανση και σήμανση** [6]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 I.B.3)
    — Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: Α1 + Α3 + Α6: γαλλική· Α2 + Α4 + Α5: αγγλική
    — Συμπληρωματικές μνείες: —
11. **Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος:** κοινοτική αγορά
    Η παρασκευή του αποκορυφωμένου γάλακτος σε σκόνη και η ενσωμάτωση των βιταμινών του πρέπει να γίνουν μετά την κατακύρωση της προμήθειας
12. **Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης:** παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
13. **Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης:** —
14. α) **λιμένας φόρτωσης:** —
    β) **διεύθυνση φόρτωσης:** —
15. **Λιμένας εκφόρτωσης:** —
16. **Τόπος προορισμού**: —
    — λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
    — διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: 19. 4 — 9. 5. 1999
    — 2η προθεσμία: 3 — 23. 5. 1999
18. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: —
    — 2η προθεσμία: —
19. **Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):**
    — 1η προθεσμία: 30. 3. 1999
    — 2η προθεσμία: 13. 4. 1999
20. **Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό:** 20 EUR ανά τόνο
21. **Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και των εγγυήσεων συμμετοχής** [1]:
    Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel· τέλεξ: 25670 AGREC B· τέλεφαξ: (322) 2967003 / 2967004 (αποκλειστικά)
22. **Επιστροφή κατά την εξαγωγή** [4]: επιστροφή που εφαρμόζεται στις 10. 3. 1999, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 312/1999 της Επιτροπής (ΕΕ L 38 της 12. 2. 1999, σ. 15)

Σημειώσεις:

(1) Συμπληρωματικές πληροφορίες: Andre Debongnie [τηλέφωνο: (322) 295 14 65],
Torben Vestergaard [τηλέφωνο: (322) 299 30 50].

(2) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.

(3) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε καίσιο 134 και 137 και ιώδιο 131.

(4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 259/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 25 της 31. 1. 1998, σ. 39) εφαρμόζεται όσον αφορά την επιστροφή κατά την εξαγωγή, Η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 του προαναφερθέντος κανονισμού είναι εκείνη που αναφέρεται στο σημείο 22 του παρόντος παραρτήματος.

Εφιστάται η προσοχή του προμηθευτή στο άρθρο 4, παράγραφος 1, τελευταίο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Το αντίγραφο του πιστοποιητικού διαβιβάζεται αμέσως μετά την αποδοχή της δήλωσης εξαγωγής [αριθ. τηλεομοιότυπου: (322) - 2962005]

(5) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα ακόλουθα έγγραφα:

— υγειονομικό πιστοποιητικό εκδοθέν από επίσημη αρχή το οποίο αναφέρει ότι το προϊόν μεταποιήθηκε υπό άριστες συνθήκες υπό την επίβλεψη ειδικευμένου τεχνικού προσωπικού. Στο πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρεται η θερμοκρασία και η διάρκεια παστερίωσης, η θερμοκρασία και διάρκεια παραμονής στον πύργο ξήρανσης διά καταιωνισμού, καθώς και η ημερομηνία λήξης όσον αφορά την κατανάλωση,

— κτηνιατρικό πιστοποιητικό εκδοθέν από επίσημη αρχή το οποίο αναφέρει ότι στην περιοχή παραγωγής του νωπού γάλακτος δεν παρουσιάσθηκαν, κατά τους δώδεκα μήνες πριν την μεταποίηση, κρούσματα αφθώδους πυρετού ή άλλων μολυσματικών/λοιμωδών νόσων που θα πρέπει να ανακοινωθούν υποχρεωτικά.

(6) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, το κείμενο του σημείου I.A.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία "Ευρωπαϊκή Κοινότητα"».

(7) Η φόρτωση πρέπει να γίνεται σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών, με όρους FCL/FCL (κάθε εμπορευματοκιβώτιο πρέπει απαραιτήτως να περιέχει 15 τόνους καθαρό βάρος).

Ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη δαπάνη στοιβάξεως των εμπορευματοκιβωτίων στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι φορτώσεως. Ο δικαιούχος αναλαμβάνει τις δαπάνες μεταγενεστέρων φορτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης αναλήψεως των εμπορευματοκιβωτίων από το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο ανάδοχος υποβάλλει στον παραλαμβάνοντα πλήρη κατάλογο του περιεχομένου κάθε εμπορευματοκιβωτίου, διευκρινίζοντας τον αριθμό σάκων που αντιστοιχούν σε κάθε αριθμό δράσης, όπως καθορίζεται στην προκήρυξη του διαγωνισμού.

Ο ανάδοχος οφείλει να σφραγίζει κάθε εμπορευματοκιβώτιο με αριθμημένο σύστημα σφράγισης (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 ή παρόμοιες σφραγίδες υψηλής ασφαλείας) του οποίου ο αριθμός πρέπει να δίδεται στον αντιπρόσωπο του δικαιούχου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 559/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 15ης Μαρτίου 1999
περί χορηγήσεως σπαστών πίσων ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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

Εκτιμώντας:

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

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

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

ότι, για να εξασφαλισθεί η υλοποίηση των προμηθειών, πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα για τους προσφέροντες να συγκεντρώνουν είτε πράσινα σπαστά πίσα είτε κίτρινα σπαστά πίσα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

Οι προσφορές πρέπει να αφορούν είτε πράσινα σπαστά πίσα είτε κίτρινα σπαστά πίσα. Επί ποινή απορρίψεως, κάθε προσφορά πρέπει να αναφέρει σαφώς το είδος των πίσων στο οποίο αναφέρεται.

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

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

---

[1] ΕΕ L 166 της 5. 7. 1996, σ. 1.
[2] ΕΕ L 346 της 17. 12. 1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΕΣ Α, Β

1. **Δράσεις υπ' αριθ.:** 464/97 (Α)· 470/97 (Β)
2. **Δικαιούχος** [2]: Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
   τηλ.: (31-70) 33 057 57· τέλεφαξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 EURON NL
3. **Αντιπρόσωπος του δικαιούχου:** να καθορισθεί από το δικαιούχο
4. **Χώρα προορισμού:** Αϊτή
5. **Προϊόν προς κινητοποίηση** [8]: σπαστά πίσα
6. **Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους):** 720
7. **Αριθμός παρτίδων:** 2 (Α: 360 τόνοι· Β: 360 τόνοι)
8. **Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος** [3] [4] [7]: —
9. **Συσκευασία** [5] [9]: βλέπε ΕΕ C 267 της 13. 9. 1996, σ. 1 (2.1 Α.1α, 2.α + Β.4)
   ή (4.0 Α.1γ, 2.γ + Β.4)
10. **Επισήμανση και σήμανση** [6]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 (IV.A.3)
    — Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: αγγλική
    — Συμπληρωματικές μνείες: —
11. **Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος:** κοινοτική αγορά. Το προϊόν πρέπει να προέρχεται στην κοινότητα
12. **Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης:** παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
13. **Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης:** —
14. α) **λιμένας φόρτωσης:** —
    β) **διεύθυνση φόρτωσης:** —
15. **Λιμένας εκφόρτωσης:** —
16. **Τόπος προορισμού:** —
    — λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
    — διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: Α: 19. 4 — 9. 5. 1999· Β: 17. 5 — 6. 6. 1999
    — 2η προθεσμία: Α: 3 — 23. 5. 1999· Β: 31. 5 — 20. 6. 1999
18. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: —
    — 2η προθεσμία: —
19. **Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):**
    — 1η προθεσμία: 30. 3. 1999
    — 2η προθεσμία: 13. 4. 1999
20. **Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό:** 5 EUR ανά τόνο
21. **Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και εγγυήσεων συμμετοχής** [1]:
    Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel τέλεξ: 25670 AGREC B· φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. **Επιστροφή κατά την εξαγωγή:** —

Σημειώσεις:

(1) Συμπληρωματικές πληροφορίες: Andre Debongnie [τηλ.: (32-2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [τηλ.: (32-2) 299 30 50].

(2) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.

(3) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε καίσιο 134 και 137 και ιώδιο 131.

(4) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, το ακόλουθο έγγραφο:

— φυτοϋγειονομικό πιστοποιητικό.

(5) Σε περίπτωση ενδεχόμενης επανασυσκευασίας σε σάκους ο ανάδοχος θα πρέπει να προμηθεύσει 2 % των κενών σάκων της ίδιας ποιότητας με αυτούς που περιέχουν το εμπόρευμα, με την επιγραφή που ακολουθείται από ένα «R» κεφαλαίο.

(6) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, το κείμενο του σημείου VI.A.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία "Ευρωπαϊκή Κοινότητα"» και το κείμενο του σημείου IV.A.3.β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Σπαστά πίσα».

(7) Επί ποινή απορρίψεως, κάθε προσφορά πρέπει να αναφέρει σαφώς το είδος των πίσων στο οποίο αναφέρεται.

(8) Κίτρινα ή πράσινα πίσα (Pisum sativum) προοριζόμενα για την ανθρώπινη διατροφή, προερχόμενα από την πλέον πρόσφατη συγκομιδή. Τα πίσα δεν πρέπει να είναι τεχνητά χρωματισμένα. Τα σπαστά πίσα πρέπει να έχουν υποστεί επεξεργασία στον ατμό τουλάχιστον για δύο λεπτά ή να έχουν απολυμανθεί με καπνισμό (*) και να ανταποκρίνονται στους ακόλουθους όρους:

— υγρασία: 15 % κατ' ανώτατο όριο,

— προσμείξεις: 0,1 % κατ' ανώτατο όριο,

— θραυσμένοι σπόροι: 10 % κατ' ανώτατο όριο (ως θραυσμένοι σπόροι νοούνται τα μέρη των σπόρων που διέρχονται δι' ενός κόσκινου με στρογγυλές οπές διαμέτρου 5 χιλιοστών),

— ποσοστό σπόρων διαφορετικού χρωματισμού ή αποχρωματισμένων σπόρων: 1,5 % κατ' ανώτατο όριο (κίτρινα πίσα), 15 % κατ' ανώτατο όριο (πράσινα πίσα),

— χρόνος βρασμού: 45 λεπτά κατ' ανώτατο όριο μετά από το μούσκεμα (12 ώρες) ή 60 λεπτά κατ' ανώτατο όριο (χωρίς διάβρεξη).

(9) Η φόρτωση πρέπει να γίνεται σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών, με όρους «FCL/FCL».

Ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη δαπάνη στοιβάξεως των εμπορευματοκιβωτίων στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι φορτώσεως. Ο δικαιούχος αναλαμβάνει τις δαπάνες μεταγενεστέρων φορτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης αναλήψεως των εμπορευματοκιβωτίων από το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο ανάδοχος υποβάλλει στον παραλαμβάνοντα πλήρη κατάλογο του περιεχομένου κάθε εμπορευματοκιβωτίου, διευκρινίζοντας τον αριθμό σάκων που αντιστοιχούν σε κάθε αριθμό δράσης, όπως καθορίζεται στην προκήρυξη του διαγωνισμού.

Ο ανάδοχος οφείλει να σφραγίζει κάθε εμπορευματοκιβώτιο με αριθμημένο σύστημα σφράγισης (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 ή παρόμοιες σφραγίδες υψηλής ασφαλείας) του οποίου ο αριθμός πρέπει να δίδεται στον αντιπρόσωπο του δικαιούχου.

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

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 560/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

περί χορηγήσεως σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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

Εκτιμώντας:

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

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

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

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

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

[1] ΕΕ L 166 της 5. 7. 1996, σ. 1.

[2] ΕΕ L 346 της 17. 12. 1997, σ. 23.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. **Δράσεις υπ' αριθ.:** 461/97 (A1)· 472/97 (A2)
2. **Δικαιούχος** [2]: Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
   τηλ.: (31-70) 33 05 757· φαξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 EURON NL
3. **Αντιπρόσωπος του δικαιούχου:** να καθορισθεί από το δικαιούχο
4. **Χώρα προορισμού:** A1: Μαδαγασκάρη A2: Αϊτή
5. **Προϊόν προς κινητοποίηση:** άλευρο μαλακού σίτου
6. **Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους):** 300
7. **Αριθμός παρτίδων:** μία σε δύο μέρη (A1: 40 τόνοι· A2: 260 τόνοι)
8. **Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος** [3] [5]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.B.1.α)]
9. **Συσκευασία** [7] [8]: βλέπε ΕΕ C 267 της 13. 9. 1996, σ. 1 [2.2 A.1.δ, 2.δ + B.4]
10. **Επισήμανση και σήμανση** [6]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.B.3]
    — Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: γαλλική
    — Συμπληρωματικές μνείες: —
11. **Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος:** κοινοτική αγορά
12. **Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης:** παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
13. **Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης:** —
14. α) **Λιμένας φόρτωσης:** —
    β) **Διεύθυνση φόρτωσης:** —
15. **Λιμένας εκφόρτωσης:** —
16. **Τόπος προορισμού:** —
    — λιμένας ή αποθήκη μετακόμισης: —
    — διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: 19. 4 — 9. 5. 1999
    — 2η προθεσμία: 3 — 23. 5. 1999
18. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: —
    — 2η προθεσμία: —
19. **Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):**
    — 1η προθεσμία: 30. 3. 1999
    — 2η προθεσμία: 13. 4. 1999
20. **Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό:** 5 EUR ανά τόνο
21. **Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και εγγυήσεων συμμετοχής** [1]:

    Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel τέλεξ: 25670 AGREC B· φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. **Επιστροφή κατά την εξαγωγή** [4]: επιστροφή που εφαρμόζεται στις 26. 3. 1999, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 429/1999 της Επιτροπής (ΕΕ L 52 της 27. 2. 1999, σ. 16)

ΠΑΡΤΙΔΕΣ Β, Γ

1. **Δράσεις υπ' αριθ.:** 468/97 (Β)· 471/97 (Γ)
2. **Δικαιούχος** [2]: Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
   τηλ.: (31-70) 33 05 757· φαξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 EURON NL
3. **Αντιπρόσωπος του δικαιούχου:** να καθορισθεί από τον δικαιούχο
4. **Χώρα προορισμού:** Αϊτή
5. **Προϊόν προς κινητοποίηση:** λευκασμένο ρύζι (κωδικός προϊόντος 1006 30 92 9900 ή 1006 30 94 9900 ή 1006 30 96 9900 ή 1006 30 98 9900)
6. **Συνολική καθαρή ποσότητα (σε τόνους):** 1 120
7. **Αριθμός παρτίδων:** 2 (Β: 660 τόνοι· Γ: 560 τόνοι)
8. **Χαρακτηριστικά και ποιότητα του προϊόντος** [3] [5]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.A.1.στ)]
9. **Συσκευασία** [7] [8]: βλέπε ΕΕ C 267 της 13. 9. 1996, σ. 1 [1.0 A.1.γ, 2.γ + B.6]
10. **Επισήμανση και σήμανση** [6]: βλέπε ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.A.3]
    — Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: γαλλική
    — Συμπληρωματικές μνείες: —
11. **Τρόπος κινητοποίησης του προϊόντος:** κοινοτική αγορά
12. **Προβλεπόμενο στάδιο παράδοσης:** παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
13. **Εναλλακτικό στάδιο παράδοσης:** —
14. α) **λιμένας φόρτωσης:** —
    β) **διεύθυνση φόρτωσης:** —
15. **Λιμένας εκφόρτωσης:** —
16. **Τόπος προορισμού:** —
    — λιμένας ή αποθήκη διαμετακόμισης: —
    — διαδρομή χερσαίας μεταφοράς: —
17. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο προβλεπόμενο στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: Β: 19. 4 — 9. 5. 1999· Γ: 17. 5 — 6. 6. 1999
    — 2η προθεσμία: Β: 3 — 23. 5. 1999· Γ: 31. 5 — 20. 6. 1999
18. **Χρονικό διάστημα ή προθεσμία παράδοσης στο εναλλακτικό στάδιο:**
    — 1η προθεσμία: —
    — 2η προθεσμία: —
19. **Προθεσμία για την υποβολή των προσφορών έως τις 12 το μεσημέρι (ώρα Βρυξελλών):**
    — 1η προθεσμία: 30. 3. 1999
    — 2η προθεσμία: 13. 4. 1999
20. **Ποσό της εγγύησης συμμετοχής στο διαγωνισμό:** 5 EUR ανά τόνο
21. **Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και εγγυήσεων συμμετοχής** [1]:
    Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel τέλεξ: 25670 AGREC B· φαξ: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (αποκλειστικά)
22. **Επιστροφή κατά την εξαγωγή** [4]: επιστροφή που εφαρμόζεται στις 26. 3. 1999, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 429/1999 της Επιτροπής (ΕΕ L 52 της 27. 2. 1999, σ. 16)

Σημειώσεις:

(1) Συμπληρωματικές πληροφορίες: Andre Debongnie [τηλ.: (32-2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [τηλ.: (32-2) 299 30 50].

(2) Ο ανάδοχος έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο ή τον αντιπρόσωπό του το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.

(3) Ο ανάδοχος χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και βεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε καίσιο 134 και 137 και ιώδιο 131.

(4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 259/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 25 της 31. 1. 1998, σ. 39), εφαρμόζεται όσον αφορά την επιστροφή κατά την εξαγωγή. Η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 του προαναφερθέντος κανονισμού είναι εκείνη που αναφέρεται στο σημείο 22 του παρόντος παραρτήματος.

Εφιστάται η προσοχή του προμηθευτή στο άρθρο 4 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Το αντίγραφο του πιστοποιητικού διαβιβάζεται αμέσως μετά την αποδοχή της δήλωσης εξαγωγής [αριθ. φαξ: (32-2) 296 20 05].

(5) Ο ανάδοχος διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα ακόλουθα έγγραφα:

— φυτοϋγειονομικό πιστοποιητικό,

— πιστοποιητικό απολυμάνσεως με καπνισμό [Τα σιτηρά και τα παράγωγά τους πρέπει να απλυμαίνονται πριν από τη φόρτωση με φωσφορίδιο του μαγνησίου (τουλάχιστον 2 g/m3) για ελάχιστη περίοδο πέντε ημερών μεταξύ της απολύμανσης και της διαδικασίας εξαερισμού. Το αναγκαίο πιστοποιητικό πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη φόρτωση].

(6) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ C 114 της 29. 4. 1991, το κείμενο του σημείου V.A.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία "Ευρωπαϊκή Κοινότητα"».

(7) Σε περίπτωση ενδεχόμενης επανασυσκευασίας σε σάκους ο ανάδοχος θα πρέπει να προμηθεύσει 2 % των κενών σάκων της ίδιας ποιότητας με αυτούς που περιέχουν το εμπόρευμα, με την επιγραφή που ακολουθείται από ένα «R» κεφαλαίο.

(8) Η φόρτωση πρέπει να γίνεται σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών, με όρους FCL/FCL.

Ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη δαπάνη στοιβάξεως των εμπορευματοκιβωτίων στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι φορτώσεως. Ο δικαιούχος αναλαμβάνει τις δαπάνες μεταγενεστέρων φορτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης αναλήψεως των εμπορευματοκιβωτίων από το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο ανάδοχος υποβάλλει στον παραλαμβάνοντα πλήρη κατάλογο του περιεχομένου κάθε εμπορευματοκιβωτίου, διευκρινίζοντας τον αριθμό σάκων που αντιστοιχούν σε κάθε αριθμό δράσης, όπως καθορίζεται στην προκήρυξη του διαγωνισμού.

Ο ανάδοχος οφείλει να σφραγίζει κάθε εμπορευματοκιβώτιο με αριθμημένο σύστημα σφράγισης, (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 ή παρόμοιες σφραγίδες υψηλής ασφαλείας) του οποίου ο αριθμός πρέπει να δίδεται στον αντιπρόσωπο του δικαιούχου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 561/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

για την προκήρυξη δημοπρασίας της διάθεσης προς πώληση του ελαιολάδου που βρίσκεται στην κατοχή του ισπανικού οργανισμού παρέμβασης

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1638/98 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, για την τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 136/66/ΕΟΚ περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των λιπαρών ουσιών [1], και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας:

ότι το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2754/78 του Συμβουλίου [2], όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2203/90 [3], προβλέπει ότι η πώληση ελαιολάδου που βρίσκεται στην κατοχή των οργανισμών παρέμβασης γίνεται με δημοπρασία·

ότι, σε εφαρμογή του άρθρου 12 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 136/66/ΕΟΚ του Συμβουλίου [4], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1638/98 που ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ο ισπανικός οργανισμός παρέμβασης κατέχει ορισμένες ποσότητες ελαιολάδου·

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77 της Επιτροπής [5], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3818/85 [6], καθόρισε τους όρους πωλήσεως των ελαιολάδων με δημοπρασία στην αγορά της Κοινότητας και για την εξαγωγή αυτών· ότι η κατάσταση της αγοράς του ελαιολάδου είναι επί του παρόντος ευνοϊκή για τη διάθεση προς πώληση μέρους των εν λόγω ελαίων·

ότι, δεδομένης της σημερινής κατάστασης της αγοράς των παρθένων ελαιολάδων, η οποία χαρακτηρίζεται από περιορισμένες διαθεσιμότητες σε σχέση με τη ζήτηση και προκειμένου να εξασφαλιστεί, για τους περισσότερους επιχειρηματίες, ένας ελάχιστος εφοδιασμός που καλύπτει τις άμεσες ανάγκες τους, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι κάθε επιχειρηματίας θα μπορεί να υποβάλει προσφορές για μία μέγιστη ποσότητα·

ότι πρέπει να καθοριστούν ειδικοί όροι για να διασφαλιστεί ο κανονικός ρυθμός διεξαγωγής των δραστηριοτήτων και ο έλεγχός τους·

ότι για το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη πρέπει να προβλέψουν όλα τα συμπληρωματικά μέτρα που είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία της προβλεπόμενης δράσης καθώς και η ενημέρωση της Επιτροπής·

ότι πρέπει να συμπληρωθεί ο μηχανισμός ελέγχου με τη δυνατότητα δειγματοληψίας επανελέγχου·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχειρίσεως λιπαρών ουσιών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο ισπανικός οργανισμός παρέμβασης Fondo Español de Garanthia Agraria ονομαζόμενος κατωτέρω «FEGA», προκηρύσσει δημοπρασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77, με σκοπό την πώληση στην κοινοτική αγορά των ακολούθων ποσοτήτων ελαιολάδου:

— 20 000 τόνων παρθένου ελαιολάδου,

— 55 000 τόνων μειονεκτικού παρθένου ελαιολάδου.

Οι ποσότητες αυτές θα πωληθούν σε πέντε δημοπρασίες με αναλογία περίπου ενός πέμπτου της ποσότητας ανά δημοπρασία, η οποία ενδεχομένως θα αυξηθεί με τις ποσότητες που δεν θα πωληθούν κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δημοπρασίας.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77, στην περίπτωση κατά την οποία η ποσότητα του ελαιολάδου που περιέχεται σε μία δεξαμενή υπερβαίνει τους 500 τόνους, επιτρέπεται στον FEGA να συστήσει περισσότερες παρτίδες από ένα μόνο μέρος του ελαιολάδου αυτού.

Άρθρο 2

Η δημοσίευση της προκυρήξεως υποβολής προσφορών λαμβάνει χώρα στις 23 Μαρτίου 1999.

Η ανακοίνωση των παρτίδων ελαιολάδου που διατίθεται προς πώληση καθώς και του τόπου αποθηκεύσεώς τους γίνεται με τοιχοκόλληση από το FEGA, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid.

[1] ΕΕ L 210 της 28. 7. 1998, σ. 32.
[2] ΕΕ L 331 της 28. 11. 1978, σ. 13.
[3] ΕΕ L 201 της 31. 7. 1990, σ. 5.
[4] ΕΕ 172 της 30. 9. 1966, σ. 3025/66.
[5] ΕΕ L 348 της 30. 12. 1977, σ. 46.
[6] ΕΕ L 368 της 31. 12. 1985, σ. 20.

Αντίγραφο της προσκλήσεως των προσφορών που αναφέρονται ανωτέρω διαβιβάζεται αμέσως στην Επιτροπή.

Άρθρο 3

Οι εισφορές πρέπει να περιέλθουν στον FEGA, στην έδρα του, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid, το αργότερο στις 14.00 (τοπική ώρα):

— στις 7 Απριλίου 1999,
— στις 5 Μαΐου 1999,
— στις 9 Ιουνίου 1999,
— στις 7 Ιουλίου 1999,
— στις 21 Ιουλίου 1999.

Η προσφορά γίνεται αποδεκτή μόνο εάν έχει υποβληθεί από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί δραστηριότητα στον τομέα του ελαιολάδου και είναι εγγεγραμμένο με την ιδιότητά του αυτή, στις 31 Δεκεμβρίου 1998 σε δημόσιο μητρώο ενός κράτους μέλους.

Επιπλέον, κάθε προσφέρων μπορεί να υποβάλει προσφορές για ανώτατη ποσότητα 500 τόνων για το παρθένο ελαιόλαδο και 1 000 τόνων για το μειονεκτικό παρθένο ελαιόλαδο.

Άρθρο 4

1. Όσον αφορά το μειονεκτικό παρθένο ελαιόλαδο, οι προσφορές γίνονται για ελαιόλαδο οξύτητας 3 βαθμών.

2. Όταν το έλαιο που κατακυρώνεται έχει βαθμό οξύτητας διαφορετικό από εκείνο για τον οποίο έγινε η προσφορά, η τιμή που πρέπει να πληρωθεί είναι ίση με την προσφερόμενη τιμή, αυξανόμενη ή μειούμενη σύμφωνα με την κατωτέρω κλίμακα:

— έως 3 βαθμούς οξύτητας:
αύξηση κατά 0,32 ευρώ για κάθε δέκατο βαθμού οξύτητας μικρότερης από 3 βαθμούς,
— πλέον των 3 βαθμών οξύτητας:
μείωση κατά 0,32 ευρώ για κάθε δέκατο βαθμού οξύτητας μεγαλύτερης από 3 βαθμούς.

Άρθρο 5

Δύο ημέρες το αργότερο μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται για την κατάθεση των προσφορών, ο FEGA διαβιβάζει στην Επιτροπή ανώνυμο κατάλογο ο οποίος αναφέρει την υψηλότερη τιμή προσφοράς που έλαβε για κάθε παρτίδα που διαθέτει προς πώληση.

Άρθρο 6

Η ελάχιστη τιμή πωλήσεως ανά 100 χιλιόγραμμα ελαιολάδου καθορίζεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 38 του κανονισμού αριθ. 136/66/ΕΟΚ, με βάση τις ληφθείσες προσφορές, το αργότερο τη δέκατη εργάσιμη ημέρα μετά τη λήξη κάθε προθεσμίας που προβλέπεται για την υποβολή των προσφορών. Η απόφαση που καθορίζει την ελάχιστη τιμή πωλήσεως ανακοινώνεται αμέσως στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Άρθρο 7

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 του παρόντος κανονισμού η πώληση του ελαιολάδου πραγματοποιείται από το FEGA το αργότερο την πέμπτη εργάσιμη ημέρα μετά την ημέρα ανακοινώσεως της απόφασης που αναφέρεται στο άρθρο 6. Ο FEGA ανακοινώνει στους οργανισμούς αποθεματοποιήσεως τον κατάλογο των παρτίδων που δεν έχουν κατακυρωθεί.

Άρθρο 8

Η εγγύηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77 καθορίζεται σε 18 ευρώ ανά 100 χιλιόγραμμα.

Άρθρο 9

Η αποζημίωση αποθεματοποιήσεως που αναφέρεται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77 είναι ίση προς 3 ευρώ ανά 100 χιλιόγραμμα.

Άρθρο 10

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77, πριν από την παραλαβή της παρτίδας που κατακυρώθηκε, ο οργανισμός παρέμβασης, ο υπερθεματιστής και ο οργανισμός αποθήκευσης προβαίνουν σε δειγματοληψία επανελέγχου και στην ανάλυση του δείγματος αυτού, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 4 και 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3472/85 της Επιτροπής [1].

Ο οργανισμός παρέμβασης πρέπει να διαθέτει το τελικό αποτέλεσμα των αναλύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί στο δείγμα αυτό το αργότερο την 30ή εργάσιμη ημέρα μετά από την ημέρα ανακοινώσεως της απόφασης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

α) Εάν το τελικό αποτέλεσμα των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν επί του εν λόγω δείγματος δείχνει διαφορά μεταξύ της ποιότητας ελαιολάδου που πρέπει να παραληφθεί και της περιγραφής της ποιότητας που περιλαμβάνεται στην προκήρυξη των προσφορών, επιβεβαιώνοντας παράλληλα ότι πρόκειται για το ελαιόλαδο που αναφέρεται στο σημείο 1 του παραρτήματος του κανονισμού αριθ. 136/66/ΕΟΚ, εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις:

i) ο οργανισμός παρέμβασης ενημερώνει σχετικά την ίδια ημέρα τις υπηρεσίες της Επιτροπής, σύμφωνα με το παράρτημα I, καθώς και τον οργανισμό αποθεματοποίησης και τον υπερθερματιστή·

ii) ο υπερθερματιστής μπορεί:

— είτε να αποδεχθεί να παραλάβει την παρτίδα με τη διαπιστωθείσα ποιότητα,

— είτε να αρνηθεί να παραλάβει την εν λόγω παρτίδα, κατά παρέκκλιση από τη δήλωση που υποβλήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 6 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77. Στην περίπτωση αυτή, ο υπερθερματιστής πληροφορεί την ίδια ημέρα τον οργανισμό παρέμβασης και την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα II.

Εφόσον τηρηθούν οι διατυπώσεις αυτές, αποδεσμεύεται αμέσως απ' όλες τις υποχρεώσεις του για την εν λόγω παρτίδα συμπεριλαμβανομένων και των εγγυήσεων.

[1] ΕΕ L 333 της 11. 12. 1985, σ. 5.

6) Εάν το τελικό αποτέλεσμα των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν στο δείγμα αυτό παρουσιάζει διαφορετική ποιότητα από την ποιότητα του ελαιολάδου που αναφέρεται στο στοιχείο 1 του παραρτήματος του κανονισμού αριθ. 136/66/ΕΟΚ:

— ο οργανισμός παρέμβασης πληροφορεί την ίδια ημέρα τις υπηρεσίες της Επιτροπής σύμφωνα με το παράρτημα I, καθώς και τον οργανισμό αποθεματοποίησης και τον υπερθερματιστή·

— ο υπερθερματιστής ενημερώνει την ίδια ημέρα τον οργανισμό παρέμβασης για την αδυναμία να παραλάβει την εν λόγω παρτίδα και πληροφορεί σχετικά την ίδια ημέρα την Επιτροπή, σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Εφόσον τηρηθούν οι διατυπώσεις αυτές, αποδεσμεύεται αμέσως απ' όλες τις υποχρεώσεις του για για την εν λόγω παρτίδα συμπεριλαμβανομένων και των εγγυήσεων.

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 13 δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2960/77, η παραλαβή του συνόλου της παρτίδας που καταχωρήθηκε πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο την εβδομηκοστή ημέρα μετά από αυτή της ανακοίνωσης που προβλέπεται στο άρθρο 6.

Άρθρο 11

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

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Οι μόνοι αριθμοί κλήσης στις Βρυξέλλες που πρέπει να χρησιμοποιούνται είναι, στην ΓΔ VI/C/4 (υπόψη του κ. Gazagnes):

— με φαξ: (32-2) 2296 60 09 ή (32-2) 2296 60 08

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ανακοίνωση απόρριψης παρτίδων στο πλαίσιο δημοπρασίας για τη διάθεση προς πώληση ..... τόνων ελαιολάδου που βρίσκεται στην κατοχή του ισπανικού οργανισμού παρέμβασης

— Ονοματεπώνυμο του προσφέροντος ο οποίος κατακυρώθηκε ως υπερθεματιστής:

— Ημερομηνία της δημοπρασίας:

— Ημερομηνία της απόρριψης της παρτίδας εκ μέρους του υπερθεματιστού:

Αριθμός παρτίδας	Ποσότητα σε τόνους	Διεύθυνση της αποθήκης	Αιτιολόγηση της αρνήσεως παραλαβής

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 562/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

για τροποποίηση του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται στην επιστροφή για τα σιτηρά

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 923/96 της Επιτροπής [2], και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 8,

Εκτιμώντας:

ότι το διορθωτικό στοιχείο που εφαρμόζεται στην επιστροφή για τα σιτηρά καθορίσθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 484/1999 της Επιτροπής [3]·

ότι, συναρτήσει των τιμών cif και των τιμών cif αγοράς υπό προθεσμία της ημέρας αυτής και αφού ληφθεί υπόψη η προβλεπόμενη εξέλιξη της αγοράς, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί το διορθωτικό στοιχείο που εφαρμόζεται στην επιστροφή για τα σιτηρά, που ισχύει επί του παρόντος·

ότι το διορθωτικό στοιχείο καθορίζεται με την επιστροφή σύμφωνα με την ίδια διαδικασία· ότι δύναται να τροποποιηθεί κατά το διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο καθορισμών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το διορθωτικό στοιχείο που εφαρμόζεται στις επιστροφές που καθορίζονται εκ των προτέρων για τις εξαγωγές προϊόντων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ), (με εξαίρεση τη βύνη), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 16 Μαρτίου 1999.

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

---

[1] ΕΕ L 181 της 1. 7. 1992, σ. 21.
[2] ΕΕ L 126 της 24. 5. 1996, σ. 37.
[3] ΕΕ L 57 της 5. 3. 1999, σ. 16.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 1999, για τροποποίηση του διορθωτικού στοιχείου που εφαρμόζεται κατά την επιστροφή για τα σιτηρά

(EUR/t)

Κωδικός προϊόντος	Προορισμός [1]	Τρέχων 3	1η προθεσμία 4	2η προθεσμία 5	3η προθεσμία 6	4η προθεσμία 7	5η προθεσμία 8	6η προθεσμία 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	01	0	– 1,00	– 2,00	– 2,00	0	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	0	0	0	– 10,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	– 10,00	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	03	0	– 25,00	– 25,00	– 35,00	– 35,00	—	—
	02	0	0	0	– 10,00	– 10,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	0	– 10,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	04	0	0	0	0	0	—	—
	02	0	– 1,00	– 2,00	– 3,00	– 4,00	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9130	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9150	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9170	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9180	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	0	0	0	0	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	01	0	0	0	– 10,00	0	—	—
1103 11 10 9400	01	0	0	0	– 10,00	0	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Προορισμοί:

01 όλες οι τρίτες χώρες,

02 άλλες τρίτες χώρες,

03 Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Καναδάς και Μεξικό,

04 Ελβετία, Λιχτενστάιν.

NB: Οι ζώνες είναι εκείνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2145/92 της Επιτροπής (ΕΕ L 214 της 30. 7. 1992, σ. 20), όπως τροποποιήθηκε.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 563/1999 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Μαρτίου 1999

για τον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί κοινής οργανώσεως της αγοράς στον τομέα των σιτηρών [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 923/96 της Επιτροπής [2],

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1249/96 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1996, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών [3], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2519/98 [4], και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας:

ότι το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 προβλέπει ότι κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού, εισπράττονται οι δασμοί του κοινού δασμολογίου· ότι, εντούτοις, για τα προϊόντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, ο δασμός κατά την εισαγωγή ισούται με την τιμή παρεμβάσεως που ισχύει για τα προϊόντα αυτά κατά την εισαγωγή προσαυξημένη κατά 55 % και μειωμένη κατά την τιμή cif κατά την εισαγωγή που εφαρμόζεται στην εν λόγω αποστολή· εντούτοις, ο δασμός αυτός δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει το δασμό του κοινού δασμολογίου·

ότι, δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, οι τιμές cif κατά την εισαγωγή υπολογίζονται με βάση τις αντιπροσωπευτικές τιμές για το εν λόγω προϊόν στη διεθνή αγορά·

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1249/96 έχει καθορίσει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών·

ότι οι δασμοί κατά την εισαγωγή εφαρμόζονται έως ότου ισχύει νέος καθορισμός· ότι εξακολουθούν επίσης να ισχύουν, εάν δεν διατίθεται καμία τιμή για το χρηματιστήριο αναφοράς που αναφέρεται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96 κατά τη διάρκεια των δύο εβδομάδων που προηγούνται του προσεχούς καθορισμού·

ότι, για να καταστεί δυνατή η κανονική λειτουργία του καθεστώτος των δασμών κατά την εισαγωγή, πρέπει, για τον υπολογισμό αυτό, να ληφθούν υπόψη οι αντιπροσωπευτικές τιμές της αγοράς που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς·

ότι η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96 οδηγεί στον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή, σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι δασμοί κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 καθορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, με βάση τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 16 Μαρτίου 1999.

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

Βρυξέλλες, 15 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

---

[1] ΕΕ L 181 της 1. 7. 1992, σ. 21.
[2] ΕΕ L 126 της 24. 5. 1996, σ. 37.
[3] ΕΕ L 161 της 29. 6. 1996, σ. 125.
[4] ΕΕ L 315 της 25. 11. 1998, σ. 7.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Δασμοί κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή των εμπορευμάτων	Δασμός κατά την εισαγωγή που διεξάγεται δια ξηράς, ποταμού ή θαλάσσης και προέρχεται από λιμάνια της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας ή της Βαλτικής Θάλασσας (σε EUR/τόνο)	Δασμός κατά την εισαγωγή που διεξάγεται αεροπορικώς ή δια θαλάσσης προερχόμενη από άλλα λιμάνια (2) (σε EUR/τόνο)
1001 10 00	Σιτάρι σκληρό υψηλής ποιότητας	52,10	42,10
	μέσης ποιότητας (1)	62,10	52,10
1001 90 91	Σιτάρι μαλακό που προορίζεται για σπορά:	50,13	40,13
1001 90 99	Σιτάρι μαλακό, εκλεκτής ποιότητας εκτός από εκείνο που προορίζεται για σπορά (3)	50,13	40,13
	μέσης ποιότητας	83,80	73,80
	βασικής ποιότητας	103,05	93,05
1002 00 00	Σίκαλη	96,13	86,13
1003 00 10	Κριθάρι που προορίζεται για σπορά	96,13	86,13
1003 00 90	Κριθάρι εκτός από αυτό που προορίζεται για σπορά (3)	96,13	86,13
1005 10 90	Καλαμπόκι για σπορά εκτός από το υβρίδιο	100,78	90,78
1005 90 00	Καλαμπόκι εκτός από αυτό που προορίζεται για σπορά (3)	100,78	90,78
1007 00 90	Σόργο σε κόκκους εκτός από το υβρίδιο που προορίζεται για σπορά	96,13	86,13

(1) Για το σκληρό σιτάρι που δεν πληροί τις ελάχιστες ποιοτικές προδιαγραφές για το σκληρό σίτο μέσης ποιότητας που αναφέρονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96, ο εφαρμοζόμενος δασμός είναι εκείνος που καθορίζεται για το μαλακό σιτάρι χαμηλής ποιότητας.

(2) Για τα εμπορεύματα που φθάνουν στην Κοινότητα από τον Ατλαντικό Ωκεανό ή μέσω της διώρυγας του Σουέζ [άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96] ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί μειώσεως των δασμών κατά:

— 3 EUR ανά τόνο εάν το λιμάνι βρίσκεται στην Μεσόγειο θάλασσα ή,

— 2 EUR ανά τόνο εάν το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται στην Ιρλανδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στη Δανία, στη Σουηδία, στη Φινλανδία ή από την πλευρά του Ατλαντικού της Ιβηρικής χερσονήσου.

(3) Ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί κατ' αποκοπή μειώσεως 14 ή 8 EUR ανά τόνο όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στοιχεία υπολογισμού των δασμών

(περίοδος από 1η 3. 1999 έως τις 12. 3. 1999)

1. Μέσοι όροι της περιόδου των δύο εβδομάδων που προηγούνται της ημέρας του καθορισμού:

Χρηματιστηριακές τιμές	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Προϊόν (% πρωτεΐνες έως 12 % υγρασία)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	μέσης ποιότητας (*)	US barley 2
Τιμή (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Πριμοδότηση για τον Κόλπο του Μεξικού (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Πριμοδότηση για τις μεγάλες λίμνες (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(*) Αρνητική πριμοδότηση 10 EUR ανά τόνο [άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96].
(**) Fob Κόλπος.

2. Ναύλος/κόστος: Κόλπος του Μεξικού — Rotterdam: 11,70 EUR/t. Μεγάλες Λίμνες-Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Επιδοτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

ΟΔΗΓΙΑ 1999/10/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Μαρτίου 1999

η οποία διέπει τις παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την επισήμανση των ειδών διατροφής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 79/112/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1978, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την επισήμανση, την παρουσίαση και τη διαφήμιση των τροφίμων ([1]), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο δ) και παράγραφος 4,

Εκτιμώντας:

ότι στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ διευκρινίζεται ότι η ποσότητα ενός συστατικού πρέπει να αναγράφεται στη συσκευασία ενός είδους διατροφής όταν το εν λόγω συστατικό εμφαίνεται στην ονομασία πώλησης ή προβάλλεται στη συσκευασία·

ότι, αφενός, με την οδηγία 94/54/ΕΚ της Επιτροπής ([3]), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 96/21/ΕΚ του Συμβουλίου ([4]), επιβάλλεται η αναγραφή της ένδειξης «περιέχει γλυκαντικές ουσίες» ή «περιέχει σάκχαρα και γλυκαντικές ουσίες» στη συσκευασία προϊόντων που περιέχουν τέτοια συστατικά· ότι η ένδειξη αυτή πρέπει να συνοδεύει την ονομασία πώλησης·

ότι η αναγραφή των εν λόγω ενδείξεων που επιβάλλονται από την οδηγία 94/54/ΕΚ έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται υποχρεωτική η αναγραφή και της ποσότητας, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ·

ότι η αναγραφή ωστόσο της ποσότητας των γλυκαντικών ουσιών δεν επηρεάζει καθοριστικά την επιλογή του καταναλωτή κατά τη στιγμή της αγοράς του προϊόντος·

ότι, αφετέρου, οι ενδείξεις οι σχετικές με την προσθήκη βιταμινών και ανοργάνων αλάτων έχουν ως αποτέλεσμα να καθίσταται υποχρεωτική η διατροφική επισήμανση, σύμφωνα με την οδηγία 90/496/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([5])·

ότι οι ενδείξεις αυτές θεωρείται ότι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ονομασίας πώλησης ή ότι προβάλλουν ένα συστατικό κατά την έννοια του άρθρου 7 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή/και β) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ, με αποτέλεσμα να επιβάλλεται η αναγραφή της ποσότητας των βιταμινών ανοργάνων αλάτων·

ότι η διπλή αυτή πληροφορία δεν είναι χρήσιμη στον καταναλωτή, μπορεί μάλιστα να τον παραπλανήσει αφού, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ η ποσότητα αναγράφεται ως ποσοστό % ενώ στη διατροφική επισήμανση η ποσότητα αναγράφεται σε mg·

ότι επομένως ενδείκνυται να προβλεφθούν επιπλέον παρεκκλίσεις από τον κανόνα που διέπει την αναγραφή της ποσότητας των περιεχομένων συστατικών·

ότι στο άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ διευκρινίζεται ότι η αναγραφόμενη ποσότητα, εκφρασμένη σε ποσοστό %, αντιστοιχεί στην ποσότητα των συστατικών κατά την στιγμή της χρησιμοποίησής τους στη διαδικασία παραγωγής του προϊόντος· ότι στην ίδια παράγραφο προβλέπεται η δυνατότητα πρόβλεψης παρεκκλίσεων από την αρχή αυτή·

ότι η σύνθεση ορισμένων τροφίμων μεταβάλλεται αισθητά με το ψήσιμο, ή με άλλου είδους επεξεργασία που έχει ως αποτέλεσμα την αφυδάτωση των συστατικών·

ότι μια παρέκκλιση σε ό,τι αφορά τον τρόπο υπολογισμού της ποσότητας των συστατικών τον προβλεπόμενο στο άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ κρίνεται αναγκαία για τα υπόψη προϊόντα, ώστε να δίδεται πληρέστερη εικόνα της σύνθεσης του προϊόντος και να αποτρέπεται ο κίνδυνος παραπλάνησης του καταναλωτή·

ότι στο άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο α) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ εφαρμόζεται η ίδια αρχή σε ό,τι αφορά τη σειρά αναγραφής των συστατικών·

ότι στο άρθρο 6 προβλέπονται παρεκκλίσεις για ορισμένα τρόφιμα και συστατικά· επομένως, για λόγους συνέπειας, ενδείκνυται να προβλεφθούν ανάλογες παρεκκλίσεις σε ό,τι αφορά τον τρόπο υπολογισμού της ποσότητας·

ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή της αναλογικότητας όπως εξαγγέλονται στο άρθρο 3 Β της συνθήκης, οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης που συνίστανται σε αποτελεσματική εφαρμογή της αρχής περί ποσοτικής αναγραφής των συστατικών δεν μπορούν να επιτευχθούν σε ικανό βαθμό από τα κράτη μέλη αφού οι σχετικοί βασικοί κανόνες προβλέπονται στην κοινοτική νομοθεσία· ότι η οδηγία περιορίζεται στα ελάχιστα απαιτούμενα για την επίτευξη των στόχων και δεν υπερβαίνει τα προς τούτο αναγκαία·

([1]) ΕΕ L 33 της 8. 2. 1979, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 43 της 14. 2. 1997, σ. 21.
([3]) ΕΕ L 300 της 23. 11. 1994, σ. 14.
([4]) ΕΕ L 88 της 5. 4. 1996, σ. 5.
([5]) ΕΕ L 276 της 6. 10. 1990, σ. 40.

ότι τα προβλεπόμενα στην παρούσα οδηγία μέτρα είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής τροφίμων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ενδείξεις «περιέχει γλυκαντικές ουσίες» ή «περιέχει σάκχαρα και γλυκαντικές ουσίες» συνοδεύουν την ονομασία πώλησης είδους διατροφής κατά τα προβλεπόμενα στην οδηγία 94/54/ΕΚ.

2. Το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ δεν εφαρμόζεται όταν πρόκειται για ενδείξεις που αφορούν την προσθήκη βιταμινών και ανοργάνων αλάτων, υπό τον όρο ότι οι ουσίες αυτές αποτελούν αντικείμενο διατροφής επισήμανσης.

Άρθρο 2

1. Κατά παρέκκλιση από την αρχή που διατυπώνεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 79/112/ΕΟΚ οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται για την ένδειξη των ποσοτήτων συστατικών.

2. Σε ό,τι αφορά τα τρόφιμα που έχουν απωλέσει υγρασία κατόπιν θερμικής ή άλλης επεξεργασίας, οι αναγραφόμενες ποσότητες αντιστοιχούν στις ποσότητες των χρησιμοποιηθέντων συστατικών, αναγόμενες στο τελικό προϊόν. Οι ποσότητες αυτές εκφράζονται, ως εκατοστιαία αναλογία.

Ωστόσο, όταν η ποσότητα ενός συστατικού ή η αναγραφόμενη στην επισήμανση συνολική ποσότητα όλων των συστατικών υπερβαίνει το 100 %, η εκατοστιαία αναλογία αντικαθίσταται από την ένδειξη του βάρους του ή των χρησιμοποιηθέντων συστατικών για την παρασκευή 100g τελικού προϊόντος.

3. Οι ποσότητες των πτητικών συστατικών αναγράφονται κατά σειρά βάρους στο τελικό προϊόν.

Οι ποσότητες των συστατικών που χρησιμοποιούνται σε συμπυκνωμένη ή αφυδατωμένη μορφή και που ανασυνιστώνται κατά την παραγωγή είναι δυνατόν να αναγράφονται κατά σειρά βάρους πριν από τη συμπύκνωση ή την αφυδάτωση.

Όταν πρόκειται για συμπυκνωμένα ή αφυδατωμένα τρόφιμα στα οποία πρέπει να προστεθεί νερό, οι αναγραφόμενες ποσότητες των συστατικών είναι δυνατόν να αναγράφονται κατά σειρά βάρους στο ανασυσταθέν προϊόν.

Άρθρο 3

Το αργότερο έως τις 31 Αυγούστου 1999, τα κράτη μέλη θεσπίζουν, εφόσον κριθεί σκόπιμο, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τους ούτως ώστε:

— να γίνει δεκτή, το αργότερο την 1η Σεπτεμβρίου 1999, η κυκλοφορία των προϊόντων που ανταποκρίνονται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας,

— να απαγορευθεί, το αργότερο έως τις 14 Φεβρουαρίου 2000, η κυκλοφορία των προϊόντων που δεν ανταποκρίνονται στις διατάξεις τους παρούσας οδηγίας· μπορούν ωστόσο να διακινούνται μέχρις εξαντλήσεως των αποθεμάτων προϊόντα μη ανταποκρινόμενα στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εφόσον είχαν διατεθεί στην αγορά ή είχαν επησημανθεί πριν από την ημερομηνία αυτή.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως 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.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσιευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 8 Μαρτίου 1999.

Για την Επιτροπή

Martin BANGEMANN

Μέλος της Επιτροπής

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Φεβρουαρίου 1999

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης

(Υπόθεση IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 239]

(Τα κείμενα στη φινλανδική και σουηδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/198/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 3,

την απόφαση της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 1997, να κινήσει διαδικασία στην προκειμένη υπόθεση,

Αφού έδωσε στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση την ευκαιρία να καταστήσει γνωστές τις απόψεις της όσον αφορά τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

Μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

α) Αντικείμενο της απόφασης

(1) Στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης διαδικασίας, σε συνέχεια της απόφασης 95/364/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το σύστημα έκπτωσης επί των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται στο αεροδρόμιο Zaventem των Βρυξελλών [2], η Επιτροπή εξετάζει τα συστήματα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης στα αεροδρόμια της Κοινότητας.

β) Η επιχείρηση

(2) Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket (Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας, στο εξής: «ΔΠΑ») αποτελεί, από το 1991, αυτοχρηματοδοτούμενη δημόσια επιχείρηση υπαγόμενη στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Προηγουμένως, επρόκειτο για τη Διοίκηση Αεροπορίας, κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών.

(3) Ο νόμος αριθ. 1123/90 της 14ης Δεκεμβρίου 1990 σχετικά με τη σύσταση και το καταστατικό της ΔΠΑ προσδιορίζει τους όρους λειτουργίας και τους στόχους της ΔΠΑ. Το άρθρο 2 απαριθμεί τις διάφορες αποστολές που ανατίθενται στη ΔΠΑ:

«Η Διοίκηση Αεροπορίας παρέχει υπηρεσίες προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφάλεια και την καλή λειτουργία του αεροδρομίου και των πτήσεων για τις ανάγκες τόσο της πολιτικής όσο και της στρατιωτικής αεροπορίας (. . .).

Η Διοίκηση Αεροπορίας επιφορτίζεται να μεριμνά για τη γενική εναέρια ασφάλεια και (. . .) να εκδίδει τις απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις και άδειες (. . .).»

(4) Ως εκ τούτου, η ΔΠΑ εισπράττει τέλη έναντι των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούν τις διαχειριζόμενες από αυτήν αερολιμενικές υποδομές.

[1] ΕΕ 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ L 216 της 12. 9. 1995, σ. 8.

γ) **Το επίμαχο σύστημα — Τα τέλη προσγείωσης**

(5) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο Εγχειρίδιό του για την οικονομία των αεροδρομίων ([3]), συνιστά στα μέλη του να υπολογίζουν τα τέλη προσγείωσης βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας κατά την απογείωση («MTOW»: Maximum take-off weight). Ο ICAO ορίζει ως εξής το τέλος προσγείωσης: «Δικαιώματα εκμετάλλευσης και τέλη που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης φωτεινής σηματοδότησης, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης και αεροδρομίου.».

(6) Το τέλος αντιστοιχεί στο «κόστος εκμετάλλευσης και συντήρησης, καθώς και τα διοικητικά έξοδα για τα εν λόγω πεδία, τα οχήματα και το συναφές υλικό, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που σχετίζονται με το εργατικό προσωπικό, το όχημα συντήρησης, το ηλεκτρικό ρεύμα και τα καύσιμα».

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 1123/90 που προαναφέρθηκε στο σημείο 3, τα τέλη προσγείωσης στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ δύνανται να καθορισθούν με διάταγμα, εάν χρειασθεί. Δεδομένου ότι ένα τέτοιο διάταγμα δεν έχει εκδοθεί, το επίπεδο των τελών προσγείωσης και οι ενδεχόμενες εκπτώσεις καθορίζονται από την ίδια τη ΔΠΑ.

(8) Για το 1998, τα τέλη προσγείωσης που ορίστηκαν από την ΔΠΑ υπολογίστηκαν ως εξής:

— για τις πτήσεις εσωτερικού: 17 ή 20 FIM ([4]) (ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους) ανά τόνο MTOW

— για τις διεθνείς πτήσεις: 50,50 FIM ανά τόνο MTOW.

(9) Για περιβαλλοντικούς λόγους, στις προσγειώσεις που πραγματοποιούνται μεταξύ 22 μ.μ. και 6 π.μ. σε όλα τα φινλανδικά αεροδρόμια, με εξαίρεση το αεροδρόμιο Vantaa του Helsinki, προστίθεται το ποσοστό 1,3 %.

(10) Το εφαρμοζόμενο σύστημα έκπτωσης, ανάλογα με τη συχνότητα και μόνο για τις διεθνείς πτήσεις, ακολουθεί το ακόλουθο σχήμα:

Αριθμός προσγειώσεων κατά τους έξι τελευταίους μήνες για δεδομένη εταιρεία στο σύνολο των φινλανδικών αεροδρομίων	Χορηγούμενες εκπτώσεις σε όλες τις προσγειώσεις της εταιρείας για τους επόμενους έξι μήνες		
	(το 1996)	(το 1997)	(το 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

(11) Στις 20 Μαΐου 1997 εστάλη έκθεση αιτιάσεων στην ΔΠΑ. Στην εν λόγω έκθεση αναφέρονται δύο μέτρα που ενδεχομένως να συνιστούν παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης: αφενός, το σύστημα προοδευτικής έκπτωσης ανάλογα με τον όγκο (περιγράφεται στο σημείο 10) και, αφετέρου, η αυξομείωση των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (περιγράφεται στο σημείο 8).

δ) **Τα κύρια επιχειρήματα της ΔΠΑ**

(12) Η ΔΠΑ, ενώ δηλώνει ότι οι λόγοι καθιέρωσης, το 1997, του συστήματος εκπτώσεων ανάλογα με τη συχνότητα δεν είναι γνωστοί, ισχυρίζεται καταρχάς ότι ως προς τους «μεγάλους χρήστες» παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι κάθε πληρωμή είναι εξασφαλισμένη.

(13) Σύμφωνα λοιπόν με τη ΔΠΑ:

«Το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι μεγάλοι χρήστες για τον κάτοχο του αεροδρομίου είναι επίσης ότι αποτελούν εγγύηση όσον αφορά την πληρωμή των πελατών. Οι μεγάλοι χρήστες δεν αντιμετωπίζουν ποτέ δυσκολίες πληρωμής και δεν παρουσιάστηκε ποτέ ανάγκη να προβλεφθούν απώλειες πίστωσης.»

(14) Ωστόσο, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι οι επίμαχες εκπτώσεις μειώθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών (από 20 % το 1989 σε 4 % το 1998).

(15) Εξάλλου, στην απάντηση της 19ης Νοεμβρίου 1997 σε αίτηση της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 1997 για την παροχή πληροφοριών, η ΔΠΑ επιβεβαίωσε ότι το εν λόγω σύστημα εκπτώσεων θα καταργηθεί την 1η Ιανουαρίου 1999.

(16) Τέλος, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, η εν λόγω εξέλιξη βρίσκει σύμφωνη την IATA, η οποία, κατά τη διάρκεια συνεδρίασης με τη ΔΠΑ, που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 1996, «(. . .) τάχθηκε υπέρ μίας σταδιακής αλλαγής του συστήματος» και ζήτησε από τη ΔΠΑ να μην τροποποιήσει απότομα το σύστημά της, γεγονός που θα συνεπαγόταν σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσκολίες για ορισμένες εταιρείες.

(17) Όσον αφορά την αυξομείωση των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης, η ΔΠΑ παρατηρεί ότι οι πτήσεις εσωτερικού επιβάλλουν στα αεροδρόμια διαφορετικές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις από ότι οι διεθνείς (μήκος και ανθεκτικότητα των διαδρόμων, ώρες λειτουργίας και διαθεσιμότητα των αεροδρομίων). Οι εν λόγω διαφορετικές απαιτήσεις θα εξηγούσαν την εν λόγω αυξομείωση.

([3]) Έγγραφο 9562. 1991 ICAO.

([4]) FIM = 0,1681 EUR.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

α) Νομικές διατάξεις και κανονισμοί διαδικασίας

(18) Υπενθυμίζεται ότι με τον κανονισμό αριθ. 141 του Συμβουλίου [5], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1002/67 [6], ο κανονισμός αριθ. 17 κηρύχθηκε ανεφάρμοστος στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες πτυχές του τομέα αυτού. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός αριθ. 141 και, κατά συνέπεια, οι κανονισμοί διαδικασίας ειδικά για τον τομέα των μεταφορών καλύπτουν μόνο τις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό πρακτικές που εμπίπτουν στην αγορά των μεταφορών.

(19) Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου [7], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92 [8], καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών.

(20) Ωστόσο, οι υπηρεσίες που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές δεν αποτελούν άμεσα τμήμα των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς που παρέχονται στους ταξιδιώτες. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω δραστηριότητες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ειδικών κανονισμών διαδικασίας για τον τομέα των μεταφορών, αλλά εμπίπτουν στον κανονισμό αριθ. 17 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης.

β) Έννοια της επιχείρησης

(21) Από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [9] προκύπτει ότι, στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του.

(22) Τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης εφαρμόζονται στις πρακτικές οργανισμού δημοσίου δικαίου, όταν διαπιστώνεται ότι, μέσω του εν λόγω φορέα, το κράτος ασκεί οικονομικές δραστηριότητες βιομηχανικού ή εμπορικού χαρακτήρα που συνίστανται στην προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών στην αγορά. Δεν έχει σημασία εάν το κράτος δρα άμεσα μέσω οργάνου που αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης ή μέσω φορέα στον οποίο έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί η φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί η δημόσια επιχείρηση ή ο οργανισμός στον οποίο το κράτος έχει παραχωρήσει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα [10].

(23) Από την άποψη αυτή, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ΔΠΑ, της οποίας η κύρια δραστηριότητα [11] είναι η παροχή στις αεροπορικές εταιρείες υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις πολιτικές αερολιμενικές υποδομές έναντι τελών, αποτελεί όντως, σύμφωνα με τον ορισμό του Δικαστηρίου, επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης.

γ) Η σχετική αγορά

(24) Όπως απεφάνθη το Δικαστήριο στην απόφαση «Λιμάνι της Γένοβας» [12], η οργάνωση, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών εργασιών σε έναν μόνο λιμένα ενδέχεται να συνιστά σχετική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 86. Επίσης το Δικαστήριο, στην υπόθεση Corsica Ferries II [13], έλαβε υπόψη του ως σχετική αγορά την αγορά υπηρεσιών πλοήγησης στο λιμένα της Γένοβας.

(25) Εάν μεταφερθεί το εν λόγω σκεπτικό στα αεροδρόμια, η σχετική αγορά στην προκείμενη περίπτωση είναι, κατά συνέπεια, αυτή των υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές και για τις οποίες επιβάλλεται το τέλος. Πρόκειται για τον ίδιο ορισμό αγοράς με αυτόν που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην απόφαση 95/364/ΕΚ [14] σχετικά με το σύστημα έκπτωσης επί των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών.

(26) Ειδικότερα, πρόκειται για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων, των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, καθώς και την καθοδήγηση προσέγγισης των πολιτικών αεροσκαφών.

(27) Εξάλλου, οι αγορές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις εντός του ΕΟΧ αεροπορικές γραμμές μικρών και μεσαίων αποστάσεων αποτελούν συγγενή μεν, αλλά ξεχωριστή αγορά, η οποία επηρεάζεται από τη συμπεριφορά της επιχείρησης στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση. Κατά συνέπεια, η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η ΔΠΑ ενδέχεται να έχει επιπτώσεις και στην εν λόγω αγορά.

(28) Από τα 25 αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ, μόνο πέντε έχουν σημαντική διεθνή κυκλοφορία (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere). Με εξαίρεση το Ελσίνκι, η εν λόγω διεθνής κυκλοφορία εξαντλείται σε ορισμένες συχνότητες με προορισμό τη Στοκχόλμη, το Αμβούργο, την Κοπεγχάγη, το Petrozavodsk (Ρωσία), το Murmansk (Ρωσία), τη Lulea (Σουηδία) και σε πολυάριθμές πτήσεις charters.

(29) Δεδομένου ότι τα εν λόγω αεροδρόμια έχουν διεθνή κυκλοφορία δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν και, κατά συνέπεια, κάθε ένα από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ως ξεχωριστή γεωγραφική αγορά.

([5]) ΕΕ 124 της 28. 11. 1962, σ. 2751/62.
([6]) ΕΕ 306 της 16. 12. 1967, σ. 1.
([7]) ΕΕ L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.
([8]) ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 18.
([9]) Βλέπε συγκεκριμένα την απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, στην υπόθεση C-41/90 Höfner & Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1993, στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159-160/91, Poucet, Συλλογή 1993, σ. I-637, σκέψη 17.
([10]) Βλέπε απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, στην υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8 και απόφαση της 18ης Μαρτίου 1997, στην υπόθεση C-343/95, Diego Cali & Figli Srl/Servizi ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), Συλλογή 1997, σ. I-1547, σκέψεις 16 έως 18.
([11]) Βλέπε σημεία 2 έως 4.
([12]) Απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, υπόθεση C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova SpA κατά Siderurgica Gabrielli SpA, Συλλογή 1991, σ. I-5889.
([13]) Απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, υπόθεση C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl κατά Corpo dei piloti del porto di Genova, Συλλογή 1994, σ. I-1783.
([14]) Βλέπε υποσημείωση 2.

(30) Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά αεροπορικά δρομολόγια ή δρομολόγια charters εσωτερικού και εντός του ΕΟΧ, με σημείο προορισμού ή αναχώρησης τη Φινλανδία, υποχρεούνται να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ (από τα 29 αεροδρόμια που διαθέτει η Φινλανδία, μόνο τέσσερα είναι ιδιωτικά και δεν τελούν υπό τη διαχείριση της ΔΠΑ). Τα άλλα αεροδρόμια απέχουν μεταξύ τους πολλές εκατοντάδες χιλιόμετρα και βρίσκονται σε άλλα κράτη μέλη.

(31) Ως εκ τούτου, για πολλούς επιβάτες που ταξιδεύουν από ή προς τη Φινλανδία, οι πτήσεις εσωτερικού ή οι εντός του ΕΟΧ πτήσεις που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ΔΠΑ δεν είναι δυνατό να αντισταθούν από πτήσεις που προσφέρονται σε άλλα εντός του ΕΟΧ αεροδρόμια.

(32) Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ δρομολόγια από ή προς τη Φινλανδία δεν έχουν άλλη επιλογή από το να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΔΠΑ και τις υπηρεσίες πρόσβασης στις αερολιμενικές υποδομές που προσφέρονται στα εν λόγω αεροδρόμια.

δ) **Η δεσπόζουσα θέση**

(33) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, μία επιχείρηση που διαθέτει νόμιμο μονοπώλιο σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης ([15]).

(34) Αυτή είναι η περίπτωση της ΔΠΑ, δημόσιας επιχείρησης η οποία, λόγω του αποκλειστικού δικαιώματος που της χορηγήθηκε με το νόμο αριθ. 1123/90 υπό την ιδιότητά της ως αερολιμενικής αρχής, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών στο καθένα από τα πέντε φινλανδικά αεροδρόμια που έχουν διεθνή δρομολόγια και για τις οποίες έχει επιβληθεί το εξεταζόμενο τέλος.

ε) **Το σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς**

(35) Τα πέντε φινλανδικά αεροδρόμια τα οποία παρέχουν εντός του ΕΟΧ συνδέσεις εξυπηρέτησαν το 1996 περίπου 9 εκατομμύρια επιβάτες και περισσότερους από 91 000 τόνους φορτίου.

(36) Κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί ότι το σύνολο των εν λόγω αεροδρομίων, τα οποία παρέχουν εντός του ΕΟΧ συνδέσεις, αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, εάν μεταφερθεί στην προκειμένη περίπτωση το σκεπτικό του Δικαστηρίου στις αποφάσεις Crespelle ([16]) και Almelo ([17]). Πράγματι, στην απόφαση Crespelle, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι «καθιερώνοντας με τον τρόπο αυτό, υπέρ των επιχειρήσεων αυτών, σειρά εδαφικά ορισμένων μονοπωλίων, που καλύπτουν όμως στο σύνολό τους όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους, οι εν λόγω εθνικές διατάξεις δημιουργούν δεσπόζουσα θέση υπό την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης ενός σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς» ([18]).

(37) Εάν η ίδια επιχείρηση (ΔΠΑ), ελέγχει σειρά μονοπωλίων, ενδέχεται κατά μείζονα λόγο να καλύπτει σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

στ) **Η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης**

Το σύστημα εκπτώσεων ανάλογα με τη συχνότητα

(38) Λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της ΔΠΑ ότι το σύστημα θα καταργηθεί την 1η Ιανουαρίου 1999 και την ήδη πρακτική της Επιτροπής που καθιερώθηκε ήδη με την απόφασή της 95/364/ΕΚ, το εν λόγω σύστημα που αποτελούσε αντικείμεο αιτιάσεων κατά της ΔΠΑ δυνάμει του άρθρου 86 της συνθήκης δεν εξετάζεται πλέον στη συνέχεια του κειμένου.

Η διαφορά του ποσού των τελών ανάλογα με τη φύση των πτήσεων (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ)

(39) Το άρθρο 86 αφορά τις αντιβαίνουσες τον ανταγωνισμό πρακτικές που υιοθετούν οι επιχειρήσεις με δική τους πρωτοβουλία. Οι διατάξεις του άρθρου 86 προβλέπουν ότι μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς δεν επιτρέπεται να εφαρμόζει άνισους όρους επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

(40) Από την άποψη αυτή, η απόφαση Corsica Ferries II ([19]), του Δικαστηρίου είναι απόλυτα σαφής. Το Δικαστήριο, στην εν λόγω απόφαση, απεφάνθη ότι:

1. «Το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εμποδίζει την εφαρμογή εντός κράτους μέλους, για τις ίδιες υπηρεσίες πλοηγήσεως, διαφορετικών τιμολογίων, αναλόγως του αν η επιχείρηση που διενεργεί μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών εκμεταλλεύεται ένα πλοίο το οποίο έχει ή όχι άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού που επιφυλάσσεται σε πλοία φέροντα τη σημαία του κράτους αυτού.

([15]) Απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, υπόθεση C-41/90, Höfner κατά Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 28, και απόφαση της 18ης Ιουνίου 1991, υπόθεση C-260/89, ΕΡΤ, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 31.

([16]) Απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, υπόθεση C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle κατά Coopérative d'élévage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne, Συλλογή 1994, σ. I-5077.

([17]) Απόφαση της 27ης Απριλίου 1994, υπόθεση C-393/92, Δήμος του Almelo και λοιποί κατά NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Συλλογή 1994, σ. I-477.

([18]) Σκέψη 17.

([19]) Βλέπε υποσημείωση 13.

2. Μολονότι το γεγονός και μόνο της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσεως με τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων, κατά την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, δεν είναι καθαυτό ασυμβίβαστο προς το άρθρο 86 της συνθήκης, οι δύο αυτές διατάξεις απαγορεύουν στην εθνική αρχή, εγκρίνοντας τα τιμολόγια μίας επιχειρήσεως, να δημιουργεί γι' αυτήν τις προϋποθέσεις εφαρμογής διαφορετικών τιμολογίων στις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, αναλόγως του αν οι τελευταίες διενεργούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην εθνική επικράτεια, στο μέτρο που το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται.»

(41) Στις προτάσεις του στην ίδια υπόθεση, ο Γενικός Εισαγγελέας Van Gerven πρόσθεσε επιπλέον ότι ([20]):

Αυτό που έχει σημασία είναι ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ των διαφορετικών αυτών τιμολογίων και της φύσεως της υπηρεσίας πλοηγήσεως που προτείνεται και η οποία είναι ακριβώς η ίδια και στις δύο περιπτώσεις (....). Προσωπικά θεωρώ ότι πρόκειται σαφώς για περίπτωση εφαρμογής της μορφής της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης που προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ και που συνίσταται «στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό (*).

(*) Υποσημείωση 61: Επί του σημείου αυτού, μπορεί να γίνει παραλληλισμός με την κατάσταση στην υπόθεση United Brands/Επιτροπή (απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, υπόθεση C-27/76: το Δικαστήριο έκρινε ότι η εισάγουσα διακρίσεις πολιτική τιμών της UBC η οποία επέβαλε στους διανομείς-ωριμαντές διαφορετικές τιμές από κράτος μέλος σε κράτος μέλος για την παράδοση ποσοτήτων και είδους μπανανών, ουσιαστικά ίδιων, συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εφόσον "οι τιμές αυτές, που δημιουργούν διακρίσεις ανάλογα με τα κράτη μέλη αποτελούσαν σημαντικά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων" (σκέψη 232) και ότι "έτσι, δημιουργήθηκε αυστηρή στεγανοποίηση των εθνικών αγορών σε επίπεδα τεχνητώς διαφορετικών τιμών, η οποία έθετε ορισμένους διανομείς-ωριμαντές σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό ο οποίος νοθευόταν κατ' αυτόν τον τρόπο σε σχέση με αυτόν που θα έπρεπε να είναι" (σκέψη 233). Η ίδια συλλογιστική μπορεί να εφαρμοστεί mutatis mutandis στην παρούσα υπόθεση: τα διαφορετικά τιμολόγια που εφαρμόζει η Coproration συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και θέτουν τις εταιρείες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε μειονεκτική κατάσταση στον ανταγωνισμό.»

(42) Εάν μεταφερθεί το σκεπτικό αυτό στο τομέα των αεροδρομίων, διαπιστώνεται ότι το εν λόγω διαφοροποιημένο σύστημα τελών προσγείωσης (υψηλότερα τέλη για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις), που εφαρμόζει η ΔΠΑ, έχει ως αποτέλεσμα να εφαρμόζονται άνισοι όροι έναντι των αεροπορικών εταιρειών για ισοδύναμες παροχές, που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση, με αποτέλεσμα να περιέρχονται οι εν λόγω εταιρείες σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό και, κατά συνέπεια, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

(43) Είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μειονεκτήματος για τις εταιρείες που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις, μεταβάλλοντας τεχνητά τα στοιχεία της τιμής κόστους των επιχειρήσεων, ανάλογα με το αν εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ.

(44) Όσον αφορά την εν λόγω παράβαση της συνθήκης, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος δικαιολογείται διότι «οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις που επιβάλλονται στα αεροδρόμια και, κατά συνέπεια, τα έξοδα, διαφέρουν ανάλογα με το αν πρόκειται για πτήσεις εσωτερικού ή για διεθνείς πτήσεις, ιδίως για τους ακόλουθους λόγους:

i) οι απαιτήσεις όσον αφορά το μήκος των διαδρόμων είναι διαφορετικές,

ii) οι απαιτήσεις όσον αφορά την ανθεκτικότητα των διαδρόμων είναι διαφορετικές,

iii) οι απαιτήσεις όσον αφορά τις ώρες λειτουργίας των αεροδρομίων είναι διαφορετικές,

iv) οι απαιτήσεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων είναι διαφορετικές.».

(45) Πιο συγκεκριμένα, η ΔΠΑ προβάλλει τα ακόλουθα επιχειρήματα:

i) Οι απαιτήσεις όσον αφορά το μήκος των διαδρόμων

— το μήκος των αερογραμμών στο εσωτερικό της Φινλανδίας είναι κατά μέσο όρο περίπου 300-400 χλμ., ενώ το μήκος των αερογραμμών μεταξύ της Φινλανδίας και των άλλων κρατών μελών είναι κατά μέσο όρο 1 500-2 000 χλμ. και το ανώτατο 3 000 χλμ. (Ελσίνκι-Μαδρίτη),

— για την εναέρια κυκλοφορία εσωτερικού χρησιμοποιείται μικρότερος στόλος από ό,τι για την εντός του ΕΟΧ,

— το πραγματικό βάρος των αεροσκαφών για την κυκλοφορία εσωτερικού είναι μικρότερο, διότι η διαδρομή είνα συντομότερη από ότι στη διεθνή κυκλοφορία,

— το μέγεθος του αεροσκάφους και το μήκος της διαδρομής καθορίζουν το μήκος των διαδρόμων,

— για τις πτήσεις εσωτερικού αρκεί το μήκος των διαδρόμων να είναι 2 000 μ., ενώ για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις το μήκος των διαδρόμων πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 400 μ. Κατά συνέπεια, για τις πτήσεις μεταξύ Φινλανδίας και της υπόλοιπης Ευρώπης, το μήκος των διαδρόμων πρέπει να είναι περίπου 25 % μεγαλύτερο απ' ό,τι για τις πτήσεις εσωτερικού,

([20]) Σημείο 34.

— για να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν ένα σημαντικό στόλο αεροσκαφών, τα αεροδρόμια πρέπει να προσφέρουν ανώτερης κατηγορίας υπηρεσίες, όσον αφορά την ασφάλεια και την οργάνωση των πρώτων βοηθειών. Αυτό απαιτεί σημαντικούς ανθρώπινους πόρους και κοστίζει ακριβά.

Συμπερασματικά: οι εντός του ΕΟΧ πτήσεις έχουν υψηλότερο κόστος συντήρησης και κεφαλαίου από τις πτήσεις εσωτερικού.

(46) Τα εν λόγω επιχειρήματα της ΔΠΑ είναι συζητήσιμα, για τους ακόλουθους λόγους:

— σε πολλές γραμμές εσωτερικού οι αποστάσεις είναι του ιδίου μεγέθους με τις πτήσεις εντός ΕΟΧ. Αυτή είναι η περίπτωση μεταξύ των γραμμών Ελσίνκι-Vantaa/Ivalo, ή Maarianhamina/Kittila, ή Turku/Rovaniemi,

— μεταξύ των συνδέσεων εντός ΕΟΧ, ορισμένες είναι σχετικά σύντομες: Ελσίνκι/Στοκχόλμη (περίπου 405 χλμ.), Ελσίνκι/Γκέτεμπεργκ (περίπου 810 χλμ.), ή Ελσίνκι/Όσλο (περίπου 810 χλμ.) ή Ελσίνκι/Κοπεγχάγη (περίπου 910 χλμ.),

— το μήκος της γραμμής δεν είναι το μόνο κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη από μία εταιρεία για την επιλογή του στόλου της,

— η ΔΠΑ ανέφερε ότι για τις πτήσεις εσωτερικού τα 2 000 μ. μήκος είναι αρκετά. Οι εντός του ΕΟΧ ή διεθνείς πτήσεις απαιτούν 400 μ. επιπλέον. Ωστόσο, η εν λόγω προσπάθεια έχει ήδη γίνει από την πλειονότητα των φινλανδικών αεροδρομίων, δεδομένου ότι στο σύνολο των 25 αεροδρομίων που διαχειρίζεται η ΔΠΑ, μόνο 6 έχουν διαδρόμους μήκους κάτω των 2 400 μ. ([21]).

(47) Εξάλλου, από τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή προκύπτει ότι, από τα αεροδρόμια των οποίων ο διάδρομος προσγειώσεως είναι μικρότερος των 2 400 μ., ορισμένα εξυπηρετούν ωστόσο την εντός του ΕΟΧ κυκλοφορία. Πρόκειται ιδίως για τα ακόλουθα αεροδρόμια: Lapeenranta (2 000 μ.), Maarainhamina (1 900 μ.), Pori (2 000 μ.) και Vaasa (2 000 μ.) ([22]). Κατά συνέπεια, το εν λόγω επιχείρημα δεν ευσταθεί.

(48) Όσον αφορά τη δήλωση ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εναέρια κυκλοφορία εσωτερικού είναι μικρότερα σε σχέση με αυτά που χρησιμοποιούνται για την εντός του ΕΟΧ κυκλοφορία, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτό δεν ισχύει πάντοτε. Για παράδειγμα, η εταιρεία Finnair χρησιμοποιεί τα ίδια αεροσκάφη (MD-80) για τις γραμμές εσωτερικού (για παράδειγμα, Ελσίνκι-Oulu) και τις ενδοκοινοτικές γραμές Ελσίνκι-Αλικάντε ή Ελσίνκι-Βαρκελώνη.

(49) Επιπλέον, η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι «από το 1994 παρακολουθεί τον υπολογισμό του κόστους των προϊόντων, και ιδίως το κόστος των υπηρεσιών που συνδέονται με τα πεδία ελιγμών» και ότι «σύμφωνα με το κόστος των προϊόντων το 1995, το κόστος ανά τόνο (MTOW) των υπηρεσιών που συνδέονται με τα πεδία ελιγμών της διεθνούς κυκλοφορίας ήταν περίπου 50 % υψηλότερο από το αντίστοιχο κόστος για την κυκλοφορία εσωτερικού». Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, «τα τέλη προσγείωσης που βασίζονται αποκλειστικά στην MTOW δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του καθορισμού των τιμών βάσει του κόστους και, κατά συνέπεια, τα τέλη προσγείωσης για τη διεθνή κυκλοφορία πρέπει να είναι υψηλότερα».

(50) Ωστόσο, και η ίδια η ΔΠΑ αναγνώρισε ότι η εικαζόμενη διαφορά μεταξύ των εξόδων που συνεπάγεται μία εντός του ΕΟΧ προσγείωση και των εξόδων που συνεπάγεται μία προσγείωση πτήσης εσωτερικού είναι μικρότερη της διαφοράς μεταξύ του τέλους προσγείωσης για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις και του τέλους για τις πτήσεις εσωτερικού.

ii) Οι απαιτήσεις όσον αφορά την ανθεκτικότητα των διαδρόμων

(51) Σύμφωνα με τη ΔΠΑ, δεδομένου ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή κυκλοφορία έχουν μεγαλύτερο βάρος, «η υπερδομή των διαδρόμων πρέπει να είναι περίπου κατά 10 % σταθερότερη για τη διεθνή κυκλοφορία».

(52) Στο εν λόγω επιχείρημα μπορεί να αντιταχθεί ότι ο παράγοντας «ανθεκτικότητα του διαδρόμου» έχει ήδη ληφθεί υπόψη, δεδομένου ότι το τέλος υπολογίζεται ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους.

iii) Οι απαιτήσεις που συνδέονται με τις ώρες λειτουργίας και τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων

(53) Η ΔΠΑ υποστηρίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι 90 % της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ελσίνκι και ότι τα δρομολόγια των διεθνών πτήσεων προγραμματίζονται το πρωί και το βράδυ, τα επαρχιακά αεροδρόμια υποχρεούνται, για να εξασφαλίσουν τις ανταποκρίσεις, να παραμείνουν ανοικτά το πρωί και το βράδυ. Κατά συνέπεια, «τα έξοδα της παροχής των υπηρεσιών πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό βάσει του κόστους των τελών επιβατών».

(54) Η ΔΠΑ ισχυρίζεται ότι «η διεθνής κυκλοφορία απαιτεί περισσότερους χώρους για τους τερματικούς σταθμούς επιβατών και τα πεδία στάθμευσης, καθώς και ένα υψηλότερο επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών απ' ό,τι οι πτήσεις εσωτερικού. Από αυτό προκύπτει ότι η ΔΠΑ πρέπει να λάβει υπόψη τα έξοδα παραγωγής κατά τον καθορισμό των τελών επιβατών».

(55) Τα δύο τελευταία επιχειρήματα δεν σχετίζονται με το εξεταζόμενο σύστημα: δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη ΔΠΑ, τα έξοδα που δημιουργούνται από τις απαιτήσεις όσον αφορά τις ώρες λειτουργίας ή τη διαθεσιμότητα των αεροδρομίων λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των τελών επιβατών, κατά συνέπεια δεν μπορούν να ενσωματωθούν στα τέλη προσγείωσης.

(56) Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή κρίνει ότι κανένα από τα επιχειρήματα που

([21]) *Πηγή:* ACI Europe Airport Database.
([22]) *Πηγή:* Statitistic of Finnish Civil Aviation.

πρόβαλε η ΔΠΑ δεν δικαιολογεί την εφαρμογή ενός συστήματος τελών που εισάγει διακρίσεις ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ), όπως αυτό που έχει υιοθετήσει η εν λόγω επιχείρηση.

ζ) **Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών**

(57) Στην απόφαση Corsica Ferries II ([23]), το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι οι πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις «ενδέχεται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι θίγουν επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών».

(58) Μετά από αίτηση που απεστάλη στη ΔΠΑ για τη χορήγηση πληροφοριών βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού αριθ. 17, προέκυψε ότι δεν υπάρχουν στατιστικές για κάθε αεροδρόμιο στις οποίες να γίνεται διάκριση μεταξύ της κυκλοφορίας με προορισμό τον ΕΟΧ και της υπόλοιπης διεθνούς κυκλοφορίας.

(59) Όσον αφορά το αεροδρόμιο του Ελσίνκι, το οποίο το 1966 εξυπηρέτησε 7,7 εκατομμύρια επιβάτες, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το εξεταζόμενο σύστημα έχει επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

(60) Όσον αφορά τα άλλα φινλανδικά αεροδρόμια που εξυπηρετούν εντός του ΕΟΧ γραμμές (Vaasa, Turku, Tampere και Pori) πέραν της κυκλοφορίας charter με προορισμό τα κράτη μέλη της μεσογειακής λεκάνης και τις Κανάριες Νήσους, τα εν λόγω αεροδρόμια εξυπηρετούν τη Στοκχόλμη με έξι πτήσεις την ημέρα κατά μέσο όρο (τα Vaasa και Turku· πέντε πτήσεις ημερησίως το Tampere και δύο πτήσεις ημερησίως το Pori). Οι εν λόγω πτήσεις με προορισμό τη Στοκχόλμη έχουν ανταπόκριση με τις πτήσεις με προορισμό το Άμστερνταμ, το Billund, τις Βρυξέλλες, την Κοπεγχάγη, το Ντύσελντορφ, τη Φρανκφούρτη, το Γκέτεμπεργκ, το Αμβούργο, το Λονδίνο, το Μάντσεστερ, το Μιλάνο, το Μόναχο, το Παρίσι και τη Βιέννη είτε με τη Lufthansa/SAS είτε με τη Finnair (σε code-sharing με τους εταίρους της).

Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει το μερίδιο των διεθνών πτήσεων στη συνολική κυκλοφορία των σχετικών αεροδρομίων υπολογιζόμενο σε μεταφερθέντες επιβάτες.

(%)

Αεροδρόμιο	Πτήσεις εσωτερικού	Διεθνείς πτήσεις
Ελσίνκι-Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Πηγή: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, σ. 9.

(61) Κατά συνέπεια, είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι το εξεταζόμενο σύστημα που εφαρμόζεται στα εν λόγω πέντε αεροδρόμια έχει επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

η) **Συμπέρασμα**

(62) Από την ανωτέρω ανάλυση, προκύπτει ότι το σύστημα υπολογισμού των τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται από την ΔΠΑ συνεπάγεται, για την ίδια υπηρεσία όσον αφορά την καθοδήγηση προσέγγισης και τη χρησιμοποίηση των τροχοδρόμων και πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, την πληρωμή διαφορετικών τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή εντός του ΕΟΧ) χωρίς αντικειμενικό λόγο.

(63) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κρίνει ότι το εξεταζόμενο σύστημα εισάγει διακρίσεις και νοθεύει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 86 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης χρησιμοποιώντας τη δεσπόζουσα θέση της όσον αφορά την εκμετάλλευση των φινλανδικών αεροδρομίων για να επιβάλει τέλη προσγείωσης που εισάγουν διακρίσεις ανάλογα με τη φύση της πτήσης, εσωτερικού ή εντός ΕΟΧ, στα αεροδρόμια της Φινλανδίας.

Άρθρο 2

Η Ilmailulaitos/Luftfartsverket υποχρεούται να παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 και να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ilmailulaitos/Luftfartsverket, P.O. Box 50, FIN-01531 Vantaa, Φινλανδία.

Βρυξέλλες, 10 Φεβρουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής

([23]) Βλέπε υποσημείωση 13.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Φεβρουαρίου 1999

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 90 της συνθήκης

(Υπόθεση IV/35.703 — Αεροδρόμια της Πορτογαλίας)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 243]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/199/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 86 και το άρθρο 90 παράγραφοι 1 και 3,

Αφού έδωσε στις πορτογαλικές αρχές, την Aeroportos e Navegaçao Aérea — Empresa Publica, την TAP Air Portugal και την Portugalia την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστές τις απόψεις τους όσον αφορά τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

α) Το επίμαχο κρατικό μέτρο

(1) Η παρούσα διαδικασία αφορά το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης και το ύψος αυτών των τελών ανάλογα με την προέλευση της πτήσης στα πορτογαλικά αεροδρόμια.

Το διάταγμα-νόμος αριθ. 102/90 της 21ης Μαρτίου 1990 προβλέπει στο άρθρο 18 ότι το ύψος των αεροπορικών τελών καθορίζεται, μετά από γνωμοδότηση της Aeroportos e Navegaçao Aérea — Empresa Publica (εφεξής: «ANA»), στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ANA μέσω υπουργικού διατάγματος. Η παράγραφος 3 του εν λόγω άρθρου αναφέρει ότι είναι δυνατή διακύμανση ανάλογα με την κατηγορία, τη λειτουργία και το βαθμό χρήσης κάθε αεροδρομίου.

Το διάταγμα-κανονισμός (Decreto regulamentar) αριθ. 38/91 της 29ης Ιουλίου 1991 καθορίζει τις λεπτομέρειες για τα τέλη προσγείωσης:

«Άρθρο 4 παράγραφος 1: Για κάθε προσγείωση οφείλεται τέλος προσγείωσης και απογείωσης το οποίο υπολογίζεται ανάλογα με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα κατά την απογείωση που αναφέρεται στο πιστοποιητικό αεροπλοΐας.

Άρθρο 4 παράγραφος 5: Για τις πτήσεις εσωτερικού εφαρμόζεται έκπτωση 50 %.»

Κάθε έτος η κυβέρνηση δημοσιεύει διάταγμα που αναπροσαρμόζει το επίπεδο των τελών.

(2) Το σύστημα εκπτώσεων εγκαθιδρύθηκε με το υπουργικό διάταγμα (Portaria) αριθ. 352/98 της 23ης Ιουνίου 1998 σύμφωνα με το διάταγμα-νόμο αριθ. 102/90.

Αεροδρόμιο της Λισαβόνας	Τέλη (PTE/t)	Εκπτώσεις σε σχέση με την πρώτη σειρά (%)
Πρώτη σειρά των 50 (προσγειώσεις/μήνα)	1 146	
Δεύτερη σειρά των 50	1 063	– 7,2
Τρίτη σειρά των 50	979	– 14,6
Τέταρτη σειρά των 50	888	– 22,5
Επόμενες	771	– 32,7
Αεροδρόμια του Πόρτο, του Φάρο και των Αζορών		
Πρώτη σειρά των 50	1 146	
Δεύτερη σειρά των 50	938	– 18,4
Τρίτη σειρά των 50	866	– 24,4
Τέταρτη σειρά των 50	786	– 31,4
Επόμενες	681	– 40,6

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998.

β) **Η επιχείρηση και οι σχετικές υπηρεσίες**

(3) Η ΑΝΑ είναι η αρμόδια δημόσια επιχείρηση για τη διαχείριση των τριών ηπειρωτικών αεροδρομίων (Λισαβόνα, Φάρο, Πόρτο), των τεσσάρων αεροδρομίων των Αζορών (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria και Flores), για τα αεροδρόμια και την εναέρια κυκλοφορία. Τη διαχείριση των αεροδρομίων του Αρχιπελάγους της Μαδέρας έχει η επιχείρηση ANAM EP.

Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 246/79 σχετικά με την ίδρυση της ΑΝΑ προβλέπει ότι:

«η ΑΝΑ είναι αρμόδια για την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη των δημοσίων υπηρεσιών στήριξης της πολιτικής αεροπορίας με τη μορφή επιχείρησης που έχει ως στόχο τον προσανατολισμό, την κατεύθυνση και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τη διασφάλιση της αναχώρησης και της άφιξης των αεροσκαφών, της επιβίβασης, της αποβίβασης και της διαμετακόμισης των επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.»

(4) Έτσι, η ΑΝΑ παρέχει την έγκρισή της στις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να έχουν πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές που διαχειρίζεται, και παρέχει στους συναλλασσόμενους υπηρεσίες που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών τους, σε αντιστάθμιση των οποίων η ΑΝΑ εισπράττει τέλη, το επίπεδο των οποίων καθορίζεται με υπουργικό διάταγμα ([1]).

γ) **Τα τέλη προσγείωσης**

(5) Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο εγχειρίδιό του για την οικονομία των αεροδρομίων ([2]), συνιστά στα μέλη του να υπολογίζουν τα τέλη προσγείωσης βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας κατά την απογείωση. Ο ICAO ορίζει ως εξής το τέλος προσγείωσης:

«Δικαιώματα εκμετάλλευσης και τέλη που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης φωτεινής σηματοδότησης, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών προσέγγισης και αεροδρομίου.»

(6) Το τέλος αντιστοιχεί στο «τέλος εκμετάλλευσης και συντήρησης, καθώς και τα διοικητικά έξοδα για τα εν λόγω πεδία, τα οχήματα και το συναφές υλικό, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που σχετίζονται με το εργατικό προσωπικό, το όχημα συντήρησης, το ηλεκτρικό ρεύμα και τα καύσιμα».

δ) **Τα κύρια επιχειρήματα των πορτογαλικών αρχών και της ΑΝΑ**

(7) Οι πορτογαλικές αρχές δικαιολογούν τις διαφορές στα τέλη ανάλογα με την προέλευση της πτήσης λόγω του ότι:

— αφενός, οι πτήσεις εσωτερικού εξυπηρετούν νησιωτικά αεροδρόμια για τα οποία δεν υπάρχει ακόμα καμία εναλλακτική λύση έναντι της αεροπορικής μεταφοράς,

— αφετέρου, οι άλλες πτήσεις εσωτερικού είναι πολύ σύντομες και με χαμηλές τιμές.

(8) Οι πορτογαλικές αρχές υπογραμμίζουν τις πτυχές οικονομικής και κοινωνικής συνοχής που αποτελούν τη βάση για το σύστημα αυτό.

(9) Όσον αφορά τις εκπτώσεις για τις διεθνείς πτήσεις, τα πορτογαλικά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των αεροδρομίων της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης που εφαρμόζουν το ίδιο είδος τιμολόγησης. Αφετέρου, οι πορτογαλικές αρχές επιθυμούν να πραγματοποιήσουν οικονομίες κλίμακας που θα προκύψουν από τη μεγαλύτερη χρήση των αεροδρομίων και της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού.

(10) Η ΑΝΑ ανέφερε ότι η δημιουργία ενός συστήματος διαφοροποίησης και εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης ανταποκρινόταν σε δύο στόχους:

— την εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής ανάλογης με αυτή που ισχύει στα αεροδρόμια της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης, αεροδρόμια που βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική ζώνη·

— τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης για τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν συχνότερα και τακτικότερα τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΑΝΑ.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

α) **Άρθρο 90 παράγραφος 1**

(11) Το άρθρο 90 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει ότι «τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως προς εκείνους των άρθρων 6 και 85 μέχρι 94, ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα».

(12) Το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 246/79 παρέχει στην ΑΝΑ το αποκλειστικό δικαίωμα διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών της Λισαβόνας, του Πόρτο, του Φάρο και των Αζορών.

Η ΑΝΑ, λαμβανομένου υπόψη του καταστατικού της, αποτελεί δημόσια επιχείρηση με την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1.

(13) Αφετέρου, το άρθρο 21 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 246/79 αναφέρει ότι το κράτος εγκρίνει τις τιμές και τα τέλη που προτείνει η ΑΝΑ.

Η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα από την ΑΝΑ-ΕΡ βασίζεται συνεπώς σε νομοθετικές (νομοθετικά διατάγματα αριθ. 246/79 και αριθ.

([1]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2.
([2]) Έγγραφο 9562.1991 ICAO.

102/90) και κανονιστικές διατάξεις (αριθ. 38/91 και αριθ. 24/95), και εκπονήθηκε από την κυβέρνηση με το διάταγμα 352/98.

Οι διάφορες αυτές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις μπορούν να θεωρηθούν ως κρατικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 1.

β) **Άρθρο 86**

Η σχετική αγορά

(14) Η σχετική αγορά είναι αυτή των υπηρεσιών που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές για τις οποίες οφείλεται τέλος, δηλαδή την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων και τον έλεγχο προσέγγισης.

Όπως απεφάνθη το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση Λιμάνι της Γένοβας ([3]), η οργάνωση, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών εργασιών σε έναν μόνο λιμένα μπορεί να αποτελέσει σχετική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 86. Κατά τον ίδιο τρόπο, το Δικαστήριο θεώρησε την αγορά της ρυμούλκησης στο λιμάνι της Γένοβας ως σχετική αγορά στην απόφασή του Corsica Ferries II ([4]).

Το Δικαστήριο θεμελίωνε το σκεπτικό του στο γεγονός ότι εφόσον ένας συναλλασσόμενος επιθυμεί να παρέχει μια μεταφορική υπηρεσία σε συγκεκριμένο ναυτιλιακό δρομολόγιο, η πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις στα δύο άκρα αυτής της σύνδεσης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίησή της.

Ο συλλογισμός αυτός ισχύει και για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και για την πρόσβαση στα αεροδρόμια. Πρόκειται για τον ίδιο ορισμό της αγοράς με αυτή που επελέγη στην απόφαση 95/364/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, σχετικά με το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών ([5]).

(15) Εξάλλου, οι αγορές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές μικρών και μεσαίων αποστάσεων αποτελούν συγγενή μεν, αλλά ξεχωριστή αγορά, η οποία επηρεάζεται από τη συμπεριφορά της επιχείρησης στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση. Κατά συνέπεια, η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η ΑΝΑ ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην εν λόγω αγορά.

([3]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90, Λιμάνι της Γένοβας, Συλλογή 1991, σκέψη 15.
([4]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Μαΐου 1991 στην υπόθεση C-18/93, Corsica Ferries Italie κατά Corpo dei piloti del porto di Genova, Συλλογή 1994, σ. I-1783.
([5]) ΕΕ L 216 της 12. 9. 1995, σ. 8.

(16) Από τα επτά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΑΝΑ, μέχρι σήμερα, μόνο τρία αεροδρόμια έχουν σημαντική ενδοκοινοτική κίνηση (Λισαβόνα, Πόρτο και Φάρο).

(17) Αυτά τα επτά αεροδρόμια δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν και κατά συνέπεια καθένα από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ως ξεχωριστή γεωγραφική αγορά.

Πράγματι, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά αεροπορικά δρομολόγια ή δρομολόγια charters εσωτερικού και ενδοκοινοτικά, με σημείο προορισμού ή αναχώρησης την Πορτογαλία, υποχρεούνται να χρησιμοποιήσουν τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΑΝΑ. Τα αεροδρόμια του Πόρτο, της Λισαβόνας, του Φάρο και των Αζορών δεν είναι εύκολο να υποκατασταθούν, γιατί απέχουν αρκετές εκατοντάδες χιλιόμετρα το ένα από το άλλο και εξυπηρετούν μια σαφώς καθορισμένη ζώνη που αντιστοιχεί σε διαφορετική τουριστική περιοχή: το αεροδρόμιο της Λισαβόνας εξυπηρετεί την πρωτεύουσα και το κέντρο της χώρας, αυτό του Πόρτο το βορρά, του Φάρο το νότο και τα αεροδρόμια της Ponta Delgada, Horta και Flores το αρχιπέλαγος των Αζορών. Εξάλλου, οι σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις δεν προσφέρουν ικανοποιητικές εναλλακτικές λύσεις για τη σύνδεση των τριών πόλεων Λισαβόνα, Πόρτο και Φάρο.

Τα μόνα διεθνή αεροδρόμια που μπορούν να εξυπηρετήσουν την ίδια γεωγραφική περιοχή, δηλαδή της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης, απέχουν από τη Λισαβόνα και τα άλλα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια πάνω από 600 χιλιόμετρα και δεν συνδέονται και αυτά ικανοποιητικά, σιδηροδρομικά ή οδικά, ώστε να αποτελέσουν ρεαλιστική εναλλακτική λύση.

Ωστόσο, η Λισαβόνα και η Μαδρίτη μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκονται σε ανταγωνιστική θέση όταν μια αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιεί το ένα ή το άλλο από τα αεροδρόμια αυτά ως κεντρικό αεροδρόμιο chub). Σημειώνεται πάντως ότι το μερίδιο αυτής της κίνησης στο συνολικό όγκο των προσγειώσεων στη Λισαβόνα είναι οριακό.

Σχετικά με τα αεροδρόμια του αρχιπελάγους των Αζορών, η δυνατότητα υποκατάστασης των αεροδρομίων Santa Maria, Ponta Delgada, Horta και Flores είναι επίσης μικρή λόγω του γεγονότος ότι κάθε αεροδρόμιο εξυπηρετεί διαφορετικό νησί και ότι τα νησιά αυτά εξυπηρετούνται από θαλάσσια δρομολόγια σχετικά μεγάλης διάρκειας και μικρής συχνότητας.

(18) Συνεπώς, κατά την άποψη πολλών επιβατών που ταξιδεύουν από ή προς την Πορτογαλία, οι εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές υπηρεσίες που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ΑΝΑ δεν μπορούν να υποκατασταθούν με υπηρεσίες που προσφέρονται σε άλλα κοινοτικά αεροδρόμια.

(19) Οι αεροπορικοί μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές υπηρεσίες από ή προς την Πορτογαλία δεν έχουν συνεπώς άλλη επιλογή από τα αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η ΑΝΑ και τις υπηρεσίες πρόσβασης στις αερολιμενικές υποδομές που προσφέρονται στα αεροδρόμια αυτά.

Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

(20) Στην απόφαση Corsica Ferries II [6], το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις «είναι πιθανό να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεδομένου ότι αφορούν επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών».

Το μερίδιο της ενδοκοινοτικής κίνησης στα πορτογαλικά αεροδρόμια έχει ως εξής:

Κίνηση επιβατών (εξαιρουμένων των μετεπιβιβαζομένων επιβατών)

Αεροδρόμιο	Επιβάτες διεθνών πτήσεων σε %	Επιβάτες ενδοκοινοτικών πτήσεων σε %	Επιβάτες πτήσεων εσωτερικού σε %	Σύνολο σε εκατομμύρια
Λισαβόνα	24	56	20	6,6
Πόρτο	24	62	14	2,1
Φάρο	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Πηγή: Επιστολή των Πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998 — Στοιχεία 1997.
A = Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζορών.

Κίνηση εμπορευματικών μεταφορών

Αεροδρόμιο	Εμπορεύματα διεθνών πτήσεων σε %	Εμπορεύματα ενδοκοινοτικών πτήσεων σε %	Εμπορεύματα πτήσεων εσωτερικού σε %	Σύνολο σε χιλιάδες τόνους
Λισαβόνα	41	43	16	100
Πόρτο	21	72	7	29
Φάρο	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998 — Στοιχεία 1997.
A = Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζορών.

Στα ηπειρωτικά αεροδρόμια, οι επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών φαίνεται από τα ανωτέρω στοιχεία. Πράγματι, το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης πραγματοποιείται μεταξύ της Πορτογαλίας και άλλων κρατών μελών της Κοινότητας.

Σε ό,τι αφορά τα τέσσερα αεροδρόμια των Αζορών, η κίνηση είναι αποκλειστικά εσωτερική ή προέρχεται από τρίτες χώρες. Συνεπώς, το εν λόγω κρατικό μέτρο δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Το γεγονός αυτό δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης και του παράγωγου δικαίου σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Το σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς

(21) Στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΑΝΑ πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη κίνηση το 1997:

[6] Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 4.

Αεροδρόμιο	Εκατομμύρια επιβάτες (περιλαμβανομένων και των μετεπιβιβαζομένων επιβατών)	Εμπορεύματα σε χιλιάδες τόνους
Λισαβόνα	6,8	99,7
Πόρτο	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Πηγή: Επιστολή των πορτογαλικών αρχών της 16ης Ιουλίου 1998.
A = Αεροδρόμιο του αρχιπελάγους των Αζορών.

Τα αεροδρόμια της Λισαβόνας, του Πόρτο και του Φάρο έχουν σημαντική κίνηση πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες, 6,8 εκατομμύρια για τη Λισαβόνα, 2,3 εκατομμύρια για το Πόρτο και 3,8 εκατομμύρια για το Φάρο και καλύπτουν όλη την επικράτεια της ηπειρωτικής Πορτογαλίας. Συνεπώς, θεωρείται ότι το σύνολο των εν λόγω αεροδρομίων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές συνδέσεις αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, αν μεταφέρουμε στην υπό κρίση περίπτωση το σκεπτικό που υιοθέτησε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις αποφάσεις Crespelle ([7]) και Almelo ([8]). Στην υπόθεση Crespelle, το Δικαστήριο απεφάνθη πράγματι ότι «καθιερώνοντας με τον τρόπο αυτό, υπέρ των επιχειρήσεων αυτών, σειρά εδαφικά ορισμένων μονοπωλίων, που καλύπτουν όμως στο σύνολό τους όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους, οι εν λόγω εθνικές διατάξεις δημιουργούν δεσπόζουσα θέση υπό την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης εντός σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς» ([9]).

(22) Κατά μείζονα λόγο, μια σειρά μονοπωλίων που ελέγχονται από την ίδια επιχείρηση (ANA) μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

Δεσπόζουσα θέση

(23) Το Δικαστήριο στην απόφαση Corsica Ferries III ([10]), έκρινε ότι «επιχείρηση που απολαύει μονοπωλίου από το νόμο επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης» ([11]).

Συνεπώς, η δημόσια επιχείρηση ANA, λόγω του αποκλειστικού δικαιώματος που παρέχει το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 246/79 για κάθε αεροδρόμιο που αυτή διαχειρίζεται, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά υπηρεσιών που συνδέονται με την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών για τα οποία καταβάλλεται τέλος.

Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης

(24) Το σύστημα τελών προσγείωσης και εκπτώσεων επί των τελών, που εκπονήθηκε από την ANA και εγκρίθηκε από την πορτογαλική κυβέρνηση μετά διαδικασία διαβούλευσης, έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή, έναντι των αεροπορικών εταιρειών, άνισων όρων για παρόμοιες παροχές, που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση επιβάλλοντάς τους με τον τρόπο αυτό μειονέκτημα στον ανταγωνισμό.

α) Παρεχόμενες εκπτώσεις ανάλογα με τη συχνότητα

(25) Η έκπτωση 7,2 % στη Λισαβόνα (18,4 % στα άλλα αεροδρόμια) εφαρμόζεται μετά την πεντηκοστή μηνιαία προσγείωση. Μετά την εκατοστή και την εκατοστή πεντηκοστή προσγείωση υπολογίζονται εκπτώσεις 14,6 και 22,5 % αντίστοιχα που ισχύουν για τη Λισαβόνα (24,4 και 31,4 % στα άλλα αεροδρόμια). Στις επόμενες προσγειώσεις παρέχεται έκπτωση 32,7 % στη Λισαβόνα (40,6 % στα άλλα αεροδρόμια).

Από τις εκπτώσεις αυτές επωφελούνται οι ακόλουθοι:

Το μέσο ποσοστό έκπτωσης υπολογίζεται με τη διαδοχική εφαρμογή των διαφόρων κατηγοριών εκπτώσεων. Το ποσοστό αυτό αντικατοπτρίζει την πραγματικά παρεχόμενη έκπτωση από την ANA στις ακόλουθες εταιρείες για το σύνολο των πτήσεών τους.

(%)

Εταιρεία	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Μέσο ποσοστό έκπτωσης	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Πηγή: Μηνιαίος αριθμός προσγειώσεων ανά εταιρεία — Παράρτημα 3 της επιστολής της ANA της 29ης Ιουλίου 1997.

([7]) Απόφαση του ΔΕΚ της 5ης Οκτωβρίου 1994, στην υπόθεση C-323/93, Crespelle, Συλλογή 1994, σ. I-5077.
([8]) Απόφαση του ΔΕΚ της 27ης Απριλίου 1994, στην υπόθεση C-393/92, Almelo, Συλλογή 1994, σ. I-1477.
([9]) Αιτιολογική σκέψη 17.
([10]) Απόφαση του ΔΕΚ της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-226/96, Corsica Ferries Franc SA κατά Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl και Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Συλλογή 1998, σ. I-3949, σκέψη 39.
([11]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 23ης Απριλίου 1991, στην υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 28· της 18ης Ιουνίου 1991, C-260/89, ERT, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 31· βλέπε υπόθεση «Λιμάνι της Γένοβας» βλέπε υποσημείωση 3, σκέψη 14, και απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 1998 στην υπόθεση C-163/96, Raso, Συλλογή 1998, σ. I-533, σκέψη 25.

(26) Για κάθε προσγείωση μετά τη διακοσιοστή παρέχεται έκπτωση 32,7 % στη Λισαβόνα και 40,6 % στα άλλα αεροδρόμια, χωρίς περιορισμό σε ό,τι αφορά τον αριθμό των προσγειώσεων. Για το λόγο αυτό, οι αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν μηνιαίο αριθμό προσγειώσεων κατά πολύ ανώτερο από 200, όπως η TAP και η Portugalia, επωφελούνται από αναλογικά υψηλότερο μέσο ποσοστό έκπτωσης. Σε μια συγκεκριμένη σύνδεση στην οποία η TAP ή η Portugalia ανταγωνίζονται άλλους μεταφορείς και για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, η TAP ή/και η Portugalia επωφελούνται αντίστοιχα από μέση έκπτωση 30 και 22 % αντίστοιχα ως προς το κόστος απογείωσης και προσγείωσής του για την ίδια παροχή από την πλευρά της ANA, δημιουργώντας έτσι αναγωνιστικό μειονέκτημα στους άλλους μεταφορείς. Οι εκπτώσεις που παρέχονται στους άλλους μεταφορείς, την Iberia (8 %), την Air France (6 %), τη Lufthansa (5 %), τη British Airways (4 %), την Swissair, την Alitalia και την Sabena (1 %) κυμαίνονται μεταξύ 8 και 1 % και συνεπώς δεν έχουν σημαντική βαρύτητα. Έτσι, το εν λόγω σύστημα ευνοεί de facto τις εθνικές αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή την TAP και την Portugalia.

(27) Σύμφωνα με τη νομολογία του Πρωτοδικείου [12], εμπορικές πρακτικές που θεωρούνται συνήθεις μπορούν να συνιστούν κατάχρηση κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης εφόσον πραγματοποιούνται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση.

Η διαφορετική μεταχείριση από την πλευρά επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση μεταξύ των διαφόρων πελατών της πρέπει να δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους.

Η διαφορετική αυτή μεταχείριση σχετικά με μία υπηρεσία (πλοήγηση προσέγγισης, χρήση των πεδίων κ.λπ.) που απαιτεί την ίδια παροχή από την πλευρά της ANA, ανεξάρτητα από την αεροπορική εταιρεία, δεν δικαιολογείται από αντικειμενικό λόγο. Τα αεροδρόμια διαθέτουν για σημαντικό μέρος της κίνησής τους φυσικό μονοπώλιο. Αποτελούν υποχρεωτκκό σημείο διέλευσης για έναν μεταφορέα που επιθυμεί να εξυπηρετήσει μια συγκεκριμένη πόλη.

Κανένα από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές δεν επιτρέπει την απόδειξη ότι υπάρχουν στην υπό κρίση περίπτωση οικονομίες κλίμακας. Πράγματι, η αντιμετώπιση ενός αεροσκάφους κατά την προσγείωση ή την απογείωση είναι η ίδια ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη του είτε αν πρόκειται για το πρώτο ή το δέκατο αεροσκάφος του ίδιου μεταφορέα.

(28) Οι πορτογαλικές αρχές επικαλέστηκαν τρεις κύριες δικαιολογίες για τη δημιουργία αυτού του συστήματος εκπτώσεων:

— τον ανταγωνισμό των αεροδρομίων της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης που εγκαθίδρυσαν αυτό το είδος εκπτώσεων,

— την ύπαρξη οικονομιών κλίμακας που συνδέονται με την εντατική χρήση των υποδομών,

— την προώθηση της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού.

(29) Σε ό,τι αφορά την πρώτη δικαιολογία, η Επιτροπή έχει κινήσει διαδικασία για το αντίστοιχο σύστημα και ως προς τα ισπανικά αεροδρόμια και απέστειλε προειδοποιητική επιστολή στις 28 Απριλίου 1997. Εξάλλου, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ιδίως στην απόφασή του Hedley Lomas (Ireland) Ltd [13] της 23ης Μαΐου 1996, στην υπόθεση C-5/94, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να δικαιολογήσει παράβαση του κοινοτικού δικαίου που έχει διαπράξει επικαλούμενο το γεγονός ότι και άλλο κράτος παραβαίνει τις υποχρεώσεις του βάσει του κοινοτικού δικαίου.

(30) Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη δικαιολογία, οι πορτογαλικές αρχές δεν ανέφεραν καμία συγκεκριμένη οικονομία κλίμακας, αλλά αντίθετα υποστήριξαν ότι το αεροδρόμιο έπρεπε να προωθήσει την μεγαλύτερη χρήση των υποδομών του. Στην απόφασή της 95/364/ΕΚ [14], η Επιτροπή είχε απαντήσει στο επιχείρημα των οικονομικών κλίμακας αναφέροντας ότι «η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα τέτοιο σύστημα δικαιολογείται μόνον εφόσον οι οικονομίες κλίμακας θα είχαν πραγματοποιηθεί από την RVA. Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό δεν συμβαίνει. Η RVA δεν απέδειξε στην Επιτροπή ότι η εξυπηρέτηση ενός αεροσκάφους κατά την προσγείωση ή την απογείωση συνεπάγεται οικονομίες κλίμακας, εφόσον το αεροσκάφος ανήκει σε μια εταιρεία και όχι σε μια άλλη. Όντως, κατά την προσγείωση ή την απογείωση ενός αεροσκάφους απαιτούνται οι ίδιες υπηρεσίες ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη και τον αριθμό αεροσκαφών που ανήκουν στην ίδια εταιρεία. Επιπλέον, η RVA θα μπορούσε να επικαλεσθεί τις οικονομίες κλίμακας κατά την έκδοση των τιμολογίων, μια ενιαία τιμολόγηση για μεταφορέα μεγάλης κυκλοφορίας που θα περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό μεταφορών, έναντι πολλαπλών τιμολογίων με λίγες μεταφορές. Ωστόσο, το ποσό των εν λόγω οικονομιών κλίμακας είναι αμελητέο». Το ίδιο σκεπτικό ισχύει και για τη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένου ότι η αντιμετώπιση μιας προσγείωσης ή μιας απογείωσης απαιτεί την ίδια υπηρεσία ανεξάρτητα από τον αριθμό των αεροσκαφών που ανήκουν στην ίδια εταιρεία.

(31) Σε ό,τι αφορά την προώθηση της μεγαλύτερης χρήση των υποδομών και την τρίτη δικαιολογία, δηλαδή των προώθηση της Πορτογαλίας ως τουριστικού προορισμού, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές, γιατί οι στόχοι αυτοί μπορούν να επιτευχθούν με εκπτώσεις που δεν συνιστούν διάκριση, στις οποίες να έχουν πρόσβαση όλες οι αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν τα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια.

[12] Απόφαση του Πρωτοδικείου της 1ης Απριλίου 1993 στην υπόθεση T-65/89, BPB Industries και British Gypsum, Συλλογή 1993, σ. II-389.

[13] Απόφαση της 23ης Μαΐου 1996 στην υπόθεση C-5/94, The Queen κατά Ministry of Agriculture Fisheries and Food ex patre: Hedley Lomas (Ireland) Ltd., Συλλογή 1996, σ. I-2553.

[14] Βλέπε υποσημείωση 5, σημείο 16.

(32) Το Δικαστήριο έκρινε [αποφάσεις Corsica Ferries II ([15]), Raso ([16]), Corsica Ferries III ([17])] ότι ένα κράτος μέλος παραβιάζει τις διατάξεις των άρθρων 90 και 86 της συνθήκης ΕΚ όταν οδηγεί μια δημόσια επιχείρηση στην εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της κατά καταχρηστικό τρόπο εφαρμόζοντας, στους εμπορικούς της εταίρους, άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές, κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) της συνθήκης.

Το γεγονός ότι μια επιχείρηση με τη θέση της ΑΝΑ, εφαρμόζει έναντι εμπορικών εταίρων άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές δημιουργώντας τους έτσι μειονέκτημα στον ανταγωνισμό αποτελεί μία πρώτη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

β) Η διαφορά του ποσού των τελών ανάλογα με τη φύση των πτήσεων (εσωτερικού ή διεθνών)

(33) Το άρθρο 4 παράγραφος 5 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 38/91 προβλέπει ότι «στις πτήσεις εσωτερικού παρέχεται έκπτωση 50 %». Το σύστημα διαφορετικής τιμολόγησης ανάλογα με το αν πρόκειται για πτήσεις εσωτερικού ή ενδοκοινοτικές, επίσης αντιβαίνει στη συνθήκη.

(34) Ως προς το σημείο αυτό, η απόφαση Corsica Ferries II ([18]) του Δικαστηρίου είναι σαφής. Το Δικαστήριο, στην υπόθεση αυτή απεφάνθη ότι:

«Το άρθρο 90 παράγραφος 1 και το άρθρο 86 της συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύουν στην εθνική αρχή, εγκρίνοντας τα τιμολόγια μιας επιχειρήσεως, να δημιουργεί γι' αυτήν τις προϋποθέσεις εφαρμογής διαφορετικών τιμολογίων στις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, αναλόγως του αν οι τελευταίες διενεργούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην εθνική επικράτεια στο μέτρο που το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται.»

Στις προτάσεις του στην ίδια υπόθεση ([19]) ο Γενικός Εισαγγελέας Van Gerven πρόσθεσε επιπλέον ότι:

«Αυτό που έχει σημασία είναι ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ των διαφορετικών αυτών τιμολογίων και της φύσεως της υπηρεσίας πλοηγήσεως που προτείνεται και η οποία είναι ακριβώς η ίδια στις δύο περιπτώσεις (. . .). Προσωπικά θεωρώ ότι πρόκειται σαφώς για περίπτωση εφαρμογής της μορφής της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης που προβλέπεται στο άρθρο 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ και που συνίσταται στην "εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυμάνων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό" (*).

(*) Υποσημείωση 61: Επί του σημείου αυτού, μπορεί να γίνει παραλληλισμός με την κατάσταση στην υπόθεση United Brands/Επιτροπή (απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, υπόθεση C-27/76): Το Δικαστήριο έκρινε ότι η εισάγουσα διακρίσεις πολιτική τιμών της UBC η οποία επέβαλε στους διανομείς-ωριμαντές διαφορετικές τιμές από κράτος μέλος σε κράτος μέλος για την παράδοση ποσοτήτων και είδους μπανανών, ουσιαστικά ίδιων, συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εφόσον "οι τιμές αυτές, που δημιουργούσαν διακρίσεις ανάλογα με τα κράτη μέλη αποτελούσαν σημαντικά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων" (σκέψη 232) και ότι "έτσι, δημιουργήθηκε αυστηρή στεγανοποίηση των εθνικών αγορών σε επίπεδα τεχνητώς διαφορετικών τιμών, η οποία έθετε ορισμένους διανομείς-ωριμαντές σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό ο οποίος νοθευόταν κατ' αυτόν τον τρόπο σε σχέση με αυτόν που θα έπρεπε να είναι" (σκέψη 233). Η ίδια συλλογιστική μπορεί να εφαρμοστεί mutatis mutandis στην παρούσα υπόθεση: τα διαφορετικά τιμολόγια που εφαρμόζει η Corporation συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και θέτουν τις εταιρείες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε μειονεκτική κατάσταση στον ανταγωνισμό.»

(35) Εάν μεταφερθεί το σκεπτικό αυτό στον τομέα των αεροδρομίων, διαπιστώνεται ότι το εν λόγω διαφοροποιημένο σύστημα τελών προσγείωσης (υψηλότερα τέλη για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις), που εφαρμόζει η ΑΝΑ, έχει ως αποτέλεσμα να εφαρμόζονται άνισοι όροι έναντι των αεροπορικών εταιρειών για ισοδύναμες παροχές, που συνδέονται με την προσγείωση και την απογείωση, με αποτέλεσμα να περιέχονται οι εν λόγω εταιρείες σε μειονεκτηκή θέση στον ανταγωνισμό και, κατά συνέπεια, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

Είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα να δημιουργεί μειονέκτημα για τις εταιρείες που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις μεταβάλλοντας τεχνητά στοιχεία του κόστους των επιχειρήσεων, ανάλογα με το αν εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού ή διεθνείς πτήσεις.

(36) Στη δεύτερη αυτή παράβαση της συνθήκης, οι πορτογαλικές αρχές απάντησαν ότι το μέτρο είχε ως στόχο να ενισχύσει τις πτήσεις που συνδέουν τις Αζόρες με την ηπειρωτική χώρα για τις οποίες δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις και τις ηπειρωτικές εσωτερικές πτήσεις λόγω των σύντομων αποστάσεων και των φθηνών τιμών.

Τα αεροδρόμια των Αζορών δέχονται κίνηση από τα άλλα κράτη μέλη εκτός της Πορτογαλίας που αντιπροσωπεύει λιγότερο από 1 %. Για το λόγο αυτό, θεωρείται στην αιτιολογική σκέψη 20 ότι το εν λόγω κρατικό μέτρο σε ό,τι αφορά το σύστημα για τις

([15]) Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 4.
([16]) Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 11.
([17]) Όπως προαναφέρθηκε, υποσημείωση 10.
([18]) Βλέπε υποσημείωση 4.
([19]) Αιτιολογική σκέψη 34.

πτήσεις προς ή από τις Αζόρες δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο να απαντηθεί το εν λόγω επιχείρημα των πορτογαλικών αρχών σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του συστήματος για τις πτήσεις προς ή από τις Αζόρες.

(37) Ωστόσο, είναι προφανές ότι αν, μετά την ελευθέρωση των εναέριων μεταφορών για το αρχιπέλαγος των Αζορών που είναι απόρροια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ([20]), όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, μετά την 1η Ιουλίου 1998, αναπτυχθεί ενδοκοινοτική κίνηση ([21]) μεταξύ των αεροδρομίων των Αζορών και άλλων αεροδρομίων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το εν λόγω κρατικό μέτρο μπορεί να αναλυθεί βάσει του άρθρου 90 παράγραφος 1 και του άρθρου 86 της συνθήκης.

(38) Σε ό,τι αφορά τις άλλες εσωτερικές πτήσεις, το επιχείρημα των πορτογαλικών αρχών είναι ότι οι πτήσεις εσωτερικού είναι τόσο σύντομες, που η βαρύτητα του τέλους προσγείωσης στο κόστος μεταφοράς είναι ιδιαίτερα υψηλή. Ωστόσο, το τέλος υπολογίζεται βάσει του βάρους του αεροσκάφους και όχι της απόστασης.

(39) Αν ακολουθήσουμε αυτή την επιχειρηματολογία, οι πτήσεις από την Πορτογαλία προς τη Μαδρίτη, τη Σεβίλλη, τη Μάλαγκα και το Σαντιάγκο θα έπρεπε να επωφεληθούν επίσης από τη μείωση, αφού πρόκειται για πόλεις που βρίσκονται σε απόσταση παρόμοια με αυτή μιας εσωτερικής πτήσης. Ο συντελεστής της απόστασης θα έπρεπε συνεπώς να συνυπολογίζεται και για τα σχετικά τέλη.

(40) Το γεγονός ότι μια επιχείρηση στη θέση της ΑΝΑ, εφαρμόζει έναντι εμπορικών εταίρων άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές σε ό,τι αφορά τις πτήσεις από ή προς τα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια δημιουργώντας έτσι μειονέκτημα στον ανταγωνισμό, αποτελεί δεύτερη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ).

γ) **Άρθρο 90 παράγραφος 2**

(41) Οι πορτογαλικές αρχές δεν επικαλέστηκαν την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 90 παράγραφος 2 της συνθήκης για να δικαιολογήσουν την εγκαθίδρυση και τη διατήρηση ενός τέτοιου συστήματος εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης.

(42) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού δεν αποτελεί εμπόδιο για την ιδιαίτερη αποστολή που είχε ανατεθεί στην ΑΝΑ, δηλαδή τη συντήρηση και την εκμετάλευση των πορτογαλικών αεροδρομίων. Δεν αποτελεί επίσης εμπόδιο σε ιδιαίτερη αποστολή δημόσιας υπηρεσίας που θα μπορούσε να ανατεθεί σε αεροπορική εταιρεία. Πράγματι, οι όροι και οι λεπτομέρειες σύμφωνα με τους οποίους ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ενδοκοινοτικές τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες καθορίζονται σαφώς στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

(43) Η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 90 παράγραφος 2 δεν μπορεί συνεπώς να εφαρμοστεί.

δ) **Συμπέρασμα**

(44) Σύμφωνα με την ανωτέρω ανάλυση, συμπεραίνεται ότι το σύστημα τελών προσγείωσης που εφαρμόζεται από την ΑΝΑ, συνεπάγεται για την ίδια υπηρεσία χρήσης των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων ελιγμών, καθώς και τον έλεγχο προσέγγισης, την καταβολή διαφορετικών τελών ανάλογα με τον αριθμό μηνιαίων προσγειώσεων ή ανάλογα με την προέλευση της πτήσης (εσωτερικού ή ενδοκοινοτική) χωρίς αντικειμενική αιτιολογία.

(45) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κρατικό μέτρο που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2, στο μέτρο που υποχρεώνει τη δημόσια επιχείρηση ΑΝΑ να εφαρμόζει το εν λόγω σύστημα, αποτελεί παραβίαση του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 86 σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του στα ηπειρωτικά πορτογαλικά αεροδρόμια,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το σύστημα εκπτώσεων επί των τελών προσγείωσης και η διαφορετική τιμολόγηση ανάλογα με την προέλευση της πτήσης, που προβλέπεται έκδοση από το νομοθετικό διάταγμα (Decreto-Lei) αριθ. 102/90 της 21ης Μαρτίου 1990, το κανονιστικό διάταγμα (Decreto Regulamentar) αριθ. 38/91 της 29ης Ιουλίου 1991 και το υπουργικό διάταγμα (Portaria) αριθ. 352/98 της 23ης Ιουνίου 1998, στα αεροδρόμια της Λισαβόνας, του Πόρτο και του Φάρο αποτελεί μέτρο ασυμβίβαστο με το άρθρο 90 παράγραφος 1 της συνθήκης, σε συνδυασμό με το άρθρο 86 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Η Πορτογαλία υποχρεούται να παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 και να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για το σκοπό αυτό.

([20]) ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.
([21]) Σύμφωνα με τα ωράρια για τον Νοέμβριο του 1998 στον Official Airline Guide (OAG), δεν υπάρχει ακόμη καμία τακτική απευθείας πτήση μεταξύ αεροδρομίου των Αζορών και μη πορτογαλικού αεροδρομίου της Κοινότητας.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Φεβρουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Φεβρουαρίου 1999

σχετικά με το αίτημα της Ελληνικής Δημοκρατίας για την εφαρμογή μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στις προμήθειες φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 στοιχείο β) της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1997, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 477]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(1999/200/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την έκτη οδηγία 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση [1], που τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/80/ΕΕ [2], και ιδιαίτερα το άρθρο 12 παράγραφος 3 στοιχείο β),

Εκτιμώντας:

ότι η Ελλάδα πληροφόρησε την Επιτροπή ότι σκοπεύει να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ για την προμήθεια ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, από την 1η Ιανουαρίου 1999· ότι η εν λόγω πληροφορία για τις δύο αυτές δραστηριότητες παρελήφθη με συστημένη επιστολή από την Επιτροπή στις 30 Νοεμβρίου 1998·

ότι το εν λόγω μέτρο αποτελεί γενικό μέτρο εφαρμογής μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στις προμήθειες φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού ανεξάρτητα από τις συνθήκες παραγωγής και προμήθειας (εσωτερική παράδοση, ενδοκοινοτική αγορά ή εισαγωγή) σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 στοιχείο β) της έκτης οδηγίας ΦΠΑ·

ότι προκειμένου για γενικό μέτρο, που δεν προβλέπει καμία εξαίρεση εφαρμογής, ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού θεωρείται ανύπαρκτος· ότι αφού πληρούται ο όρος που προβλέπεται από το άρθρο 12 παράγραφος 3 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας, η Ελλάδα μπορεί να εφαρμόσει τα εν λόγω μέτρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το μέτρο που κοινοποιήθηκε από την Ελλάδα στις 30 Νοεμβρίου 1998, με στόχο την εφαρμογή μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στις προμήθειες φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού ανεξάρτητα από τις συνθήκες παραγωγής και παράδοσης (εσωτερική παράδοση, ενδοκοινοτική αγορά ή εισαγωγή) δεν περιέχει κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Συνεπώς, η Ελλάδα μπορεί να εφαρμόσει το εν λόγω μέτρο από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

---

[1] ΕΕ L 145 της 13. 6. 1977, σ. 1.
[2] ΕΕ L 281 της 17. 10. 1998, σ. 31.