

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

Règlement (CE) n° 1248/98 de la Commission, du 17 juin 1998, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes	1
Règlement (CE) n° 1249/98 de la Commission, du 17 juin 1998, fixant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation des mélasses dans le secteur du sucre	3
Règlement (CE) n° 1250/98 de la Commission, du 17 juin 1998, modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état	5
Règlement (CE) n° 1251/98 de la Commission, du 17 juin 1998, fixant le montant maximal de la restitution à l'exportation de sucre blanc pour la quarante-troisième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente visée au règlement (CE) n° 1408/97	7
* Règlement (CE) n° 1252/98 de la Commission, du 17 juin 1998, établissant le bilan prévisionnel d'approvisionnement des îles Canaries pour les produits céréaliers qui bénéficient du régime spécifique prévu aux articles 2 à 5 du règlement (CEE) n° 1601/92 du Conseil	8
* Règlement (CE) n° 1253/98 de la Commission, du 17 juin 1998, établissant le bilan prévisionnel d'approvisionnement des Açores et de Madère pour les produits céréaliers qui bénéficient du régime spécifique prévu aux articles 2 à 10 du règlement (CEE) n° 1600/92 du Conseil	10
Règlement (CE) n° 1254/98 de la Commission, du 17 juin 1998, fixant les prix représentatifs et les droits additionnels à l'importation dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine et modifiant le règlement (CE) n° 1484/95	12
* Règlement (CE) n° 1255/98 de la Commission, du 17 juin 1998, rectifiant le règlement (CEE) n° 536/93 fixant les modalités d'application du prélèvement supplémentaire dans le secteur du lait et des produits laitiers	14

* Règlement (CE) n° 1256/98 de la Commission, du 17 juin 1998, fixant, pour la campagne de commercialisation 1997/1998, la production effective de coton non égrené, le montant dont est réduit le prix d'objectif ainsi que la majoration de l'aide	15
Règlement (CE) n° 1257/98 de la Commission, du 17 juin 1998, clôturant une adjudication relative à la fourniture de riz au titre de l'aide alimentaire	17
Règlement (CE) n° 1258/98 de la Commission, du 17 juin 1998, fixant les restitutions à l'exportation de l'huile d'olive	18
Règlement (CE) n° 1259/98 de la Commission, du 17 juin 1998, relatif à la fixation des restitutions maximales à l'exportation d'huile d'olive pour la quatorzième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente ouverte par le règlement (CE) n° 1978/97.....	20
* Règlement (CE) n° 1260/98 de la Commission, du 17 juin 1998, relatif à la fixation de prix de vente minimaux pour la viande bovine mise en vente dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1161/98.....	22
Règlement (CE) n° 1261/98 de la Commission, du 17 juin 1998, modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales	24

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil et Commission

98/386/CE, CECA:

* Décision du Conseil et de la Commission, du 29 mai 1998, relative à la conclusion de l'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application de leurs règles de concurrence	26
Accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application de leurs règles de concurrence	28

Commission

98/387/CE:

* Décision de la Commission, du 14 janvier 1998, relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Francfort (Flughafen Frankfurt/Main AG) ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(1998) 67].....	32
---	----

98/388/CE:

* Décision de la Commission, du 14 janvier 1998, relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(1998) 71].....	45
--	----

Rectificatifs

* Rectificatif à l'accord interne entre les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, relatif au financement et à la gestion des aides de la Communauté dans le cadre du second protocole financier de la quatrième convention ACP-CE (JO L 156 du 29. 5. 1998)	54
---	----



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 1248/98 DE LA COMMISSION**du 17 juin 1998****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,
vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2375/96 ⁽²⁾, et notamment son article 4 paragraphe 1,
vu le règlement (CEE) n° 3813/92 du Conseil, du 28 décembre 1992, relatif à l'unité de compte et aux taux de conversion à appliquer dans le cadre de la politique agricole commune ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 150/95 ⁽⁴⁾, et notamment son article 3 paragraphe 3,
considérant que le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'im-

portation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe;

considérant que, en application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 337 du 24. 12. 1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 325 du 14. 12. 1996, p. 5.

⁽³⁾ JO L 387 du 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 22 du 31. 1. 1995, p. 1.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 17 juin 1998, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(en écus par 100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0707 00 05	052	86,9
	999	86,9
0709 90 70	052	51,0
	999	51,0
0805 30 10	378	60,7
	382	60,9
	388	60,9
	528	57,3
	999	60,0
	388	71,6
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	400	91,3
	404	91,1
	508	79,1
	512	75,3
	524	95,1
	528	68,0
	800	188,8
	804	117,5
	999	97,5
	0809 10 00	052
0809 20 95	999	169,7
	052	285,0
0809 40 05	064	173,0
	068	210,8
	400	267,5
	616	204,4
	999	228,1
	624	221,1
	999	221,1

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2317/97 de la Commission (JO L 321 du 22. 11. 1997, p. 19).
Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 1249/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

fixant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation des mélasses dans le secteur du sucre

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1785/81 du Conseil, du 30 juin 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1599/96 ⁽²⁾,vu le règlement (CE) n° 1422/95 de la Commission, du 23 juin 1995, établissant les modalités d'application pour l'importation de mélasses dans le secteur du sucre et modifiant le règlement (CEE) n° 785/68 ⁽³⁾, et notamment son article 1^{er} paragraphe 2 et son article 3 paragraphe 1,considérant que le règlement (CE) n° 1422/95 prévoit que le prix caf à l'importation de mélasses, ci-après dénommé «prix représentatif», est établi conformément au règlement (CEE) n° 785/68 de la Commission ⁽⁴⁾; que ce prix s'entend fixé pour la qualité type définie à l'article 1^{er} du règlement précité;

considérant que le prix représentatif de la mélasse est calculé pour un lieu de passage en frontière de la Communauté, qui est Amsterdam; que ce prix doit être calculé à partir des possibilités d'achat les plus favorables sur le marché mondial établies sur la base des cours ou des prix de ce marché ajustés en fonction des différences de qualité éventuelles par rapport à la qualité type; que la qualité type de la mélasse a été définie par le règlement (CEE) n° 785/68;

considérant que, pour la constatation des possibilités d'achat les plus favorables sur le marché mondial, il doit être tenu compte de toutes les informations relatives aux offres faites sur le marché mondial, aux prix relevés sur des marchés importants dans les pays tiers et aux opérations de vente conclues dans le cadre des échanges internationaux, dont la Commission a connaissance, soit par l'intermédiaire des États membres, soit par ses propres moyens; que, lors de cette constatation, aux termes de l'article 7 du règlement (CEE) n° 785/68, on peut se fonder sur une moyenne de plusieurs prix, à condition que cette moyenne puisse être considérée comme représentative de la tendance effective du marché;

considérant qu'il n'est pas tenu compte des informations lorsque la marchandise n'est pas saine, loyale et marchande ou lorsque le prix indiqué dans l'offre ne

porte que sur une faible quantité non représentative du marché; que doivent également être exclus les prix d'offre qui peuvent être considérés comme non représentatifs de la tendance effective du marché;

considérant que, afin d'obtenir des données comparables relatives à la mélasse de la qualité type, il importe, selon la qualité de la mélasse offerte, d'augmenter ou de diminuer les prix en fonction des résultats obtenus par l'application de l'article 6 du règlement (CEE) n° 785/68;

considérant qu'un prix représentatif peut être exceptionnellement maintenu à un niveau inchangé pendant une période limitée lorsque le prix d'offre qui a servi de base pour l'établissement précédent du prix représentatif n'est pas parvenu à la connaissance de la Commission et que les prix d'offre disponibles, qui ne semblent pas être suffisamment représentatifs de la tendance effective du marché, entraîneraient des modifications brusques et considérables du prix représentatif;

considérant que, lorsqu'il existe une différence entre le prix de déclenchement pour le produit en cause et le prix représentatif, il y a lieu de fixer des droits à l'importation additionnels dans les conditions visées à l'article 3 du règlement (CE) n° 1422/95; que, en cas de suspension des droits à l'importation en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 1422/95, il y a lieu de fixer des montants particuliers pour ces droits;

considérant que l'application de ces dispositions conduit à fixer les prix représentatifs et les droits additionnels à l'importation des produits en cause comme indiqué à l'annexe du présent règlement;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du sucre,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 1422/95 sont fixés comme indiqué en annexe.*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

⁽¹⁾ JO L 177 du 1. 7. 1981, p. 4.⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 43.⁽³⁾ JO L 141 du 24. 6. 1995, p. 12.⁽⁴⁾ JO L 145 du 27. 6. 1968, p. 12.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

ANNEXE

du règlement fixant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels applicables à l'importation des mélasses dans le secteur du sucre

Code NC	Montant du prix représentatif en écus par 100 kilogrammes nets du produit en cause	Montant du droit additionnel en écus par 100 kilogrammes nets du produit en cause	Montant du droit à appliquer à l'importation du fait de la suspension visée à l'article 5 du règlement (CE) n° 1422/95 en écus par 100 kilogrammes nets du produit en cause (²)
1703 10 00 (¹)	7,02	0,03	—
1703 90 00 (¹)	8,35	—	0,00

(¹) Fixation pour la qualité type telle que définie à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 785/68, modifié.

(²) Ce montant remplace, conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1422/95, le taux du droit du tarif douanier commun fixé pour ces produits.

RÈGLEMENT (CE) N° 1250/98 DE LA COMMISSION**du 17 juin 1998****modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1785/81 du Conseil, du 30 juin 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1599/96 ⁽²⁾, et notamment son article 19 paragraphe 4 deuxième alinéa,

considérant que les restitutions applicables à l'exportation pour le sucre blanc et le sucre brut ont été fixées par le règlement (CE) n° 1201/98 de la Commission ⁽³⁾;

considérant que l'application des modalités rappelées dans le règlement (CE) n° 1201/98 aux données dont la Commission a connaissance conduit à modifier les resti-

tutions à l'exportation actuellement en vigueur, conformément à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les restitutions à l'exportation des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 point a) du règlement (CEE) n° 1785/81, en l'état et non dénaturés, fixées à l'annexe du règlement (CE) n° 1201/98 sont modifiées conformément aux montants repris en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 177 du 1. 7. 1981, p. 4.

⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 43.

⁽³⁾ JO L 166 du 11. 6. 1998, p. 8.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 17 juin 1998, modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état

Code produit	Montant de la restitution	
	— écus/100 kg —	
1701 11 90 9100	40,92	(¹)
1701 11 90 9910	40,70	(¹)
1701 11 90 9950		(²)
1701 12 90 9100	40,92	(¹)
1701 12 90 9910	40,70	(¹)
1701 12 90 9950		(²)
	— écus/1 % de saccharose × 100 kg —	
1701 91 00 9000	0,4448	
	— écus/100 kg —	
1701 99 10 9100	44,48	
1701 99 10 9910	44,24	
1701 99 10 9950	44,24	
	— écus/1 % de saccharose × 100 kg —	
1701 99 90 9100	0,4448	

(¹) Le présent montant est applicable au sucre brut d'un rendement de 92 %. Si le rendement du sucre brut exporté s'écarte de 92 %, le montant de la restitution applicable est calculé conformément aux dispositions de l'article 17 *bis* paragraphe 4 du règlement (CEE) n° 1785/81.

(²) Fixation suspendue par le règlement (CEE) n° 2689/85 de la Commission (JO L 255 du 26. 9. 1985, p. 12), modifié par le règlement (CEE) n° 3251/85 (JO L 309 du 21. 11. 1985, p. 14).

RÈGLEMENT (CE) N° 1251/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

fixant le montant maximal de la restitution à l'exportation de sucre blanc pour la quarante-troisième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente visée au règlement (CE) n° 1408/97

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1785/81 du Conseil, du 30 juin 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1599/96 ⁽²⁾, et notamment son article 17 paragraphe 5 deuxième alinéa point b),considérant que, en vertu du règlement (CE) n° 1408/97 de la Commission, du 22 juillet 1997, concernant une adjudication permanente pour la détermination de prélèvement et/ou de restitutions à l'exportation de sucre blanc ⁽³⁾, il est procédé à des adjudications partielles pour l'exportation de ce sucre;

considérant que, selon les dispositions de l'article 9 paragraphe 1 du règlement (CE) n° 1408/97, un montant maximal de la restitution à l'exportation est fixé, le cas échéant, pour l'adjudication partielle en cause en tenant compte notamment de la situation et de l'évolution prévi-

sible du marché du sucre dans la Communauté et sur le marché mondial;

considérant que, après examen des offres, il convient d'arrêter pour la quarante-troisième adjudication partielle les dispositions visées à l'article 1^{er};

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du sucre,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour la quarante-troisième adjudication partielle de sucre blanc, effectuée en vertu du règlement (CE) n° 1408/97, le montant maximal de la restitution à l'exportation est fixé à 42,272 écus par 100 kilogrammes.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission⁽¹⁾ JO L 177 du 1. 7. 1981, p. 4.⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 43.⁽³⁾ JO L 194 du 23. 7. 1997, p. 16.

RÈGLEMENT (CE) N° 1252/98 DE LA COMMISSION
du 17 juin 1998

établissant le bilan prévisionnel d'approvisionnement des îles Canaries pour les produits céréaliers qui bénéficient du régime spécifique prévu aux articles 2 à 5 du règlement (CEE) n° 1601/92 du Conseil

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1601/92 du Conseil, du 15 juin 1992, relatif à des mesures spécifiques concernant certains produits agricoles en faveur des îles Canaries⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2348/96 de la Commission⁽²⁾, et notamment son article 2 et son article 3 paragraphe 4,

considérant que les mesures instituées par le règlement (CEE) n° 1601/92 destinées à pallier, pour l'approvisionnement en certains produits céréaliers, les effets de la situation géographique des îles Canaries consistent en des avantages sous forme d'exonération des droits à l'importation et en l'octroi d'une aide pour permettre les expéditions de produits céréaliers provenant de la Communauté;

considérant que, conformément à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1601/92, ces mesures couvrent les besoins de la consommation humaine et de la transformation dans l'archipel en produits énumérés à l'annexe du règlement précité; que ces besoins sont évalués chaque année dans le cadre d'un bilan prévisionnel qui peut être révisé en cours de période en fonction des besoins des îles; que l'évaluation des besoins des industries de transformation ou de conditionnement des produits destinés au marché local ou expédiés traditionnellement vers le reste de la Communauté peut faire l'objet d'un bilan séparé;

considérant que, afin de faciliter la gestion de ce bilan, il convient de permettre dans une certaine mesure une modification de la répartition des quantités fixées;

considérant qu'il convient d'adopter un bilan prévisionnel pour les produits concernés qui couvre la totalité de la période annuelle courant du 1^{er} juillet 1998 au 30 juin 1999;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour l'application des articles 2 et 3 du règlement (CEE) n° 1601/92, les quantités du bilan prévisionnel d'approvisionnement qui bénéficient, selon le cas, de l'exonération des droits à l'importation, pour les produits provenant des pays tiers, ou de l'aide communautaire pour les produits en provenance du marché communautaire sont fixées en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 173 du 27. 6. 1992, p. 13.

⁽²⁾ JO L 320 du 11. 12. 1996, p. 1.

ANNEXE

BILAN D'APPROVISIONNEMENT DES ÎLES CANARIES EN PRODUITS CÉRÉALIERS ET EN GLUCOSE POUR LA CAMPAGNE 1998/1999

(en tonnes)

Code NC	Produit	Quantité
1001 90 ⁽¹⁾	Blé tendre	155 000
1001 10 ⁽¹⁾	Blé dur	0
1003 ⁽¹⁾	Orge	30 000
1004 ⁽¹⁾	Avoine	3 000
1005 ⁽¹⁾	Maïs	180 000
1103 11 50	Semoules de blé dur	4 900
1103 13	Semoules de maïs	3 000
1103 19	Semoules d'autres céréales	0
1103 21 à 1103 29	Pellets	0
1107	Malt	15 000
ex 1702 ⁽²⁾	Glucose	1 800

⁽¹⁾ Les quantités fixées peuvent être dépassées dans la limite de 25 % pour autant que la quantité globale fixée pour l'ensemble de ces produits soit respectée.

⁽²⁾ Autres que les produits des codes NC 1702 30 10, 1702 40 10, 1702 60 10 et 1702 90 30.

RÈGLEMENT (CE) N° 1253/98 DE LA COMMISSION
du 17 juin 1998

**établissant le bilan prévisionnel d'approvisionnement des Açores et de Madère
pour les produits céréaliers qui bénéficient du régime spécifique prévu aux
articles 2 à 10 du règlement (CEE) n° 1600/92 du Conseil**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1600/92 du Conseil, du 15 juin 1992, relatif à des mesures spécifiques concernant certains produits agricoles en faveur des Açores et de Madère⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 562/98 de la Commission⁽²⁾, et notamment son article 10,

considérant que les quantités de produits qui bénéficient du régime spécifique d'approvisionnement sont déterminées dans le cadre de bilans prévisionnels établis périodiquement et révisables en fonction des besoins essentiels des marchés et en prenant en considération les productions locales et les courants d'échanges traditionnels;

considérant que, conformément à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1600/92, ces mesures couvrent les besoins de la consommation humaine et de transformation dans ces archipels en produits énumérés à l'annexe du règlement précité; que ces besoins sont évalués chaque année dans le cadre d'un bilan prévisionnel qui peut être révisé en cours de période en fonction des besoins des îles; que l'évaluation des besoins des industries de transformation ou de conditionnement des produits destinés au marché local ou expédiés traditionnellement vers le reste de la Communauté peut faire l'objet d'un bilan séparé;

considérant qu'il convient d'adopter un bilan prévisionnel pour les produits concernés qui couvre la totalité de la période annuelle courant du 1^{er} juillet 1998 au 30 juin 1999;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour l'application de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1600/92, les quantités du bilan prévisionnel d'approvisionnement qui bénéficient, selon le cas, de l'exonération des droits à l'importation, pour les produits provenant des pays tiers, ou de l'aide communautaire pour les produits en provenance du marché communautaire sont fixées en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 173 du 27. 6. 1992, p. 1.

⁽²⁾ JO L 76 du 13. 3. 1998, p. 6.

ANNEXE

**Bilan d'approvisionnement des Açores et de Madère en produits céréaliers pour la campagne
1998/1999**

Région	Blé tendre panifiable	Blé tendre fourrager	Blé dur	Orge	Maïs	Malt	Total
Açores	34 000	—	500	20 500	90 000	1 000	146 000
Madère	25 000	—	5 000	2 500	35 000	2 200	69 700
Total	59 000	—	5 500	23 000	125 000	3 200	215 700

RÈGLEMENT (CE) N° 1254/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

fixant les prix représentatifs et les droits additionnels à l'importation dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine et modifiant le règlement (CE) n° 1484/95

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2771/75 du Conseil, du 29 octobre 1975, portant organisation commune des marchés dans le secteur des œufs⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1516/96 de la Commission⁽²⁾, et notamment son article 5 paragraphe 4,vu le règlement (CEE) n° 2777/75 du Conseil, du 29 octobre 1975, portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande de volaille⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2916/95 de la Commission⁽⁴⁾, et notamment son article 5 paragraphe 4,vu le règlement (CEE) n° 2783/75 du Conseil, du 29 octobre 1975, concernant le régime commun d'échanges pour l'ovalbumine et la lactalbumine⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2916/95 de la Commission, et notamment son article 3 paragraphe 4,considérant que le règlement (CE) n° 1484/95 de la Commission⁽⁶⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1014/98⁽⁷⁾, a fixé les modalités d'application du régime relatif à l'application des droits additionnels à l'importation et a fixé les droits additionnels à l'importation dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine;

considérant qu'il résulte du contrôle régulier des données, sur lesquelles est basée la détermination des prix représentatifs pour les produits des secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine, qu'il s'impose de modifier les prix représentatifs et les droits additionnels pour les importations de certains produits en tenant compte de variations des prix selon l'origine; qu'il convient, dès lors, de publier les prix représentatifs et droits additionnels correspondants;

considérant qu'il est nécessaire d'appliquer cette modification dans les plus brefs délais, compte tenu de la situation du marché;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des œufs et de la viande de volaille,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 1484/95 est remplacée par l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission⁽¹⁾ JO L 282 du 1. 11. 1975, p. 49.⁽²⁾ JO L 189 du 30. 7. 1996, p. 99.⁽³⁾ JO L 282 du 1. 11. 1975, p. 77.⁽⁴⁾ JO L 305 du 19. 12. 1995, p. 49.⁽⁵⁾ JO L 282 du 1. 11. 1975, p. 104.⁽⁶⁾ JO L 145 du 29. 6. 1995, p. 47.⁽⁷⁾ JO L 145 du 15. 5. 1998, p. 20.

ANNEXE

«ANNEXE I

Code NC	Désignation des marchandises	Prix représentatif (en écus par 100 kg)	Droit additionnel (en écus par 100 kg)	Origine (¹)
0207 14 10	Morceaux désossés de coqs ou de poules, congelés	216,6	25	01
		249,9	15	02
		247,3	16	03
		265,7	10	04
		265,7	10	05
1602 32 11	Préparations non cuites de coqs ou de poules	221,6	20	01
		250,2	11	02
		237,2	16	03
1602 39 21	Préparations non cuites autres que de dindes, de coqs ou de poules	221,6	20	01

(¹) Origine des importations:

- 01 Chine
- 02 Brésil
- 03 Thaïlande
- 04 Chili
- 05 Argentine.»

RÈGLEMENT (CE) N° 1255/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

rectifiant le règlement (CEE) n° 536/93 fixant les modalités d'application du prélèvement supplémentaire dans le secteur du lait et des produits laitiers

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3950/92, du Conseil du 28 décembre 1992 établissant un prélèvement supplémentaire dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 903/98 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 11,considérant que le règlement (CEE) n° 536/93 ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1001/98 ⁽⁴⁾, prévoit à son article 3, paragraphe 2, premier alinéa, que la communication par l'acheteur à l'autorité compétente de l'État membre des données de collecte doit être faite avant le 15 mai, et prévoit à son article 4, paragraphe 2, premier alinéa, que le producteur vendeur direct doit également adresser sa déclaration avant le 15 mai; qu'il a été constaté qu'une erreur s'est glissée dans la version italienne du règlement qui stipule que les communi-

cations doivent être faites avant le 15 mai; qu'il est nécessaire par conséquent de corriger le texte italien;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du lait et des produits laitiers,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 3, paragraphe 2, premier alinéa et l'article 4, paragraphe 2, premier alinéa du règlement (CEE) n° 536/93 sont modifiés comme suit: (ne concerne que la version italienne).

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission⁽¹⁾ JO L 405 du 31. 12. 1992, p. 1.⁽²⁾ JO L 127 du 29. 4. 1998, p. 8.⁽³⁾ JO L 57 du 10. 3. 1993, p. 12.⁽⁴⁾ JO L 142 du 14. 5. 1998, p. 22.

RÈGLEMENT (CE) N° 1256/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

fixant, pour la campagne de commercialisation 1997/1998, la production effective de coton non égrené, le montant dont est réduit le prix d'objectif ainsi que la majoration de l'aide

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'acte d'adhésion de la Grèce, et notamment le protocole n° 4 concernant le coton, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1553/95 du Conseil ⁽¹⁾,

vu le règlement (CEE) n° 1964/87 du Conseil du 2 juillet 1987 portant adaptation du régime d'aide pour le coton instauré par le protocole n° 4 annexé à l'acte d'adhésion de la Grèce ⁽²⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1553/95, et notamment son article 2, paragraphes 3 et 4,

vu le règlement (CE) n° 1554/95 du Conseil du 29 juin 1995 fixant les règles générales du régime d'aide au coton et abrogeant le règlement (CEE) n° 2169/81 ⁽³⁾, modifié par le règlement (CE) n° 1584/96 ⁽⁴⁾, et notamment son article 9,

considérant que l'article 9 du règlement (CE) n° 1554/95 prévoit que la production effective de chaque campagne est déterminée chaque année, compte tenu notamment des quantités pour lesquelles l'aide a été demandée; que l'application de ce critère conduit à établir, pour la campagne 1997/1998, la production effective au niveau indiqué ci-après;

considérant que l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 1964/87 prévoit que, en cas de dépassement de la quantité maximale garantie par la production effective fixée pour la Grèce et l'Espagne, le prix d'objectif est diminué dans tout État membre pour lequel la production dépasse sa quantité nationale garantie; que le calcul de ladite diminution diffère suivant que le dépassement de la quantité nationale garantie est constaté à la fois en Espagne et en Grèce ou dans un seul de ces États membres; que, dans le cas d'espèce, le dépassement se produit à la fois en Grèce et en Espagne; que, par conséquent, selon les règles prévues à l'article 6, point a), du règlement (CE) n° 1554/95, le dépassement de la production effective par rapport à la quantité nationale garantie est calculé, dans chaque État membre, comme un pourcentage de la quantité nationale garantie de cet État membre, et le prix d'objectif est réduit par un pourcentage égal à la moitié de celui du dépassement;

considérant que l'article 2, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 1964/87 prévoit, si certaines conditions sont remplies, une majoration du montant de l'aide dans tout

État membre pour lequel la production effective est supérieure à sa quantité nationale garantie; que l'article 6 du règlement (CEE) n° 1201/89 de la Commission du 3 mai 1989 portant modalités d'application du régime d'aide pour le coton ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1740/97 ⁽⁶⁾, vise les modalités pour le calcul de cette majoration;

considérant que les conditions susvisées sont remplies pour la campagne 1997/1998; qu'il y a lieu, par conséquent, de déterminer le montant de la majoration de l'aide applicable à chaque État membre; que l'application des dispositions de l'article 6 du règlement (CEE) n° 1201/89 conduit à fixer, pour la campagne 1997/1998, le montant au niveau indiqué ci-après;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du lin et du chanvre,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. a) Pour la campagne de commercialisation 1997/1998, la production effective de coton non égrené est fixée à 1 464 840 tonnes, dont 1 085 482 tonnes pour la Grèce et 379 358 tonnes pour l'Espagne.
- b) Pour la campagne de commercialisation 1997/1998, la production effective de coton non égrené est fixée à 102 tonnes pour le Portugal.
2. Le montant dont est réduit le prix d'objectif pour la campagne 1997/1998 est fixé à:
 - 20,622 écus par 100 kilogrammes pour la Grèce,
 - 27,851 écus par 100 kilogrammes pour l'Espagne.
3. La majoration du montant de l'aide pour la campagne 1997/1998 est fixée à:
 - 4,663 écus par 100 kilogrammes pour la Grèce,
 - 4,663 écus par 100 kilogrammes pour l'Espagne.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

⁽¹⁾ JO L 148 du 30. 6. 1995, p. 45.

⁽²⁾ JO L 184 du 3. 7. 1987, p. 14.

⁽³⁾ JO L 148 du 30. 6. 1995, p. 48.

⁽⁴⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 16.

⁽⁵⁾ JO L 123 du 4. 5. 1989, p. 23.

⁽⁶⁾ JO L 244 du 6. 9. 1997, p. 1.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 1257/98 DE LA COMMISSION
du 17 juin 1998
clôturant une adjudication relative à la fourniture de riz au titre de l'aide
alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil, du 27 juin 1996, concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24 paragraphe 1 point b),

considérant que, par le règlement (CE) n° 1085/98 ⁽²⁾, la Commission a ouvert une adjudication pour la fourniture de riz au titre de l'aide alimentaire; qu'il convient de réexaminer les conditions de la fourniture en ce qui concerne les lots B, C et D et, par conséquent, de clore l'adjudication pour ces lots,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour les lots B, C et D de l'annexe du règlement (CE) n° 1085/98, l'adjudication est close.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 155 du 29. 5. 1998, p. 14.

RÈGLEMENT (CE) N° 1258/98 DE LA COMMISSION
du 17 juin 1998
fixant les restitutions à l'exportation de l'huile d'olive

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 136/66/CEE du Conseil, du 22 septembre 1966, portant établissement d'une organisation commune des marchés dans le secteur des matières grasses ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1581/96 ⁽²⁾, et notamment son article 3 paragraphe 3,

considérant que, aux termes de l'article 3 du règlement n° 136/66/CEE, lorsque le prix dans la Communauté est supérieur aux cours mondiaux, la différence entre ces prix peut être couverte par une restitution lors de l'exportation d'huile d'olive vers les pays tiers;

considérant que les modalités relatives à la fixation et à l'octroi de la restitution à l'exportation de l'huile d'olive ont été arrêtées par le règlement (CEE) n° 616/72 de la Commission ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2962/77 ⁽⁴⁾;

considérant que, aux termes de l'article 3 paragraphe 3 du règlement n° 136/66/CEE, la restitution doit être la même pour toute la Communauté;

considérant que, conformément à l'article 3 paragraphe 4 du règlement n° 136/66/CEE, la restitution pour l'huile d'olive doit être fixée en prenant en considération la situation et les perspectives d'évolution, sur le marché de la Communauté, des prix de l'huile d'olive et des disponibilités ainsi que, sur le marché mondial, des prix de l'huile d'olive; que, toutefois, dans le cas où la situation du marché mondial ne permet pas de déterminer les cours les plus favorables de l'huile d'olive, il peut être tenu compte du prix sur ce marché des principales huiles végétales concurrentes et de l'écart constaté au cours d'une période représentative entre ce prix et celui de l'huile d'olive; que le montant de la restitution ne peut pas être supérieur à la différence existant entre le prix de l'huile d'olive dans la Communauté et celui sur le marché mondial, ajustée, le cas échéant, pour tenir compte des frais d'exportation des produits sur ce dernier marché;

considérant que, conformément à l'article 3 paragraphe 3 troisième alinéa point b) du règlement n° 136/66/CEE, il peut être décidé que la restitution soit fixée par adjudication; que, en outre, l'adjudication porte sur le montant de

la restitution et peut être limitée à certains pays de destination, à certaines quantités, qualités et présentations;

considérant que, au titre de l'article 3 paragraphe 3 deuxième alinéa du règlement n° 136/66/CEE, les restitutions pour l'huile d'olive peuvent être fixées à des niveaux différents selon la destination lorsque la situation du marché mondial ou les exigences spécifiques de certains marchés le rendent nécessaire;

considérant que les restitutions doivent être fixées au moins une fois par mois; que, en cas de nécessité, elles peuvent être modifiées dans l'intervalle;

considérant que l'application de ces modalités à la situation actuelle des marchés dans le secteur de l'huile d'olive, et notamment au prix de ce produit dans la Communauté et sur les marchés des pays tiers, conduit à fixer la restitution aux montants repris en annexe;

considérant que les taux représentatifs de marché définis à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3813/92 du Conseil ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 150/95 ⁽⁶⁾, sont utilisés pour convertir le montant exprimé en monnaies des pays tiers et sont à la base de la détermination des taux de conversion agricole des monnaies des États membres; que les modalités d'application et de détermination de ces conversions ont été établies dans le règlement (CEE) n° 1068/93 de la Commission ⁽⁷⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 961/98 ⁽⁸⁾;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des matières grasses,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les restitutions à l'exportation des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 2 point c) du règlement n° 136/66/CEE sont fixées aux montants repris en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

⁽¹⁾ JO 172 du 30. 9. 1966, p. 3025/66.

⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 11.

⁽³⁾ JO L 78 du 31. 3. 1972, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 348 du 30. 12. 1977, p. 53.

⁽⁵⁾ JO L 387 du 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 22 du 31. 1. 1995, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 108 du 1. 5. 1993, p. 106.

⁽⁸⁾ JO L 135 du 8. 5. 1998, p. 5.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

ANNEXE

au règlement de la Commission, du 17 juin 1998, fixant les restitutions à l'exportation de l'huile d'olive

(en écus/100 kg)

Code produit	Montant des restitutions (1)
1509 10 90 9100	0,00
1509 10 90 9900	0,00
1509 90 00 9100	0,00
1509 90 00 9900	0,00
1510 00 90 9100	0,00
1510 00 90 9900	0,00

(1) Pour les destinations visées à l'article 34 du règlement (CEE) n° 3665/87 de la Commission (JO L 351 du 14. 12. 1987, p. 1), modifié, ainsi que pour les exportations vers les pays tiers.

NB: Les codes produits, ainsi que les renvois en bas de page, sont définis au règlement (CEE) n° 3846/87 de la Commission, modifié.

RÈGLEMENT (CE) N° 1259/98 DE LA COMMISSION**du 17 juin 1998****relatif à la fixation des restitutions maximales à l'exportation d'huile d'olive pour la quatorzième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente ouverte par le règlement (CE) n° 1978/97**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 136/66/CEE du Conseil, du 22 septembre 1966, portant établissement d'une organisation commune des marchés dans le secteur des matières grasses ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1581/96 ⁽²⁾, et notamment son article 3,

considérant que le règlement (CE) n° 1978/97 de la Commission ⁽³⁾ a ouvert une adjudication permanente pour la détermination des restitutions à l'exportation d'huile d'olive;

considérant que, conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1978/97, compte tenu notamment de la situation et de l'évolution prévisible du marché de l'huile d'olive dans la Communauté et sur le marché mondial, et sur base des offres reçues, il est procédé à la fixation des montants maximaux des restitutions à l'exportation; que l'adjudication est attribuée à tout soumissionnaire dont l'offre se situe au niveau de la restitution maximale à l'exportation ou à un niveau inférieur;

considérant que l'application des dispositions précitées conduit à fixer les restitutions maximales à l'exportation aux montants repris en annexe;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des matières grasses,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les restitutions maximales à l'exportation d'huile d'olive pour la quatorzième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente ouverte par le règlement (CE) n° 1978/97 sont fixées en annexe sur la base des offres déposées pour le 9 juin 1998.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO 172 du 30. 9. 1966, p. 3025/66.

⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 11.

⁽³⁾ JO L 278 du 11. 10. 1997, p. 7.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 17 juin 1998, fixant les restitutions maximales à l'exportation d'huile d'olive pour la quatorzième adjudication partielle effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente ouverte par le règlement (CE) n° 1978/97

(en écus/100 kg)

Code produit	Montant de la restitution
1509 10 90 9100	—
1509 10 90 9900	—
1509 90 00 9100	—
1509 90 00 9900	—
1510 00 90 9100	—
1510 00 90 9900	—

NB: Les codes produits, ainsi que les renvois en bas de page, sont définis au règlement (CEE) n° 3846/87 de la Commission, modifié.

RÈGLEMENT (CE) N° 1260/98 DE LA COMMISSION

du 17 juin 1998

relatif à la fixation de prix de vente minimaux pour la viande bovine mise en vente dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1161/98

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 805/68 du Conseil, du 27 juin 1968, portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2634/97 ⁽²⁾, et notamment son article 7 paragraphe 3,

considérant que certaines quantités de viande bovine fixées par le règlement (CE) n° 1161/98 de la Commission ⁽³⁾ ont été mises en adjudication;

considérant que, en vertu de l'article 9 du règlement (CEE) n° 2173/79 de la Commission ⁽⁴⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2417/95 ⁽⁵⁾, les prix minimaux de vente pour la viande mise en adjudication doivent être fixés compte tenu des offres reçues;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la viande bovine,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les prix de vente minimaux de la viande bovine pour l'adjudication prévue par le règlement (CE) n° 1161/98, dont le délai de présentation des offres a expiré le 8 juin 1998, sont fixés à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 148 du 28. 6. 1968, p. 24.

⁽²⁾ JO L 356 du 31. 12. 1997, p. 13.

⁽³⁾ JO L 160 du 4. 6. 1998, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 251 du 5. 10. 1979, p. 12.

⁽⁵⁾ JO L 248 du 14. 10. 1995, p. 39.

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

Estado miembro	Productos	Precio mínimo expresado en ecus por tonelada
Medlemsstat	Produkter	Mindstepriser i ECU/ton
Mitgliedstaat	Erzeugnisse	Mindestpreise, ausgedrückt in ECU/Tonne
Κράτος μέλος	Προϊόντα	Ελάχιστες πωλήσεις εκφραζόμενες σε Ecu ανά τόνο
Member State	Products	Minimum prices expressed in ECU per tonne
État membre	Produits	Prix minimaux exprimés en écus par tonne
Stato membro	Prodotti	Prezzi minimi espressi in ecu per tonnellata
Lidstaat	Producten	Minimumprijzen uitgedrukt in ECU per ton
Estado-membro	Produtos	Preço mínimo expresso em ecus por tonelada
Jäsenvaltio	Tuotteet	Vähimmäishinnat ecuna tonnia kohden ilmaistuna
Medlemsstat	Produkter	Minimipriser i ecu per ton

a) **Carne con hueso — Kød, ikke udbenet — Fleisch mit Knochen — Κρέατα με κόκαλα — Bone-in beef — Viande avec os — Carni non disossate — Vlees met been — Carne com osso — Luullinen naudanliha — Kött med ben**

DEUTSCHLAND	— Vorderviertel	500
	— Hinterviertel	600
DANMARK	— Forfjerdinger	500
	— Bagfjerdinger	1 280
ÖSTERREICH	— Vorderviertel	—
	— Hinterviertel	—
ESPAÑA	— Cuartos delanteros	505
	— Cuartos traseros	630

b) **Carne deshuesada — Udbenet kød — Fleisch ohne Knochen — Κρέατα χωρίς κόκαλα — Boneless beef — Viande désossée — Carni senza osso — Vlees zonder been — Carne desossada — Luuton naudanliha — Benfritt kött**

UNITED KINGDOM	— Intervention shank (INT 11)	—
	— Intervention thick flank (INT 12)	—
	— Intervention topside (INT 13)	—
	— Intervention silverside (INT 14)	—
	— Intervention rump (INT 16)	—
	— Intervention flank (INT 18)	—
	— Intervention forerib (INT 19)	—
	— Intervention shin (INT 21)	—
	— Intervention shoulder (INT 22)	—
	— Intervention brisket (INT 23)	—
	— Intervention forequarter (INT 24)	—

RÈGLEMENT (CE) N° 1261/98 DE LA COMMISSION
du 17 juin 1998
modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,
vu le règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil, du 30 juin 1992, portant organisation commune des marchés dans le secteur des céréales ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 923/96 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 13 paragraphe 8,

considérant que le correctif applicable à la restitution pour les céréales a été fixé par le règlement (CE) n° 1115/98 de la Commission ⁽³⁾, modifié par le règlement (CE) n° 1164/98 ⁽⁴⁾;

considérant que, en fonction des prix caf et des prix caf d'achat à terme de ce jour et compte tenu de l'évolution prévisible du marché, il est nécessaire de modifier le correctif applicable à la restitution pour les céréales, actuellement en vigueur;

considérant que le correctif doit être fixé selon la même procédure que la restitution; qu'il peut être modifié dans l'intervalle de deux fixations;

considérant que les taux représentatifs de marché définis à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3813/92 du Conseil ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE)

n° 150/95 ⁽⁶⁾, sont utilisés pour convertir le montant exprimé en monnaies des pays tiers et sont à la base de la détermination des taux de conversion agricoles des monnaies des États membres; que les modalités d'application et de détermination de ces conversions ont été établies dans le règlement (CEE) n° 1068/93 de la Commission ⁽⁷⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 961/98 ⁽⁸⁾,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le correctif applicable aux restitutions fixées à l'avance pour les exportations des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 points a), b) et c) du règlement (CEE) n° 1766/92, à l'exception du malt, est modifié conformément à l'annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 1998.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 1998.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 181 du 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 126 du 24. 5. 1996, p. 37.

⁽³⁾ JO L 157 du 30. 5. 1998, p. 43.

⁽⁴⁾ JO L 160 du 4. 6. 1998, p. 34.

⁽⁵⁾ JO L 387 du 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 22 du 31. 1. 1995, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 108 du 1. 5. 1993, p. 106.

⁽⁸⁾ JO L 135 du 8. 5. 1998, p. 5.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 17 juin 1998, modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales

(en écus/t)

Code du produit	Destination (1)	Courant 6	1 ^{er} terme 7	2 ^e terme 8	3 ^e terme 9	4 ^e terme 10	5 ^e terme 11	6 ^e terme 12
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	+11,00	+9,00	+7,00	+8,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	01	0	+11,00	+11,00	+11,00	+11,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	-20,00	-20,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9130	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9150	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9170	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9180	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Les destinations sont identifiées comme suit:
01 tous les pays tiers.

NB: Les zones sont celles délimitées par le règlement (CEE) n° 2145/92 de la Commission (JO L 214 du 30. 7. 1992, p. 20) modifié.

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL ET COMMISSION

DÉCISION DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION

du 29 mai 1998

relative à la conclusion de l'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application de leurs règles de concurrence

(98/386/CE, CECA)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 87 en liaison avec son article 228, paragraphe 3, premier alinéa,

vu le traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, et notamment ses articles 65 et 66,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant que l'accord du 23 septembre 1991 entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application de leurs règles de concurrence, ainsi que l'échange de lettres interprétatives des 31 mai et 31 juillet 1995 concernant ce même accord (ci-après dénommés collectivement «accord de 1991»), qui sont joints à la décision 95/145/CE, CECA du Conseil et de la Commission ⁽²⁾, contribuent à la coopération, à la coordination et à la prévention des conflits dans l'application du droit de la concurrence;

considérant que l'article V de l'accord de 1991, dit «article sur la courtoisie active», appelle à la coopération en ce qui

concerne les activités anticoncurrentielles ayant lieu sur le territoire de l'une des parties qui affectent les intérêts de l'autre partie;

considérant qu'une explicitation des principes de la courtoisie active et de leurs modalités d'application est de nature à renforcer l'efficacité de l'accord de 1991 face à de tels comportements;

considérant que, à cette fin, la Commission a négocié un accord avec le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application des règles de concurrence des Communautés européennes et des États-Unis d'Amérique;

considérant qu'il convient d'approuver ledit accord,

DÉCIDENT:

Article premier

L'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application de leurs règles de concurrence est approuvé au nom de la Communauté européenne et de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Le texte de l'accord, établi en langue anglaise, est joint à la présente décision.

⁽¹⁾ JO C 138 du 4. 5. 1998.

⁽²⁾ JO L 95 du 27. 4. 1995, p. 45. JO L 131 du 15. 6. 1995, p. 38 (rectificatif).

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté européenne.

Le président de la Commission est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Fait à Bruxelles, le 29 mai 1998.

Par le Conseil

Le président

J. STRAW

Par la Commission

Le président

J. SANTER

(TRADUCTION)

ACCORD

entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la mise en œuvre des principes de courtoisie active dans l'application de leurs règles de concurrence

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE et LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER (ci-après dénommées «Communautés européennes»),

d'une part, et

LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE,

d'autre part,

vu l'accord du 23 septembre 1991 entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application de leurs règles de concurrence, ainsi que l'échange de lettres interprétatives des 31 mai et 31 juillet 1995 concernant ce même accord (ci-après dénommés collectivement «accord de 1991»),

constatant que l'accord de 1991 contribue à la coordination, à la coopération et à la prévention des conflits dans l'application du droit de la concurrence,

vu notamment l'article V de l'accord de 1991, dit «article sur la courtoisie active», qui appelle à la coopération en ce qui concerne les activités anticoncurrentielles ayant lieu sur le territoire de l'une des parties qui affectent les intérêts de l'autre partie,

convaincus qu'une explicitation des principes de la courtoisie active et de leurs modalités d'application est de nature à renforcer l'efficacité de l'accord de 1991 face à de tels comportements,

et

constatant que rien dans le présent accord ni dans son exécution ne saurait préjuger de la position de l'une ou l'autre partie sur les questions de compétence en matière de droit de la concurrence au niveau international,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article I

Champ d'application et objet du présent accord

1. Le présent accord s'applique dès lors que l'une des parties convainc l'autre qu'il y a des raisons de croire:

a) que des activités anticoncurrentielles ont lieu sur l'ensemble ou sur une partie substantielle du territoire de l'une des parties et affectent les intérêts de l'autre partie

et

b) que les activités en question sont contraires aux règles de concurrence de la partie sur le territoire de laquelle elles sont commises.

2. Le présent accord a pour objectifs:

a) de contribuer à ce que les courants d'échange et d'investissement entre les parties, ainsi que la concurrence et le bien-être des consommateurs sur les territoires des parties, ne soient pas entravés par des activités anticoncurrentielles auxquelles les règles de concurrence de l'une ou l'autre des parties ou des deux parties permettent de remédier

et

b) d'établir les procédures de coopération visant à l'application la plus efficace et la plus rationnelle possible du droit de la concurrence, en vertu desquelles les autorités en matière de concurrence de chaque partie évitent normalement d'utiliser les ressources dont elles disposent pour remédier à des activités anticoncurrentielles ayant lieu principalement sur le territoire de l'autre partie et visant principalement ce territoire, lorsque les autorités en matière de concurrence de l'autre partie sont en mesure, et acceptent, d'examiner elles-mêmes ces activités et de prendre des sanctions effectives à leur encontre dans le cadre de leur propre législation.

*Article II***Définitions**

Aux fins du présent accord, on entend par:

- 1) «effets négatifs» et «affecter»: les atteintes causées par des activités anticoncurrentielles:
 - a) à la capacité des entreprises situées sur le territoire de l'une des parties d'exporter, d'investir ou d'entrer par un autre moyen dans la concurrence sur le territoire de l'autre partie

ou
 - b) à l'exercice de la concurrence sur le marché domestique ou les marchés d'importation de l'une des parties;
- 2) «partie requérante»: la partie qui est affectée par des activités anticoncurrentielles ayant lieu dans l'ensemble ou dans une partie substantielle du territoire de l'autre partie;
- 3) «partie requise»: la partie sur le territoire de laquelle il apparaît que de telles activités anticoncurrentielles sont menées;
- 4) «droit de concurrence» ou «règles de concurrence»:
 - a) pour les Communautés européennes, les articles 85, 86 et 89 du traité instituant la Communauté européenne (CE), l'article 65 et l'article 66, paragraphe 7, du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), ainsi que leurs actes d'application, à l'exclusion du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises,

et
 - b) pour les États-Unis d'Amérique, le Sherman Act (15 U.S.C. paragraphes 1 à 7), le Clayton Act (15 U.S.C. paragraphes 12 à 27, à l'exception des dispositions relatives aux enquêtes menées en vertu du titre II du Hart-Scott-Rodino Antitrust Improvements Act de 1976, 15 U.S.C. paragraphe 18a), le Wilson Tariff Act (15 U.S.C. paragraphes 8 à 11) et le Federal Trade Commission Act (15 U.S.C. paragraphes 41 à 58, à l'exception des dispositions relatives aux fonctions de protection des consommateurs),

ainsi que les dispositions législatives et réglementaires que les parties conviendront par écrit de considérer comme faisant partie du «droit de la concurrence» aux fins du présent accord;
- 5) «autorités en matière de concurrence»:
 - a) pour les Communautés européennes, la Commission des Communautés européennes, exerçant les compétences qui lui sont conférées au titre des règles de concurrence des Communautés européennes,

et
 - b) pour les États-Unis d'Amérique, l'Antitrust Division of the United States Department of Justice et la Federal Trade Commission;

6) «mesures d'application»: toute application du droit de la concurrence par voie d'enquête ou de procédure menée par les autorités en matière de concurrence de l'une des parties;

7) «activités anticoncurrentielles»: tout comportement ou toute opération contraires aux règles de concurrence de l'une des parties.

*Article III***Courtoisie active**

Les autorités en matière de concurrence de la partie requérante peuvent demander aux autorités en matière de concurrence de la partie requise d'enquêter sur des activités anticoncurrentielles et, au besoin, d'y porter remède conformément aux règles de concurrence de la partie requise. Une demande en ce sens peut être présentée, que ces activités enfreignent ou non par ailleurs les règles de concurrence de la partie requérante et que les autorités en matière de concurrence de la partie requérante aient pris ou non les mesures d'application prévues par leurs propres règles de concurrence ou envisagent ou non de les prendre.

*Article IV***Ajournement ou suspension des enquêtes pendant la mise en œuvre de mesures d'application par la partie requise**

1. Les autorités en matière de concurrence des parties peuvent convenir que les autorités en matière de concurrence de la partie requérante ajournent ou suspendent des mesures d'application qu'elles ont prises ou envisagent de prendre pendant que les mesures d'application arrêtées par la partie requise sont en cours.
2. En principe, les autorités en matière de concurrence de la partie requérante ajournent ou suspendent leurs propres mesures d'application au profit des mesures prises par les autorités en matière de concurrence de la partie requise dès lors que les conditions suivantes sont réunies:
 - a) les activités anticoncurrentielles en cause:
 - i) n'ont pas d'effet direct, substantiel et raisonnablement prévisible sur les consommateurs se trouvant sur le territoire de la partie requérante

ou
 - ii) tout en ayant de tels effets sur les consommateurs de la partie requérante, sont menées principalement sur le territoire de l'autre partie et visent principalement ce territoire;
 - b) les effets négatifs sur les intérêts de la partie requérante feront ou sont susceptibles de faire l'objet d'une enquête exhaustive et sérieuse et, le cas échéant, seront ou sont susceptibles d'être éliminés ou dûment réparés dans le cadre des lois, des procédures et des voies de droit de la partie requise. Les parties conviennent qu'il peut être opportun de prendre des mesures d'application séparées lorsque des activités anticoncurrentielles affectant les deux territoires justifient l'imposition de sanctions dans les deux juridictions;

c) les autorités en matière de concurrence de la partie s'engageant, dans la mise en œuvre de leurs propres mesures d'application:

- i) à mobiliser les ressources adéquates pour enquêter sur les activités anticoncurrentielles en cause et, au besoin, à prendre rapidement les mesures d'application qui s'imposent;
- ii) à s'efforcer d'exploiter toutes les sources d'information auxquelles il est raisonnablement possible de recourir, y compris les sources d'information éventuellement suggérées par les autorités en matière de concurrence de la partie requérante;
- iii) à informer les autorités en matière de concurrence de la partie requérante, sur demande de celles-ci ou à intervalles raisonnables, de l'état d'avancement de leurs mesures d'application, ainsi que de leurs intentions dans ce domaine, et, le cas échéant, à leur transmettre des informations confidentielles, après avoir obtenu le consentement de la source concernée. L'utilisation et la divulgation de ces informations sont régies par l'article V;
- iv) à notifier rapidement aux autorités en matière de concurrence de la partie requérante tout changement dans leurs intentions concernant l'enquête ou les mesures d'application;
- v) à s'efforcer de terminer leur enquête et de trouver une solution ou d'engager une procédure dans un délai de six mois, ou dans tout autre délai fixé par les autorités en matière de concurrence des deux parties, à compter de l'ajournement ou de la suspension des mesures d'application des autorités en matière de concurrence de la partie requérante;
- vi) à fournir aux autorités en matière de concurrence de la partie requérante des informations complètes sur les résultats de l'enquête, et à tenir compte de leur avis, avant de procéder à un règlement, d'engager une procédure, d'adopter une solution ou de clore l'enquête;
- vii) à satisfaire à toute requête raisonnable présentée par les autorités en matière de concurrence de la partie requérante.

Si, alors que les conditions susmentionnées sont réunies, la partie requérante décide de ne pas ajourner ou suspendre ses mesures d'application, elle indique ses motifs aux autorités en matière de concurrence de la partie requise.

3. Les autorités en matière de concurrence de la partie requérante peuvent ajourner ou suspendre leurs propres mesures d'application même si toutes les conditions visées au paragraphe 2 ne sont pas réunies.

4. Aucune disposition du présent accord n'empêche les autorités en matière de concurrence de la partie requérante, après avoir ajourné ou suspendu leurs propres

mesures d'application, de les rétablir ou d'en prendre de nouvelles par la suite. Dans ce cas, elles doivent rapidement faire part de leurs intentions et de leurs motifs aux autorités en matière de concurrence de la partie requise. Si les autorités en matière de concurrence de la partie requise poursuivent leur propre enquête, les autorités en matière de concurrence des deux parties coordonnent, s'il y a lieu, leurs enquêtes respectives conformément aux critères et aux procédures de l'article IV de l'accord de 1991.

Article V

Confidentialité et utilisation des informations

Lorsque, en vertu du présent accord, les autorités en matière de concurrence de l'une des parties fournissent des informations aux autorités en matière de concurrence de l'autre partie en vue de l'exécution du présent accord, ces dernières ne peuvent utiliser les informations en question qu'à cette seule fin. Toutefois, les autorités en matière de concurrence qui fournissent ces informations peuvent en autoriser un autre usage à la condition que, au cas où des informations confidentielles ont été transmises conformément à l'article IV, paragraphe 2, point c) iii), avec le consentement de la source intéressée, ladite source autorise également cet autre usage. La divulgation de telles informations est soumise aux dispositions de l'article VIII de l'accord de 1991 et au contenu de l'échange de lettres interprétatives des 31 mai et 31 juillet 1995.

Article VI

Lien avec l'accord de 1991

Le présent accord complète l'accord de 1991 et doit être interprété en cohérence avec ce dernier, qui reste intégralement en vigueur.

Article VII

Droit existant

Aucune disposition du présent accord n'est interprétée d'une manière incompatible avec le droit existant des Communautés européennes ou des États-Unis d'Amérique ou de leurs États membres ou États respectifs, ni dans un sens exigeant une modification de ce droit.

Article VIII

Entrée en vigueur et dénonciation

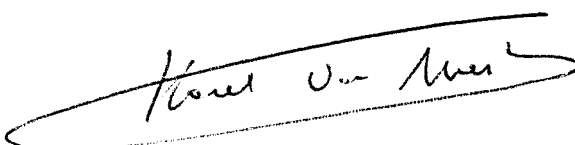
1. Le présent accord entre en vigueur dès sa signature.
2. Le présent accord reste en vigueur soixante jours après la date à laquelle l'une des parties notifie à l'autre par écrit son intention de le dénoncer.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont apposé leur signature au bas du présent accord.


FAIT à Bruxelles et Washington, en double exemplaire, en langue anglaise.

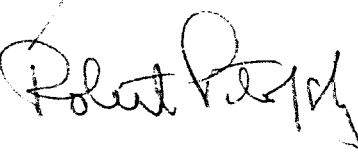
Pour la Communauté européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier

Date: 3. 6. 98 

Date: 4-6-98 

Pour le gouvernement des États-Unis d'Amérique

Date: June 4, 1998 

Date: June 4, 1998 

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 14 janvier 1998

relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Francfort (Flughafen Frankfurt/Main AG)

[notifiée sous le numéro C(1998) 67]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(98/387/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 5,

après consultation du Comité consultatif,

considérant ce qui suit:

I. CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉROGATION NOTIFIÉE PAR L'ALLEMAGNE

1. *Notification présentée par les autorités allemandes*

Par lettre en date du 8 avril 1997, enregistrée par la Commission le 10 avril 1997, le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a notifié sa décision du 27 mars 1997 accordant à l'aéroport de Francfort (Flughafen Frankfurt/Main AG) une dérogation visant à:

- a) laisser à l'aéroport la possibilité d'interdire l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services référencées aux points 3, 5.4, 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive 96/67/CE ainsi que pour l'exercice de l'auto-assistance fret et poste en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation était, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1998;

- b) réserver à l'aéroport de Francfort le monopole de la prestation de services aux tiers pour les catégories de services référencées aux points 3, 5.4, 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive ainsi que pour l'exercice de l'assistance fret et poste en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation était, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1999.

Par lettre en date du 13 juin 1997, la Commission a fait savoir aux autorités allemandes que cette notification ne pouvait être prise en compte en raison de l'absence notamment:

- a) de précisions sur la portée de la dérogation accordée, celle-ci laissant à l'aéroport la possibilité de décider de l'interdiction ou non de l'exercice de l'auto-assistance;
- b) de plan visant à surmonter les contraintes invoquées.

Par lettre en date du 15 octobre 1997, enregistrée par la Commission le 20 octobre 1997, et complétée par une correspondance du 9 décembre 1997, l'Allemagne a notifié une nouvelle communication en date du 29 septembre 1997, complétant celle du 27 mars 1997 et accordant une dérogation visant à:

- a) interdire l'exercice de l'auto-assistance, à l'exception des cas pour lesquels cet exercice était déjà accordé au jour de la décision de dérogation, pour les catégories de services référencées aux points 3, 5.4, 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive ainsi que pour l'exercice de l'auto-assistance fret et poste en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9,

⁽¹⁾ JO L 272 du 25. 10. 1996, p. 36.

paragraphe 1, point d), de la directive, accordée pour une période de trois années à compter du 1^{er} janvier 1998;

- b) réserver à l'aéroport de Francfort le monopole de la prestation de services aux tiers pour les catégories de services référencées aux points 3, 5.4, 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive ainsi que pour l'exercice de l'assistance fret et poste en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive, accordée pour une période de deux années à compter du 1^{er} janvier 1999.

La Commission a, en application de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, publié un résumé de cette notification au *Journal officiel des Communautés européennes*⁽¹⁾ et invité les parties intéressées à lui faire part de leurs observations.

Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 5, de la directive, l'Allemagne a été consultée par la Commission le 17 décembre 1997 au sujet du projet d'évaluation de la Commission. Les 18 et 19 décembre 1997, les autorités allemandes ont répondu à cette consultation par des observations écrites.

Base de la dérogation

Les règles générales d'accès au marché de l'assistance en escale sont définies aux articles 6 et 7 de la directive. Elles posent clairement un principe d'ouverture la plus large possible pour la plupart des catégories de services d'assistance. Cependant, en raison de la situation et de la mission particulières d'un aéroport, et notamment des problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité, qui peuvent se poser dans certaines parties de la plupart des aéroports, la directive n'impose pas une ouverture totale du marché mais requiert un minimum d'ouverture tant en matière d'auto-assistance que d'assistance à des tiers pour quatre catégories de services situées sur le côté piste, c'est-à-dire dans une zone particulièrement sensible de l'aéroport. Ces catégories concernent les opérations en piste, l'assistance bagages, l'assistance carburant ainsi que certaines opérations d'assistance fret et poste.

La directive 96/67/CE a également pris en compte le fait que, dans certains cas très particuliers, des problèmes aigus d'espace et de capacité empêchent l'ouverture du marché au degré prévu. Dans de tels cas, des dérogations peuvent être accordées sur une base temporaire afin de laisser à l'aéroport le temps de surmonter ces contraintes. Ces dérogations ne peuvent donc avoir qu'un caractère exceptionnel et n'ont pas pour objectif d'assurer d'une manière générale aux aéroports une période d'adaptation supplémentaire à celle déjà prévue à l'article 1^{er} de la directive.

Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace et de capacité. C'est sur cette base que l'Allemagne a accordé la dérogation

susmentionnée en conformité avec l'article 3 de la réglementation allemande «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften» transposant la directive 96/67/CE dans le droit national.

2. Situation actuelle sur l'aéroport de Francfort

2.1. Présentation de l'aéroport

L'aéroport de Francfort est entouré au nord et à l'est par des voies rapides de circulation, au sud par des voies ferrées et à l'ouest par une forêt protégée pour des raisons environnementales. Aucune extension de l'emprise aéroportuaire n'est donc aujourd'hui envisageable.

L'aéroport a trois pistes: deux pistes parallèles (nord et sud) et une troisième piste uniquement pour le décollage (ouest), perpendiculaire aux deux premières. C'est au nord de ces deux principales pistes qu'est située la plus grande partie des bâtiments de l'aéroport, la partie sud étant jusqu'à présent majoritairement réservée aux installations de la base de l'US Air Force. L'aéroport a récemment récupéré dans cette zone des surfaces qui ont ainsi pu être transformées en aires de fret.

Les bâtiments de l'aéroport s'étendent en longueur le long de la piste nord sur une distance de près de six kilomètres et comprennent les bâtiments de fret, ceux affectés aux opérations et au fret de Lufthansa, les installations de stockage de fioul, les terminaux 1 et 2 et les bâtiments de la poste allemande. Enfin, au nord-est s'étendent la zone de la «Little League» et celle des navettes qui a été récupérée récemment par l'aéroport et convertie pour le courrier de la base américaine.

La configuration des deux terminaux de passagers diffère de manière radicale. En effet, le terminal 2 (avec deux parties D et E) est bâti en longueur alors que le terminal 1, le plus important, a une forme en W avec trois jetées A, B et C impliquant la présence de «culs-de-sac» entre ces jetées.

L'aéroport dispose actuellement de 49 postes au contact (36 au terminal 1 et 13 au terminal 2) et de 57 postes éloignés, le traitement de ces derniers pour les opérations d'assistance étant en général rattaché à celui des postes du terminal le plus proche. Onze postes pour les navettes et quinze pour le fret viennent compléter la capacité au sol de l'aéroport. Par l'extension de la jetée A du terminal 1 et l'attribution de nouveaux postes dans la liaison entre les terminaux 1 et 2, l'aéroport devrait bénéficier de 156 postes au total en l'an 2000. Cette capacité de stationnement est suffisante pour faire face à l'augmentation de capacité planifiée par FAG pour les années à venir qui vise à passer de 74 mouvements à l'heure en 1997 à 80 mouvements en l'an 2000.

2.2. Assistance sur l'aéroport

Avant la transposition des nouvelles règles établies par la directive dans la réglementation allemande, la situation de l'assistance en escale sur l'aéroport de Francfort était la suivante:

⁽¹⁾ JO C 335 du 6. 11. 1997, p. 7.

- a) pour la plupart des services énumérés à l'annexe de la directive 96/67/CE et visés à l'article 6, paragraphe 1, et l'article 7, paragraphe 1, de la directive pour lesquels une ouverture la plus large possible est prévue:
- i) l'auto-assistance était autorisée. En matière de prestations de services aux tiers, les compagnies aériennes pouvaient soit faire appel à d'autres transporteurs, soit recourir aux services de l'aéroport;
 - ii) à l'exception de celles concernant les services d'enregistrement, les prestations fournies par des prestataires indépendants étaient également autorisées;
- b) pour les services énumérés à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 7, paragraphe 2, pour lesquels la directive prévoit normalement une ouverture minimale à deux prestataires et deux usagers faisant de l'auto-assistance:
- i) l'auto-assistance était interdite à l'exception du cas d'un intégrateur de courrier express qui était autorisé à effectuer certaines activités de chargement et de déchargement pour des raisons historiques;
 - ii) l'aéroport avait le monopole de la prestation des services d'assistance aux tiers, à l'exception de certains services [assistance carburant et huile, commissariat (catering), dégivrage, déneigement] qui ne sont pas effectués par l'aéroport mais concédés à des prestataires.

La dérogation accordée par l'Allemagne concerne les services visés à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 7, paragraphe 2, de la directive pour lesquels l'État membre peut déjà limiter le nombre de prestataires ou d'usagers faisant de l'auto-assistance à pas moins de deux.

La décision de l'Allemagne permet le maintien de la situation existant avant l'entrée en vigueur de la directive. Par rapport aux objectifs de la directive, elle restreint encore plus le nombre d'intervenants, d'une part en interdisant l'auto-assistance et d'autre part en réservant l'assistance aux tiers à l'aéroport seul. Elle concerne, aussi bien dans le cas de l'auto-assistance que dans celui de la prestation de services, l'assistance bagages (point 3), l'assistance en piste pour les services de chargement et de déchargement de l'avion (point 5.4) et les services d'assistance au démarrage de l'avion (point 5.5) et de déplacement de l'avion (point 5.6), ainsi que l'assistance fret et poste telle que décrite dans l'article 6, paragraphe 2, et l'article 7, paragraphe 2, de la directive (point 4). La décision des autorités allemandes ne devrait donc permettre une ouverture au degré prévu par la directive, c'est-à-dire à au moins un deuxième prestataire, et à deux usagers faisant leur auto-assistance, que pour les services relatifs au guidage de l'avion, à son stationnement, aux communications entre l'avion et le prestataire, au transport et au chargement de la nourriture et des boissons, en ce qui concerne l'activité «opérations en piste», ainsi qu'aux formalités douanières et administratives en ce qui concerne le fret et la poste. Par ailleurs, une ouverture complète est prévue pour les services de nettoyage.

2.3. Article 86 du traité

En ce qui concerne la situation de l'assistance sur l'aéroport de Francfort, une plainte a été introduite auprès de la Commission le 20 juillet 1993 par les sociétés KLM Royal Dutch Airlines NV, Compagnie nationale Air France SA et British Airways plc tendant à constater que la société Flughafen Frankfurt/Main AG (ci-après dénommée «FAG») a enfreint l'article 86 du traité.

Les différentes études et les divers commentaires concernant cette affaire ont été communiqués par les autorités allemandes à l'appui de la décision de dérogation, y compris les commentaires de l'aéroport de Francfort sur l'étude menée par l'Université Cranfield pour le compte de la Commission.

II. CONTRAINTES INVOQUÉES PAR L'ALLEMAGNE

La dérogation accordée par les autorités allemandes se fonde principalement, d'une part, sur les problèmes d'espace que rencontre l'aéroport, à savoir:

- a) l'impossibilité pour l'aéroport de trouver les espaces nécessaires à l'entreposage de matériels d'assistance additionnels;
- b) l'exacerbation de ces problèmes d'espace en raison des travaux actuellement effectués sur l'aéroport,

et, d'autre part, sur les répercussions d'une ouverture du marché au degré prévu par la directive:

- a) la réduction de capacité, notamment en piste, engendrée par l'ouverture du marché;
- b) l'impossibilité physique d'admettre un second prestataire pour l'assistance bagages;
- c) les conséquences négatives de l'ouverture du marché sur la qualité des services fournis.

La décision de dérogation s'appuie sur les arguments et les études présentés par l'aéroport de Francfort et joints à la décision de dérogation:

- Étude «Netherlands Airport Consultants BV»: NACO (I) «Vorfeldverkehr» du 10 décembre 1993
- Étude NACO (II) «Vorfeldverkehr und Flughafenkapazität» du 18 juin 1994
- Étude NACO (III) «Eine zusätzliche Abfertigungsgesellschaft» du 17 février 1995
- Étude NACO (IV) «Eine zusätzliche Abfertigungsgesellschaft» mise à jour pour la période 1997-2000, du 27 octobre 1995
- Étude NACO (IV), mise à jour du 14 mai 1997
- Remarques de NACO sur les conclusions présentées lors de l'audition du 9 juillet 1997 dans le cadre de la procédure conformément à l'article 86 du traité et envoyées par les autorités allemandes à la Commission le 30 octobre 1997
- Lettres de FAG à la Commission en date du 25 juillet 1997

- Étude Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (I): «Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen einer Zulassung zusätzlicher Abfertiger auf dem Vorfeld für den Flughafen Frankfurt/Main» du 1^{er} août 1994
- Étude Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (II): «Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen für den Flughafen Frankfurt/Main durch die Zulassung eines weiteren Abfertigers auf dem Vorfeld für die Jahre 1995/2000» du 16 février 1995.

1. *Problèmes d'espaces nécessaires à l'entreposage du matériel*

La décision de dérogation se fonde sur le manque d'espace pour parquer les équipements supplémentaires d'un ou de plusieurs usagers se livrant à l'auto-assistance ou prestataires supplémentaires et sur les conséquences des travaux en cours sur l'aéroport.

1.1. *Études NACO et Fraunhofer*

Les études NACO font ressortir un espace disponible total de 148 000 m², obtenu par l'addition de 102 000 m² d'espaces de parking, 22 000 m² de zones de préparation, 22 000 m² de zones de stockage des véhicules et matériels et 2 000 m² de «zone tampon».

Sur les 148 000 m² disponibles, FAG, qui, depuis l'abandon de l'auto-assistance de Delta au début de 1997, est actuellement l'unique fournisseur de services, occupe actuellement 146 000 m² pour ses propres besoins en assistance⁽¹⁾. Cette estimation prend en compte le fait que l'aéroport fournit maintenant l'ensemble des services d'assistance sur la piste et inclut donc les services fournis à la compagnie Delta ainsi que ceux effectués pour les compagnies qui ont remplacé Delta dans le terminal 2 lorsque cette dernière a réduit ses vols de manière sensible en 1997.

Selon NACO, l'ouverture à un deuxième prestataire porterait le besoin total à 178 000 m², soit 32 000 m² de plus, entraînant ainsi un déficit de 30 000 m² si l'on tient compte de l'espace disponible actuellement (148 000 m²).

Alors que les chiffres de NACO se rapportent à l'entrée d'un deuxième prestataire, ceux de Fraunhofer sont basés sur l'ouverture du marché à deux prestataires supplémentaires dans le terminal 2. Selon cet institut, l'espace total requis devrait être porté de 150 000 à 167 000 m²: sur le terminal 2, le besoin en aires de stationnement devrait augmenter de 14 000 à 29 000 m² alors que l'espace disponible n'est que de 18 000 m². Cette ouverture aurait des répercussions sur le terminal 1: en raison des problèmes structurels d'espace que connaît ce terminal, la compensation d'espace jusque-là effectuée sur le terminal

2 ne sera plus possible avec l'attribution d'espace à de nouveaux prestataires.

1.2. *Travaux sur l'aéroport*

La décision des autorités allemandes est également fondée sur le fait que les travaux en cours sur l'aéroport vont exacerber les problèmes d'espace déjà existants.

Le plan de développement interne de l'aéroport prévoit de nombreux travaux sur l'aéroport, notamment:

- a) dans le terminal 1, l'aménagement de ce terminal pour le rendre conforme aux normes Schengen;
- b) sur le tarmac, l'extension de la jetée A (alpha) avec l'aménagement de la partie ouest de cette jetée.

Pour FAG, cette restructuration est justifiée par la nécessité de répondre à l'accroissement du trafic.

Selon l'aéroport, ces travaux vont entraîner des conséquences à deux niveaux:

- a) tout d'abord, l'emprise des nouvelles constructions va engendrer une perte des espaces de stationnement de près de 20 000 m²;
- b) d'autre part, pendant la phase même des travaux, l'espace nécessaire à l'entreposage des différents matériels de construction ainsi que les modifications dues aux travaux, notamment dans la circulation alentour, vont avoir de manière temporaire des répercussions négatives en termes non seulement d'espace disponible mais aussi de circulation aux abords d'un terminal où de grosses difficultés existent déjà.

2. *Implications d'une ouverture du marché*

Selon les autorités allemandes, l'espace disponible ne peut être étendu ni à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire, ni à l'extérieur de celle-ci. Le manque actuel d'espace oblige ainsi FAG à gérer de manière optimale toutes les surfaces disponibles. L'ouverture du marché aurait des répercussions sur la gestion des capacités, sur l'organisation de l'assistance bagages et sur la qualité des services fournis sur l'aéroport de Francfort.

2.1. *Impossibilité d'extension*

FAG ne peut, à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport, utiliser ni les surfaces boisées pour des raisons environnementales (229 hectares), ni les surfaces toujours occupées au sud par la base américaine et qui représentent une surface de près de 170 hectares avec accès à la piste.

Par ailleurs, selon les autorités allemandes, l'absence de réserve en matière d'espace ne peut être compensée par une extension de l'emprise géographique de l'aéroport. Celle-ci est, en effet, limitée au nord et à l'est par le réseau autoroutier (A 3 et A 5) et à l'ouest et au sud par la forêt, qui sert de zone protectrice contre les nuisances. La surface disponible sur l'aéroport n'a, depuis trente-cinq ans, été multipliée que par 2,4 alors que, dans la même

(¹) Les chiffres avancés proviennent de la combinaison de l'équipement estimé nécessaire dans chaque cas de figure (monopole ou ouverture) et de l'espace occupé par chacun de ces équipements, à laquelle s'ajoute l'espace nécessaire autour de chaque équipement ainsi qu'à la manœuvre de ces équipements par application d'un facteur de correction (respectivement de 1,30 et 1,34 pour un total de 1,75).

période, le nombre de passagers a été multiplié par 130 et que, dans l'avenir, aucun plan de développement au-delà de l'enceinte actuelle n'est prévu à court ou long terme. Le plan de développement régional indique clairement que l'accroissement de la capacité ne peut se faire qu'à l'intérieur des limites géographiques actuelles de l'aéroport.

2.2. Gestion optimale des surfaces

Selon l'autorité aéroportuaire, cette absence d'espace, combinée à la configuration des installations aéroportuaires, fait que les deux tiers des positions d'avions ne sont pas au contact, augmentant ainsi le trafic nécessaire entre les positions et les terminaux, et par là même le besoin en espace pour le trafic et pour le stationnement du matériel roulant.

De plus, ces positions en poste éloigné ne peuvent être gérées de manière complètement indépendante les unes des autres. Le manque de place rend en effet impossible le traitement de deux avions gros porteurs l'un à côté de l'autre; ceci entraîne en effet une augmentation du matériel nécessaire dans la zone ainsi qu'un accroissement du trafic sur le tarmac.

Enfin, selon les autorités allemandes, le nombre de positions sur la piste n'est pas suffisant pour accueillir de manière satisfaisante le trafic. Ce nombre limité de positions oblige l'aéroport non seulement à utiliser de manière ininterrompue toutes les positions, mais aussi à traiter chaque espace disponible comme position. L'aéroport travaille ainsi en pleine capacité de 6 à 22 heures, sans possibilité de réserve de capacité.

2.3. Gestion des capacités

Les autorités allemandes estiment que FAG ne peut pas satisfaire actuellement la capacité demandée et envisage d'augmenter celle-ci de 74 mouvements par heure en 1997 à 80 mouvements en l'an 2000, ce qui implique un besoin de positions supplémentaires.

En raison du nombre élevé de positions en poste éloigné, FAG s'attend à une augmentation du volume de trafic de véhicules de services qui suivrait l'augmentation du nombre de mouvements. L'augmentation de trafic des véhicules sur les aires serait de l'ordre de 11 à 24 % avec une densité de 250 mouvements par heure. De plus, l'ouverture du marché de l'assistance le contraindrait à fermer trois aires (sept positions) sur le tarmac côté nord. Les conséquences de l'ouverture seraient ainsi contraires à l'effort de développement de capacité que l'aéroport essaie de réaliser. FAG estime enfin que l'admission d'autres prestataires portera atteinte au bon fonctionnement de son système logistique électronique et aura des effets négatifs sur la capacité.

FAG rappelle à ce sujet que le développement de sa capacité est un choix commercial de première importance qui doit permettre à l'aéroport de garder son rang parmi

les grands aéroports européens et auquel il donne toute priorité. Selon NACO, la venue d'un seul opérateur supplémentaire entraînerait un besoin supplémentaire en espace de près de 32 000 m² qui devrait être compensé par une fermeture de positions, causant ainsi une perte de 18 000 mouvements par an.

2.4. Assistance bagages

Le dossier présenté à l'appui de la décision des autorités allemandes fait ressortir la qualité et l'efficacité du système d'assistance bagages de l'aéroport, notamment des bagages en transfert, et estime que ce niveau ne peut être maintenu avec la venue d'un deuxième opérateur.

Il est rappelé, en effet, que, en plus du contrôle de sûreté pour les passagers et du contrôle périodique des bagages, les compagnies américaines exigent un contrôle à 100 % des bagages qui leur sont destinés. Cette exigence requiert des opérations qui, effectuées sous le contrôle du transporteur, nécessitent du temps et de l'espace, et l'encombrement des salles de réception des bagages ne permet pas la venue d'un deuxième opérateur.

2.5. Qualité des services

En raison de la configuration des installations aéroportuaires, qui ne permet notamment qu'un tiers des vols au contact, les distances à parcourir sur les aires sont importantes. Selon les études présentées à l'appui de la dérogation, le déficit en espaces de rangement du matériel d'assistance oblige l'aéroport à le parquer sur certaines positions avions. Ces problèmes ne peuvent, selon ces études, être surmontés que par une interdépendance totale entre les différents intervenants, et l'ouverture à d'autres prestataires aura des répercussions néfastes sur la qualité des services fournis, et notamment sur le «temps minimal de transfert» (MCT) de quarante-cinq minutes qui constitue un point important de la politique commerciale de l'aéroport de Francfort.

3. Réactions des parties intéressées

Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, les parties intéressées ont été appelées à manifester leur opinion. Plusieurs compagnies aériennes ont reconnu la qualité des services à Francfort mais ont mis l'accent sur les prix élevés demandés par l'aéroport dans sa position de monopole. Ces parties estiment que les chiffres avancés par Francfort concernant les besoins en espace sont très exagérés et citent des exemples de compagnies fournissant des services aux tiers pour de nombreux vols avec deux fois moins d'espace que celui invoqué par Francfort pour la venue d'un deuxième prestataire. Elles rappellent aussi que, lorsque Delta faisait son auto-assistance, cette compagnie disposait de 8 000 m² seulement et qu'elle disposait alors d'un matériel qui lui

aurait permis de traiter jusqu'à 10 % du trafic sur l'aéroport. Pour les compagnies aériennes, la place nécessaire à l'ouverture du marché est donc moindre que celle annoncée par l'aéroport et peut aisément être trouvée. Elles rappellent également qu'une partie du matériel peut être stockée pendant la nuit sur des positions non occupées, comme cela est pratiqué sans problème particulier dans de nombreux aéroports. Elles dénoncent enfin l'attribution systématique depuis des années de tout espace disponible à d'autres fins que l'assistance.

III. ÉVALUATION DE LA DÉROGATION À LA LUMIÈRE DES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE 96/67/CE

1. Règles en vigueur en matière d'assistance

1.1. Possibilités de limitation de l'accès au marché

La directive 96/67/CE prévoit une ouverture différenciée du marché en fonction à la fois de la manière dont l'opération d'assistance est assurée (auto-assistance ou prestation à un tiers) et de l'importance du trafic sur l'aéroport. Compte tenu du volume de trafic sur l'aéroport de Francfort, ce dernier doit, en application de l'article 1^{er} de la directive, permettre l'exercice de l'auto-assistance dès le 1^{er} janvier 1998 et ouvrir le marché de l'assistance aux tiers à partir du 1^{er} janvier 1999.

Les règles générales d'accès au marché des catégories de services d'assistance désignées dans la dérogation présentée sont établies dans l'article 6, paragraphe 2, et dans l'article 7, paragraphe 2, de la directive. Ces règles ont été reprises dans les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, de la réglementation allemande. Aux termes de ces articles, l'État membre peut limiter l'accès au marché à un minimum de deux prestataires et deux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance, ceux-ci devant être choisis en fonction de critères objectifs, transparents et non discriminatoires.

De plus, l'article 6, paragraphe 4, de la directive prévoit qu'un usager de l'aéroport doit pouvoir bénéficier d'un choix effectif entre au moins deux prestataires, quelle que soit la partie de l'aéroport qui lui est affectée.

Cependant, lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement ou du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché de l'assistance aux tiers et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la directive, l'État membre concerné peut, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive, réserver de tels services d'assistance à un seul prestataire et/ou, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), interdire ou limiter à un seul usager l'exercice de

l'auto-assistance. Toutefois, l'article 9, paragraphe 2, de la directive, précise qu'une telle dérogation doit:

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité qui la justifient;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, elle ne doit pas:

- a) porter indûment préjudice aux objectifs de la directive;
- b) donner lieu à des distorsions de concurrence;
- c) être plus étendue que nécessaire.

Le principal objectif de la directive est de libéraliser les services d'assistance en escale. Les limitations imposées aux tiers consistent en des restrictions à la liberté de ces parties de fournir des services. Par analogie avec les mesures étatiques restreignant la liberté de prestation de services selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes dans ses arrêts du 25 juillet 1991 dans l'affaire C-288/89 (Mediawet) (1) et dans l'affaire C-76/90 (Säger/Dennemeyer) (2), les mesures susceptibles d'exclure ou d'interdire les activités de prestataires de services, même si elles s'appliquent indistinctement aux prestataires nationaux et à ceux appartenant aux autres États membres, doivent être justifiées par des exigences impérieuses d'intérêt public autre que de nature économique et doivent en outre être proportionnelles aux objectifs poursuivis.

1.2. Procédure

Aux termes de l'article 9, paragraphe 6, de la directive, les dérogations accordées en application de l'article 9, paragraphe 1, point d), relatif à l'auto-assistance ne peuvent avoir une durée supérieure à trois années et peuvent faire l'objet d'un renouvellement, alors que celles accordées en application de l'article 9, paragraphe 1, point b), relatif à la prestation aux tiers ne peuvent avoir une durée de plus de deux années qui ne peut éventuellement être renouvelée que pour une seconde période de deux années au maximum.

En conformité avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, les autorités allemandes se sont engagées à subordonner l'entrée en vigueur de la décision de dérogation à une décision positive de la Commission.

La Commission doit, en application de la procédure prévue à l'article 9, paragraphes 3, 4 et 5, procéder à l'examen de la dérogation accordée par l'État membre et peut approuver cette décision de dérogation ou s'y opposer. Elle peut aussi exiger de l'État membre d'en modifier la portée ou de la limiter aux seules parties de l'aéroport où les contraintes invoquées sont avérées.

La Commission considère donc que son examen doit se concentrer sur les trois points suivants:

- a) l'existence et l'étendue des contraintes d'espace et de capacité justifiant la dérogation et l'impossibilité d'ouverture au degré prévu par la directive;

(1) Recueil 1991, p. I-4007.

(2) Recueil 1991, p. I-4221.

- b) le plan de mesures appropriées qui doit être crédible et inconditionnel quant à son exécution et doit comporter aussi bien les mesures sur lesquelles l'aéroport doit s'engager que le calendrier d'exécution de ces mesures. Dans le cas d'une dérogation permettant le maintien d'un monopole complet pour certaines catégories de services et ne laissant aux différents usagers de l'aéroport ni choix, ni possibilité de s'auto-assister, à l'exception de l'usager faisant son auto-assistance pour des raisons historiques, la Commission doit examiner de manière très attentive le plan de mesures appropriées soumis;
- c) la conformité aux principes mentionnés dans l'article 9, paragraphe 2, de la directive en ce qui concerne l'absence de distorsion de concurrence et l'étendue nécessaire de la mesure.

L'octroi d'une dérogation n'a donc pas pour objectif de laisser d'une manière générale à l'aéroport un temps d'adaptation supplémentaire à celui déjà accordé par l'article 1^{er} de la directive. Il doit permettre à l'aéroport de surmonter les contraintes particulières qu'il peut rencontrer lors de l'ouverture du marché. Toute dérogation doit donc être examinée en fonction des contraintes particulières alléguées pour justifier l'impossibilité d'ouverture dans les délais impartis. De plus, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes dans ses arrêts du 20 avril 1978 dans les affaires jointes 80/77 et 81/77 (Commissionnaires réunis/Receveur des douanes)⁽¹⁾ et du 25 juin 1992 dans l'affaire C-116/91 (British Gas)⁽²⁾, toute exception est d'interprétation stricte et la portée d'une dérogation doit être déterminée en tenant compte des finalités de la mesure en question.

C'est en fonction de ces différentes considérations que doit être examinée la dérogation en question.

La Commission a, conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 4, de la directive, procédé à un examen approfondi des contraintes invoquées en matière d'espace et de capacité, de l'adéquation de la décision prise à ces contraintes et des mesures avancées pour les surmonter. Elle s'est notamment appuyée sur les études présentées par les autorités allemandes, sur les visites qu'elle a pu faire de l'aéroport de Francfort et sur l'étude qu'elle avait diligentée dans le cadre de la plainte introduite au titre de l'article 86 du traité et visant à faire le point sur les problèmes d'espace et de capacité que l'ouverture du marché de l'assistance en escale pourrait entraîner sur l'aéroport. Les conclusions de cette étude, réalisée par l'Université Cranfield (College of Aeronautics-Air Transport Group) et intitulée «Ground handling at Frankfurt Airport», ont été remises à la Commission en juin 1997. La Commission a enfin pris en compte les remarques faites par l'aéroport de Francfort sur l'étude Cranfield et qui lui ont été communiquées par les autorités allemandes le 30 octobre 1997. Elle a entendu l'État membre le 4 décembre 1997 et l'aéroport de Francfort le 29 décembre 1997 sur la présente évaluation.

⁽¹⁾ Recueil 1978, p. 927.

⁽²⁾ Recueil 1992, p. I-4071, point 12 des motifs.

2. Contraintes d'espace et de capacité

La notification des autorités allemandes fait tout d'abord ressortir qu'il n'y a pas actuellement de place suffisante sur l'aéroport pour accueillir l'équipement d'assistance supplémentaire qu'entraîne la venue d'un deuxième prestataire ou usager faisant de l'auto-assistance.

Introduction

Avant de procéder à une évaluation des contraintes d'espace et de capacité sur l'aéroport, il est nécessaire de rappeler certains principes généraux.

Tout d'abord, les différentes études présentées à l'appui de la décision (NACO, Fraunhofer) ou celle diligentée à la demande de la Commission (Cranfield) font ressortir que le niveau actuel des équipements sur l'aéroport n'apparaît pas excessif et que FAG essaie d'optimiser l'utilisation de ces équipements par une planification des besoins.

D'autre part, on peut admettre que, d'une manière générale, les besoins d'un usager se livrant à l'auto-assistance peuvent être comparés à ceux d'un prestataire de services à des tiers, même si des différences peuvent exister en fonction des situations sur chaque aéroport, et notamment de la flotte du transporteur le plus important sur l'aéroport. On peut donc, à ce stade, parler d'une manière générale d'opérateur sans faire la distinction entre le prestataire aux tiers et l'usager faisant son auto-assistance (dans certains cas, ce peut d'ailleurs être la même compagnie).

Enfin, il est reconnu que l'introduction d'un ou de plusieurs opérateurs requiert un besoin supplémentaire en espace: le besoin en équipement est, en effet, lié au volume de trafic en heure de pointe sur l'aéroport. Dans le cas d'une situation de monopole, la référence est donc l'heure de pointe de l'aéroport. Dans une situation de concurrence, la référence à prendre en compte est l'heure de pointe de chacun des prestataires, qui ne correspond pas toujours avec l'heure de pointe générale de l'aéroport. De ce fait, le besoin total d'équipement sur l'aéroport sera fonction de la somme totale des besoins de chaque prestataire en heure de pointe. Une situation de concurrence entraîne donc des besoins totaux supérieurs en matériel et donc des besoins supérieurs en termes d'espace pour parquer ce matériel.

Cependant, il faut également tenir compte du fait que l'introduction de la concurrence entraînera une baisse des parts de marché de l'opérateur qui était en position de monopole, d'où une baisse de ses besoins en équipement et donc aussi en espace. Il est nécessaire de tenir compte de telles répercussions, même si la baisse des besoins n'est pas forcément proportionnelle à celle des parts de marché, et il est donc difficile d'évaluer l'effet de l'introduction de la concurrence sur les parts de marché des prestataires respectifs parce que cet effet dépend à la fois des parts de marché de chaque prestataire et de la distribution des clients pour chaque prestataire.

2.1. Espace disponible à Francfort

Les études diligentées par FAG font ressortir un espace disponible total de 148 000 m² dont 146 000 m² sont aujourd'hui occupés par FAG lui-même. Ces données se réfèrent à la situation actuelle à Francfort, c'est-à-dire une situation où FAG fait la prestation de tous les vols, y compris des vols, en nombre réduit, que Delta a maintenus sur l'aéroport en 1997. Dans la situation actuelle, l'aéroport de Francfort ne présente donc pas de problème majeur d'espace. Selon FAG, la venue d'un nouveau prestataire entraînerait un déficit de 32 000 m².

Les études NACO rappellent que, sur la base de la situation qui existait avant 1997, c'est-à-dire lorsque Delta d'une part faisait sa propre assistance et d'autre part avait plus de vols, le déficit en espace était de 13 725 m². Compte tenu de l'augmentation prévisible et planifiée du trafic sur l'aéroport, ce déficit aurait été porté à 16 300 m² en l'an 2000. FAG estime en outre que, dans cette même hypothèse, l'arrivée d'un deuxième prestataire aurait porté le déficit à 32 200 m² en 1997 et à plus de 35 000 m² en l'an 2000.

Ces études appellent plusieurs remarques de la part de la Commission.

a) *En ce qui concerne l'estimation faite*

Si les études NACO, après évaluation sur plans, estiment l'espace disponible à 148 000 m², les données fournies par FAG à la Commission le 16 mai 1997 font par contre ressortir une estimation «in situ» de seulement 138 235 m² disponibles en 1997. Selon FAG, en effet, l'espace disponible pour du stationnement d'équipement d'assistance a été réduit depuis 1994 afin d'une part, de créer, de nouvelles positions pour répondre à la demande de capacité et, d'autre part, de construire le nouveau centre d'incendie.

b) *En ce qui concerne le désengagement de Delta*

Les chiffres avancés par NACO montrent un déficit en espace de 32 000 m² dans le cas d'ouverture à la concurrence. La notification envoyée à la Commission mentionne même un déficit de 35 000 m². Or, ces données font référence à l'hypothèse de l'introduction d'un nouveau prestataire en plus de l'auto-assistance de Delta. Il s'agit donc d'une hypothèse fondée non pas sur la venue d'un deuxième prestataire (deux opérateurs en tout), mais sur la présence de deux prestataires — ou d'un prestataire et d'un usager s'auto-assistant — en plus de FAG lui-même (trois intervenants). La situation décrite ne correspond donc plus à la réalité depuis le retrait de Delta de cette activité d'auto-assistance.

Le retrait de Delta, cette année, sous ses deux aspects, c'est-à-dire la fin de l'auto-assistance et la diminution du nombre de vols, a par contre libéré de la place. Or, lorsqu'elle faisait son auto-assistance, la compagnie Delta n'opérait en fait que 17 vols par jour, pour la plupart avec son propre équipement qui était suffisamment important pour traiter jusqu'à 13 vols pendant

une période limitée de la journée. L'espace libéré était donc important et a été évalué à 8 000 m².

Dans le dossier accompagnant la décision de dérogation des autorités allemandes, il est rappelé qu'une partie au moins de cet espace a servi à FAG lui-même pour traiter aujourd'hui le reste des vols de Delta ainsi que ceux de certaines autres compagnies. Le retrait de Delta a donc permis à FAG d'améliorer ses propres conditions dans le traitement des opérations d'assistance, l'aéroport disposant de plus d'espace pour lui-même. Néanmoins, comme l'exercice de l'auto-assistance par Delta jusqu'au début de 1997 l'a montré, la présence d'un deuxième prestataire — ou usager faisant de l'auto-assistance — n'apparaît pas impossible.

c) *En ce qui concerne la venue d'un prestataire supplémentaire*

Les études NACO tentent de démontrer l'impossibilité d'admettre un nouveau prestataire ou usager faisant de l'auto-assistance. Elles concluent également à la nécessité d'une coordination totale par l'aéroport de l'ensemble des activités d'assistance. Il faut cependant noter que, pour des raisons historiques, l'intégrateur Federal Express faisait, et peut continuer à faire en application de la décision de dérogation, de l'auto-assistance pour certaines catégories de services touchées par la dérogation. De même, SAS a fait des opérations d'auto-assistance jusqu'en 1995. Il est vrai que les opérations de ces compagnies étaient, ou sont encore dans le cas de Federal Express, très limitées et cantonnées dans certaines parties de l'aéroport spécialement affectées au fret ou à la poste sans relation avec les terminaux passagers. Ces activités peuvent être considérées comme marginales au regard de l'application de la directive. Ceci n'était cependant pas le cas pour Delta qui opérait dans le terminal 2 et montre que, de manière globale sur l'ensemble de l'aéroport, la venue d'au moins un opérateur autre que FAG n'empêchait pas le fonctionnement des structures aéroportuaires.

d) *En ce qui concerne les calculs présentés*

D'après le rapport Cranfield, l'espace disponible peut être estimé à 164 000 m². Celui-ci est calculé en partant de l'espace déclaré aujourd'hui disponible par FAG de 138 000 m², et en tenant compte à la fois de l'espace qui doit être disponible en raison de l'extension de certaines aires de fret (51 000 m²) mais aussi, en contrepartie, de l'espace qui sera effectivement occupé par les nouvelles constructions (25 000 m²).

2.2. Besoins en espace

Les besoins présentés par les études NACO à l'appui de la décision appellent des remarques à la fois sur les données présentées et sur l'utilisation des espaces disponibles.

a) *Évaluations*

L'étude NACO du 27 octobre 1995 fait ressortir, dans le cadre de la venue d'un deuxième prestataire, un besoin supplémentaire de 20 000 m², et ce dans une hypothèse de trois intervenants car l'étude se réfère au cas de figure où, en plus de FAG, Delta avait toujours ses opérations d'auto-assistance. Dans la situation actuelle où Delta a arrêté son auto-assistance et où FAG reconnaît occuper 146 000 m² à lui seul, NACO estime le besoin supplémentaire à 32 000 m² (soit un besoin total de 178 000 m²) et non plus à 20 000 m² comme à l'époque où Delta opérait. De plus, les études NACO font ressortir que, dans l'hypothèse où Delta aurait continué à faire son auto-assistance, c'est-à-dire dans la situation où un deuxième opérateur (usager faisant son auto-assistance) intervenait sur l'aéroport, le besoin total en espace n'était évalué qu'à 155 000 m².

Cependant, les besoins supplémentaires nets en espace imputables à Delta (13 778 m²) ne devraient pas être comptabilisés avec les besoins supplémentaires nets en espace imputables au prestataire supplémentaire parce qu'ils ne sont pas dus à la présence du prestataire indépendant mais à celle de Delta et parce que, en tout état de cause, Delta a cessé d'exercer l'auto-assistance et que les besoins en espace imputables à l'assistance des vols Delta sont déjà compris dans les 146 000 m² occupés par FAG. Les besoins nets en espace supplémentaire d'un prestataire indépendant, comparés à la situation de monopole, devraient en conséquence se monter à environ 18 500 m² (32 000-13 725). Dans la situation actuelle (où FAG est le seul exploitant, puisque Delta a mis fin à ses opérations d'assistance en escale), on s'attendrait par conséquent à ce que la totalité des besoins en espace soit inférieure à 165 000 m² (146 000 + 18 500), et non au chiffre de 178 000 m² avancé par NACO.

De plus, dans l'hypothèse retenue par NACO, non seulement Delta effectuait plus de vols qu'en 1997 mais elle disposait aussi de plus de matériel que nécessaire pour traiter les vols. En fait, Delta pouvait ranger sur sa surface de 8 000 m² un matériel qui lui aurait permis de traiter la plupart des opérations d'assistance de 8 à 10 % des vols sur l'aéroport.

Ceci montre que les besoins en espace pour traiter cette part de marché sont beaucoup moins importants que ceux estimés par les études NACO. Ceci est d'autant plus vrai que Delta occupait une place de marché comparable à celle retenue dans l'étude NACO et que Delta, n'opérant pas durant l'après-midi, devait avoir l'espace pour ranger la totalité de son matériel, ce qui ne devrait pas être le cas d'un prestataire opérant pour plusieurs clients et pouvant ainsi étaler ses prestations de manière plus régulière sur l'ensemble de la journée.

D'autre part, l'estimation faite par NACO se base sur les besoins calculés en fonction des besoins en heure de pointe de chaque prestataire, mais additionne tous les besoins en espace de chaque prestataire pour le rangement de tout son matériel sans tenir compte du fait qu'une bonne partie de celui-ci est presque constamment

en service et non pas en stationnement une bonne partie de la journée, surtout dans un aéroport à fort trafic comme Francfort. Ce matériel est au repos la nuit lorsqu'il n'y a pas de vol à assister et le rangement peut alors être fait sur les aires disponibles comme c'est le cas aujourd'hui.

En fait, les besoins en espace dans le cadre d'une ouverture du marché dépendent en grande partie de la distribution de la clientèle entre les prestataires et de la répartition des opérations au long de la journée.

Il ressort cependant, au vu des diverses évaluations présentées par NACO et Cranfield et en tenant compte de diverses hypothèses de répartition de la clientèle et des périodes de la journée durant lesquelles les opérations d'assistance peuvent être réparties, que l'on peut estimer:

- i) que le besoin en espace est compris dans une fourchette entre 104 000 et 165 000 m²;
- ii) que l'espace disponible est évalué entre 148 000 et 164 000 m².

Même dans l'hypothèse la plus pessimiste retenue par NACO (espace nécessaire de 165 000 m² pour un espace disponible de 148 000 m²), l'espace disponible permettrait donc le rangement de 90 % des besoins en équipement. Or, dans un aéroport où le nombre d'heures de pointe est très réduit, comme le déclare FAG, il y a toujours au moins 10 % du matériel qui n'est pas en stationnement mais reste en circulation. En dehors des heures de pointe, ce matériel peut alors stationner sur des positions laissées libres.

b) *Utilisation des espaces disponibles*

Comme il a été indiqué, l'article 9 de la directive doit être interprété de manière restrictive et en tenant compte de la finalité de la mesure en question. L'objectif de la directive 96/67/CE est, comme son titre l'indique, l'accès au marché de l'assistance, et le principe de libre accès est clairement précisé aux articles 6 et 7 même s'il est vrai que certaines possibilités sont données aux États membres pour limiter l'accès à un minimum de deux opérateurs en ce qui concerne certaines catégories de services.

La Commission estime que l'objectif de la directive implique que seules les contraintes mentionnées à l'article 9, qui sont en elles-mêmes des obstacles à l'application de la directive, peuvent servir de base pour une dérogation. Elles ne peuvent inclure les contraintes créées par l'aéroport lui-même, comme ce fut le cas avec l'allocation des espaces libérés par Delta même après l'adoption de la directive. L'impossibilité d'ouverture du marché doit résulter d'un fait indépendant de celui qui l'invoque.

Depuis plusieurs années, de nouveaux espaces ont été dégagés sur l'aéroport. Cependant, les plans de développement de l'aéroport montrent que ces espaces rendus disponibles ont toujours été et continuent aujourd'hui encore d'être affectés à un usage différent de celui de l'assistance, y compris pour des activités commerciales non indispensables à la gestion du trafic aérien.

Ce n'est pas le manque d'espace en lui-même qui rend impossible la venue de tout nouvel opérateur à Francfort, mais principalement l'affectation décidée par FAG des surfaces disponibles ou des surfaces qui seront rendues disponibles qui pourrait entraîner des problèmes lors de la venue d'un opérateur supplémentaire.

Enfin, jusqu'en 1997, Delta a fait son auto-assistance sans empêcher un déroulement correct des opérations d'assistance sur l'aéroport de Francfort. Le déficit en espace avancé par FAG dans une situation où, en plus de FAG, un transporteur faisait son auto-assistance n'a pas nui au bon fonctionnement de l'aéroport, à la qualité des services fournis et, d'une manière générale, à la renommée de l'aéroport.

Les autorités allemandes ne démontrent donc pas l'impossibilité d'admettre un nouvel opérateur sur l'ensemble de l'aéroport.

2.3. Problèmes dus à la configuration des infrastructures

Si le besoin en espace ne justifie pas un maintien du monopole au niveau global de l'aéroport, il convient d'examiner dès lors, d'une part, si la configuration des infrastructures permet une ouverture dans toutes les parties de l'aéroport et, d'autre part, quel degré d'ouverture peut être envisagé. Il semble nécessaire, à ce stade, de faire une approche plus détaillée des installations de l'aéroport et d'opérer une distinction entre les deux terminaux.

Dans le terminal 2, il est possible de traiter 13 postes au contact, 18 postes éloignés juste en face du terminal et 11 postes pour des navettes. Le terminal 2 est occupé par un nombre élevé de transporteurs différents qui ne stationnent en général pas au niveau du terminal 1. Sa forme linéaire lui permet également d'éviter les problèmes de circulation d'engins. Selon l'étude Cranfield, les salles réservées au tri des bagages permettent l'entrée de nouveaux opérateurs et un espace non négligeable a été dégagé lors de l'interruption par Delta de son activité d'auto-assistance, même si une partie de cet espace a depuis lors été affectée au matériel de FAG. Le terminal 2 ne présente pas de problème en matière d'espace ou de circulation, qui s'oppose à la venue de tout autre opérateur, comme l'ont du reste démontré les activités d'auto-assistance poursuivies par Delta pendant plusieurs années dans ce terminal. L'impossibilité d'ouverture n'apparaît ainsi nullement démontrée et le maintien d'un monopole dans cette partie de l'aéroport n'est pas justifié. Selon l'étude Cranfield, cependant, l'espace disponible dans ce terminal ne permet pas la présence de plus de trois prestataires en même temps, qu'il s'agisse de prestataires aux tiers ou d'usagers faisant leur auto-assistance.

Au niveau du terminal 1, par contre, la multiplication des opérateurs rendrait très difficile la circulation des véhicules d'assistance. La configuration du terminal 1 pose déjà des problèmes de repoussage d'avions principalement dans les deux «culs-de-sac» entre les jetées A et B et entre les jetées B et C. La présence de plusieurs prestataires

et/ou usagers faisant leur auto-assistance serait problématique. Une multiplication des prestataires serait donc probable dans la partie est du terminal où plusieurs usagers opèrent. Dans la partie ouest, au contraire, Lufthansa et sa filiale Condor sont présents de manière quasi exclusive. Selon les plans de vol envoyés par FAG (Fraunhofer, 27 juin 1997, dernière annexe), 94 % des mouvements dans cette zone étaient attribués à Lufthansa et Condor, alors que les autres compagnies n'y comptabilisaient que 124 mouvements hebdomadaires (soit environ un mouvement tous les trois jours sur chacun des postes dans la zone). Par contre, les vols de Lufthansa et Condor sont très limités en dehors de cette zone, à l'exception de la position B2 qui lui est presque totalement attribuée. Ceci fait que, en tout état de cause, il n'y aurait essentiellement qu'un prestataire opérant dans cette zone (que ce soit FAG, un indépendant ou Lufthansa lui-même en s'auto-assistant). Il n'y a pas d'obstacle technique à ce que Lufthansa bénéficie des services d'un autre prestataire que celui opérant dans la partie est du terminal 1.

Le 7 janvier 1998, FAG a indiqué un changement dans ces données, faisant valoir que, en août 1997, une moyenne de 12,2 % du trafic dans la partie ouest du terminal 1 était des vols de 18 compagnies autres que Lufthansa. La Commission n'est pas convaincue que, même si de telles données s'avèrent véridiques et représentatives, un tel accroissement entraînerait de graves problèmes de congestion. De plus, il faut rappeler que FAG, qui est responsable de l'allocation des différentes positions aux usagers, peut prendre les mesures pour réduire l'ampleur du problème. À ce sujet, il faut rappeler les principes déjà évoqués plus haut selon lesquels les contraintes mentionnées à l'article 9 de la directive peuvent seules servir de base à une dérogation. L'impossibilité d'ouvrir le marché doit résulter d'un fait indépendant de la volonté de celui qui l'invoque.

Cependant, la configuration d'un terminal ne peut, en soi, constituer une raison suffisante pour le maintien d'une situation de monopole. En limitant, d'une part, la possibilité pour l'État membre d'accorder des dérogations au titre de l'article 9, paragraphe 1, point b), pour une période de deux années au maximum renouvelable une seule fois et en disposant, d'autre part, que les usagers doivent avoir droit à un choix effectif quelle que soit la partie de l'aéroport où ils sont affectés, la directive ne permet pas à un État membre de priver les usagers d'un tel droit sur la base de contraintes pour lesquelles aucune modification n'a été prévue pendant la période de dérogation. Toute dérogation doit en effet être accompagnée de mesures visant à surmonter les contraintes qui sont invoquées pour l'accorder.

Dans la dérogation produite, aucune modification concernant la configuration du terminal 1 et visant à surmonter les contraintes invoquées n'a été présentée. De ce fait, la contrainte invoquée ne peut, à elle seule, justifier une prolongation de la situation de monopole au-delà de la date prévue d'ouverture du marché telle que précisée à l'article 1^{er} de la directive pour les aéroports de la catégorie de Francfort, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 1999.

2.4. Travaux en cours

La dérogation s'appuie sur le fait que des travaux de construction sont actuellement en cours au niveau de la jetée A du terminal 1 dans le but de créer de nouvelles positions avions et de réduire la dépendance de l'aéroport des positions éloignées sur la partie ouest du tarmac. En outre, l'ensemble du terminal 1 fait l'objet de travaux nécessaires à l'adaptation de ce terminal aux normes Schengen. Il s'agit dans ce cas particulier du doublement des niveaux du terminal 1, le terminal 2 étant déjà conforme à ces normes. Ces travaux devraient être achevés à la fin de l'an 2000. Cette extension devrait permettre d'augmenter le nombre de postes au contact et de rapprocher ainsi certains postes éloignés, ce qui améliorerait à la fois les temps d'embarquement et de débarquement mais aussi la circulation dans la zone.

Les travaux aggraveront les problèmes causés par une circulation déjà difficile dans la partie nord de la jetée A et dans les deux «culs-de-sac» du terminal 1, c'est-à-dire jusqu'à la position C15 de la jetée C, en se référant au «Bestandplan 1994» du 16 mai 1994 communiqué par les autorités allemandes, et ne permettront pas la présence permanente de deux opérateurs actifs simultanément au terminal 1. Cette limitation à un seul opérateur doit donc, pour la même raison, non seulement concerner les opérations effectuées sur le tarmac entre les jetées, mais également s'étendre aux opérations de transport des passagers, des bagages, des équipages ainsi que de fret et poste entre les avions stationnés en position éloignée et le terminal 1. L'impossibilité d'ouverture due aux travaux, d'une part, et le caractère exceptionnel et temporaire des conséquences de ces travaux, d'autre part, peuvent constituer le fondement d'une dérogation.

2.5. Effets sur la capacité

Les autorités allemandes invoquent le fait que l'ouverture du marché de l'assistance nécessiterait la conversion de postes éloignés en aires de stationnement pour l'équipement d'assistance et entraînerait de ce fait une réduction de la capacité totale de l'aéroport.

Un tel argument est directement lié à celui de manque d'espace qui vient d'être évoqué, car il est basé sur l'affirmation que seule une conversion des positions avions peut permettre de dégager l'espace suffisant pour la venue d'un deuxième opérateur. Comme nous l'avons montré, la preuve de la présence de telles contraintes n'a, jusqu'à présent, pas pu être apportée.

Après avoir rappelé que l'emprise de l'aéroport n'a été multipliée que par 2, 4 au cours des quarante dernières années, alors que, dans le même temps, le nombre de passagers le fut par 130, la décision s'appuie sur une demande de capacité beaucoup plus grande que l'offre actuelle.

Les contraintes en matière de capacité sont justifiées par la disposition des installations et notamment par leur système «en longueur» qui impose près de deux tiers des stationnements en poste éloigné. D'autre part, l'absence

de distance suffisante entre les deux pistes empêche une gestion indépendante de ces pistes, obligeant l'aéroport à utiliser un système ne permettant l'usage que d'une seule piste à la fois, ce qui implique des pertes de temps et de capacité. Ces contraintes entraînent aussi une utilisation accrue de matériels de transport.

Selon le dossier présenté à l'appui de la décision des autorités allemandes, il manque déjà 11 positions de stationnement avions et le déficit en capacité oblige non seulement une utilisation totale des positions, mais aussi à utiliser toutes les surfaces qui viendront à se libérer pour la création de nouvelles positions, empêchant de ce fait toute allocation de surface de stationnement pour les véhicules d'assistance.

Selon le dossier présenté, le plan de développement de l'aéroport concernant l'augmentation des mouvements d'avions n'est réalisable que si on développe le nombre de places de stationnement avions de telle sorte que l'admission d'un prestataire supplémentaire aurait des conséquences néfastes sur la capacité prévue en raison de l'espace ainsi occupé.

Les contraintes de capacité invoquées par les autorités allemandes et les conséquences d'une ouverture du marché ne peuvent justifier une conservation totale du monopole.

Tout d'abord, aucun aéroport ne peut avoir un développement en surface proportionnel au développement de son trafic; sa capacité varie donc suivant les décisions d'extension. De même, la plupart des grands aéroports européens doivent faire face à une demande supérieure à la capacité disponible et le cas de Francfort n'est pas exceptionnel. Le fonctionnement actuel de l'aéroport, tout à fait correct en matière de qualité de services, montre que, avec 38,8 millions de passagers en 1996 (contre 300 000 en 1950), les problèmes de capacité pouvaient être jusqu'à présent surmontés. Les chiffres présentés ne démontrent pas par eux-mêmes directement l'existence d'un problème insurmontable de capacité. La fermeture prévisible de sept positions n'affecte pas la capacité globale actuelle de l'aéroport. Cette fermeture avait en tout état de cause été envisagée pour permettre la construction de nouvelles infrastructures. Le gain de positions dû aux travaux sera supérieur à la perte des sept positions invoquées et le nombre total de positions — soit 156 en tenant compte de celles réalisées grâce à l'extension de la jetée A et de celles de la liaison entre les deux terminaux (jetée C) — montre, en comparaison avec d'autres aéroports, qu'il sera possible de répondre à la demande prévue de 80 mouvements à l'heure en l'an 2000, comme l'envisage l'aéroport. Le nombre de positions ne constitue donc pas le facteur critique déterminant à Francfort en matière de capacité.

L'argumentation des autorités allemandes repose sur les conséquences de la venue d'un deuxième prestataire pour le développement attendu de la capacité tel qu'il a été planifié. Les autorités allemandes indiquent clairement, en effet, que la priorité que s'est assignée l'aéroport dans les années à venir est d'augmenter de manière très

sensible sa capacité. Il faut noter que le nombre d'équipements et de personnels présents à un moment donné dépend avant tout du nombre d'avions ayant besoin d'assistance, ce nombre étant indépendant du nombre de sociétés prestataires. D'autre part, l'augmentation planifiée de sa capacité est une décision de l'aéroport qui permet de satisfaire une partie de la demande des transporteurs.

Bien que la décision d'augmenter la capacité ne puisse être considérée comme étant une décision limitée aux seuls intérêts économiques de l'aéroport mais présente une importance économique plus vaste, il est évident que la directive s'applique aux aéroports et que seule l'impossibilité d'ouverture peut entraîner l'octroi d'une dérogation. Celle-ci ne pourrait éventuellement être justifiée que par son caractère temporaire. Admettre le contraire serait reconnaître à l'aéroport le droit de définir lui-même, et aussi longtemps qu'il le jugerait utile, des objectifs qu'il estimerait prioritaires par rapport à l'application de la législation. L'argument des autorités allemandes pourrait être d'ailleurs soutenu par tout aéroport, peut-être à des degrés divers, car tout espace supplémentaire affecté à des opérations d'assistance en escale doit être soustrait à l'espace qui pourrait être attribué à d'autres fins. Le problème posé par la directive est autre: il s'agit de savoir si des problèmes d'espace ou de capacité «existent» au sens de l'article 9, paragraphe 4, de la directive et rendent impossible l'ouverture du marché ou non de savoir si des espérances ou des décisions d'augmentation de capacité rendent impossible l'ouverture du marché. Les autorités allemandes n'apportent pas la preuve de cette impossibilité.

De plus, comme il a été rappelé plus haut, le nombre total de positions prévues, soit 156, devrait permettre de répondre aux besoins qu'engendrera une augmentation de capacité des pistes.

Enfin, les autorités allemandes justifient la décision de dérogation par les effets de l'ouverture sur la gestion du système de tri-bagages ainsi que sur la qualité des services fournis à Frankfort, et notamment le temps minimal de correspondance. L'article 9 de la directive ne permet l'octroi de dérogation que sur la base de contraintes d'espace et de capacité et la Commission ne peut retenir cet argument.

3. *Plan de mesures*

L'article 9, paragraphe 2, de la directive prévoit que toute décision doit être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes invoquées.

La décision de dérogation des autorités allemandes est motivée par un problème d'espace et de congestion sur l'aéroport. L'existence du problème d'espace n'a pas été démontrée et la congestion est, selon la Commission, limitée au terminal 1. Toutefois, la décision n'est pas

accompagnée d'un plan visant à résoudre totalement ce problème de congestion.

Enfin, la dérogation est également motivée par l'exacerbation des problèmes de congestion au niveau du terminal 1.

En effet, des travaux de construction ont été entrepris sur l'aéroport et ceux-ci doivent notamment permettre une adaptation aux normes Schengen du terminal 1 ainsi qu'une extension de la jetée A (alpha) du terminal 1. Cette extension permettra de créer douze nouveaux postes au contact et, en conséquence, de rapprocher certaines positions éloignées. À l'achèvement des travaux sur la jetée A, c'est-à-dire à la fin de l'an 2000, les surfaces concernant les postes éloignés ainsi libérées pourront être affectées au stationnement d'équipements d'assistance.

Pendant la durée des travaux, les problèmes de circulation dus non seulement à l'adaptation aux normes Schengen mais aussi à l'extension de la jetée A seront trop importants pour permettre la présence de plusieurs opérateurs au niveau du terminal 1 et particulièrement dans les deux «culs-de-sac» entre les jetées. À la fin de ces travaux, certaines difficultés subsisteront mais le plan présenté par les autorités allemandes prévoit un engagement de l'aéroport à ouvrir le marché à cet endroit et à libérer, entre la piste et le terminal 1, des aires de stationnement correspondant à sept positions, afin de permettre le stationnement de matériel d'assistance. L'engagement porte également sur l'organisation de la sélection des prestataires dès le début de l'an 2000.

L'engagement de FAG d'affecter à cette époque au moins et en toutes circonstances les positions libérées au stationnement des équipements d'assistance pour permettre l'ouverture du marché peut être considéré comme une mesure visant à surmonter les contraintes au sens de l'article 9, paragraphe 2, de la directive.

4. *Respect des critères définis à l'article 9, paragraphe 2, de la directive*

Le respect des critères énoncés à l'article 9, paragraphe 2, de la directive concernant l'objectif de la directive, l'absence de distorsion de concurrence et l'adéquation de la mesure aux contraintes avérées n'est pas expressément rappelé dans la décision des autorités allemandes et aucune preuve n'est produite à cet égard.

Contrairement aux conclusions de l'étude de l'Université Cranfield — qui ont été communiquées à l'aéroport de Francfort et dont les autorités allemandes ont eu connaissance — et faisant référence à la différence d'approche que nécessite la configuration de chacun des terminaux, la décision de dérogation n'opère aucune distinction entre ces terminaux et n'explique aucunement la raison pour

laquelle il n'est possible de procéder à l'ouverture du marché sur aucun des deux terminaux. En raison des considérations en matière d'espace disponible au terminal 2 et de la situation au niveau des jetées A et B du terminal 1 utilisées en très grande partie par des compagnies d'un même groupe, la Commission estime que la dérogation est plus étendue que nécessaire et ne respecte pas le principe mentionné à l'article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa, point iii), de la directive.

IV. CONCLUSION

Pour les raisons indiquées ci-dessus, la Commission estime que les arguments, les études et les plans présentés par les autorités allemandes ne révèlent pas l'existence de contraintes d'une importance telle qu'elles pourraient justifier les dérogations demandées.

Après avoir entendu les autorités allemandes et les avoir consultées sur le projet de décision, la Commission considère que, afin d'être approuvée, la décision prise par les autorités allemandes et notifiée en date du 15 octobre 1997 doit être modifiée conformément à l'article 9, paragraphe 5, de la directive, comme suit.

En ce qui concerne le terminal 1:

La dérogation accordée en ce qui concerne les dispositions de la directive en matière de prestations aux tiers et d'auto-assistance doit s'appliquer à la partie orientale de ce terminal (partie est de la jetée B, des positions B2 à B42, et jetée C, de la position C2 à la position C15 d'après le «Bestandplan 1994» communiqué par les autorités allemandes), y compris pour les opérations de transport des passagers, des bagages, de l'équipage ainsi que de fret et poste entre les avions stationnés en position éloignée et le terminal 1, compte tenu de l'aggravation de la congestion du terminal 1 pendant la durée des travaux. En ce qui concerne les autres parties du terminal, par contre, pour les raisons indiquées plus haut, la dérogation accordée en ce qui concerne les dispositions en matière d'assistance aux tiers n'est pas applicable et la dérogation en ce qui concerne les dispositions en matière d'auto-assistance doit limiter le droit à l'auto-assistance à un seul usager de l'aéroport.

En ce qui concerne le terminal 2:

La dérogation accordée par les autorités allemandes en ce qui concerne les dispositions de la directive en matière de prestations aux tiers doit être supprimée. Afin d'assurer à tout usager le bénéfice d'un choix entre au moins deux prestataires, le marché doit être ouvert à un deuxième prestataire en plus de FAG. Cependant, l'espace disponible dans ce terminal ne permettant pas la coexistence de plus de trois intervenants, qu'ils soient prestataires ou

usagers faisant leur auto-assistance, la dérogation accordée en application de la directive en ce qui concerne l'auto-assistance doit limiter le droit d'auto-assistance à un seul usager,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les décisions de dérogations accordées à l'aéroport de Francfort (Flughafen Frankfurt/Main AG) et notifiées à la Commission les 10 avril et 20 octobre 1997 sont approuvées à condition que l'Allemagne introduise les modifications suivantes:

- a) en ce qui concerne le terminal 1, les dérogations sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b) et d), de la directive 96/67/CE ne peuvent être accordées que pour la partie est de la jetée B, des positions B2 à B42, et la jetée C jusqu'à la position C15, ainsi que pour les opérations de transport des passagers, des bagages, de l'équipage, du fret et du courrier entre l'avion et le terminal. En ce qui concerne la jetée A et la partie ouest de la jetée B, des positions B10 à B23, une dérogation sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive ne peut être accordée et celle sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), de la directive doit limiter le droit de s'auto-assister à un seul usager;
- b) en ce qui concerne le terminal 2, une dérogation sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive ne peut être accordée et celle sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), de la directive doit limiter le droit à l'auto-assistance à un seul usager.

Article 2

L'Allemagne notifie à la Commission, avant leur entrée en vigueur les décisions de dérogations modifiées conformément à l'article 1^{er}.

Article 3

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 janvier 1998.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 14 janvier 1998

relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH)

[notifiée sous le numéro C(1998) 71]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(98/388/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 5,

après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

I. LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉROGATION NOTIFIÉE PAR L'ALLEMAGNE

A. La notification présentée par les autorités allemandes

(1) Par notification reçue par la Commission le 17 octobre 1997, et dont un résumé a été publié au *Journal officiel des Communautés européennes* ⁽²⁾, l'Allemagne a, en application de l'article 9 de la directive 96/67/CE (ci-après «la directive»), fait connaître à la Commission sa décision d'accorder à l'aéroport de Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) une dérogation visant à:

- interdire l'exercice de l'auto-assistance, pour les catégories de services référencées aux numéros 5.1, 5.2, 5.4 (à l'exception du transport de l'équipage), 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive ainsi que l'exercice de l'auto-assistance fret en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1998 et pour une période de trois années devant s'achever au 31 décembre 2000,
- limiter à deux usagers l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services référencées aux numéros 6.1, 6.2 et 6.3 de l'annexe de la directive. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point c), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1998 et pour

une période de trois années devant s'achever au 31 décembre 2000,

- réserver à l'aéroport de Düsseldorf le monopole de la prestation de services aux tiers pour les catégories de services référencées aux numéros 5.1, 5.2, 5.4 (à l'exception du transport de l'équipage), 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive ainsi que l'exercice de l'assistance fret en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret entre l'aérogare et l'avion. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1999 et pour une période de deux années devant s'achever le 31 décembre 2000,
- limiter à deux prestataires la prestation de services aux tiers pour les catégories de services référencées aux numéros 6.1, 6.2 et 6.3 de l'annexe de la directive. Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point a), de la directive, accordée à compter du 1^{er} janvier 1998 et pour une période de trois années devant s'achever au 31 décembre 2000.

B. Base de la dérogation

- (2) Les règles générales d'accès au marché de l'assistance en escale sont définies dans les articles 6 et 7 de la directive. Celles-ci posent clairement un principe d'ouverture le plus large possible pour la plupart des catégories de services d'assistance. Cependant, en raison de la situation et de la mission particulières d'un aéroport, et notamment des problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité, qui peuvent se poser dans certaines parties de la plupart des aéroports, la directive n'impose pas une liberté totale mais requiert un minimum d'ouverture tant en matière d'auto-assistance que d'assistance à des tiers pour quatre catégories de services situées sur le côté piste, c'est-à-dire dans une zone particulièrement sensible de l'aéroport. Ces catégories concernent les opérations en piste, l'assistance bagage, l'assistance carburant ainsi que certaines opérations d'assistance fret et poste.

⁽¹⁾ JO L 272 du 25. 10. 1996, p. 36.

⁽²⁾ JO C 335 du 6. 11. 1997, p. 6.

- (3) La directive a également pris en compte le fait que, dans certains cas très particuliers, des problèmes aigus d'espace et de capacité empêchent l'ouverture du marché au degré prévu. Dans de tels cas, des dérogations peuvent être accordées sur une base temporaire afin de laisser à l'aéroport le temps de surmonter ces contraintes. Ces dérogations ne peuvent donc avoir qu'un caractère exceptionnel et n'ont pas pour objectif d'assurer d'une manière générale aux aéroports une période d'adaptation supplémentaire à celle déjà prévue à l'article 1^{er} de la directive.
- (4) Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace et de capacité. C'est sur cette base que l'Allemagne a accordé la dérogation susmentionnée en conformité avec l'article 3 de la réglementation allemande *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften* transposant la directive en droit allemand.

C. La situation de l'assistance sur l'aéroport de Düsseldorf

- (5) À la date de la décision de dérogation étaient ouvertes à la concurrence les activités d'assistance passagers (numéro 2 de l'annexe), d'opérations aériennes et d'administration des équipages (numéro 9), celles relatives au transport au sol (numéro 10), au commissariat (*catering*) (numéro 11), à l'entretien en ligne (numéro 8), à l'assistance carburant et huile (numéro 7) ainsi que certaines opérations en matière d'assistance fret (numéro 4.1).
- (6) En application des dispositions de la loi allemande transposant la directive, sont ouverts depuis le 1^{er} janvier 1998 pour l'auto-assistance et seront ouverts au 1^{er} janvier 1999 pour la prestation aux tiers, les services d'assistance administrative au sol (numéro 1), ceux de la poste (numéro 4.2) et les opérations de communication entre l'avion et le prestataire (numéro 5.3).
- (7) La dérogation accordée par les autorités allemandes permet une certaine ouverture des services concernant le nettoyage et le service de l'avion (numéro 6); ouverture limitée à deux prestataires et deux usagers faisant de l'auto-assistance.

Par contre, l'aéroport de Düsseldorf interdisait à la date de la décision de dérogation et continuera à interdire par le biais de la dérogation l'exercice de l'auto-assistance et se réservera la possibilité de fournir seul les services d'assistance «opérations en piste» (numéros 5.1, 5.2, 5.4, 5.5 et 5.6) à l'exception du chargement et du déchargement de la nourriture et des boissons qui sont ouverts à la concurrence.

II. LES CONTRAINTES INVOQUÉES PAR LES AUTORITÉS ALLEMANDES

A. Introduction

- (8) La dérogation accordée par l'Allemagne se fonde principalement sur:
- une utilisation déjà complète des espaces existants sur l'aéroport,
 - les nombreux problèmes d'espace et de capacité que connaît l'aéroport en raison de l'incendie du terminal le 11 avril 1996,
 - l'accroissement de la demande d'espace qu'entraînerait l'ouverture du marché au degré prévu par la directive.
- (9) La décision de dérogation s'appuie sur les arguments et études produits par l'aéroport de Düsseldorf:
- *Grounds for an exemption according to Art. 9 of the Council Directive 96/67/EC on access to the ground handling market at Community airports* — aéroport de Düsseldorf — septembre 1997,
 - Étude de Netherlands Airport Consultants BV (NACO): *Consequences of liberalizing ground handling to permit several service providers* — du 3 juillet 1997,
 - *Development Plan accompanying the application for exemption* — Düsseldorf, septembre 1997.

B. Les problèmes structurels d'espace sur l'aéroport

- (10) Selon les autorités allemandes, l'aéroport de Düsseldorf connaît un volume de trafic par hectare supérieur à celui des autres aéroports allemands. Le nombre de mouvements d'avions fut limité en 1994 à 91 000 mouvements commerciaux au cours des six mois de l'année les plus encombrés. Depuis décembre 1997, en application des règles de quota de bruit, le nombre de mouvements autorisés est de 105 000. Dans une deuxième et une troisième phases, ce nombre devrait être respectivement porté à 110, puis 120 000 mouvements. Avec une emprise de 613 hectares, l'aéroport enregistre donc près de 300 mouvements soit un nombre de passagers par hectare de 24 700 alors que des aéroports dont l'emprise est comparable, comme Hambourg ou Berlin-Tegel, n'enregistrent respectivement que 14 500 et 17 500 passagers à l'hectare.
- (11) Les autorités allemandes invoquent également des contraintes de capacité. Une limitation du nombre de mouvements a été imposée à l'aéroport de Düsseldorf et l'ancien niveau maximal de 91 000 mouvements commerciaux au cours des six mois les plus chargés de l'année fut en passe d'être atteint dès 1995. L'aéroport connaît un niveau de saturation depuis lors. Le maintien d'un tel niveau malgré l'incendie de 1996 ne fait qu'aggraver les contraintes. Après le sinistre, en effet, l'aéroport a

très vite retrouvé le niveau de fréquentation qu'il avait en 1995. Le système de quotas de bruit qui permettra d'augmenter progressivement le nombre de mouvements de 105 000 par semestre jusqu'aux environs de 120 000 a commencé à être opérationnel en décembre 1997. Cette augmentation, qui pourra être absorbée sans problème au niveau des pistes, permettra de mieux répondre à la forte demande des compagnies.

C. Les conséquences de l'incendie

- (12) Selon les autorités allemandes, la situation s'est considérablement détériorée à la suite de l'incendie du 11 avril 1996. L'incendie a détruit le bâtiment central et rendu les jetées A, B et C inutilisables. La jetée C ainsi que la partie du bâtiment central qui lui correspond ont été rouvertes à l'exploitation le 1^{er} novembre 1996. Les travaux de reconstruction dans les autres parties se déroulent normalement suivant les plans de restructuration.

Pendant la durée des travaux de rénovation et de reconstruction:

- plusieurs postes au contact ne peuvent plus être utilisés que comme des positions éloignées. De plus, l'arrivée de tous les passagers est concentrée sur la jetée C, seule détentrice du système de réception des bagages. Cette situation entraîne un besoin supplémentaire très sensible en véhicules pour le transport des passagers ainsi qu'en passerelles d'avions, et donc également en places de stationnement pour ces véhicules et matériels,
- des bâtiments provisoires ont dû être installés. La construction de bureaux provisoires ainsi que de deux modules, à l'est et l'ouest (modules D et F), a été nécessaire pour assurer de manière temporaire l'embarquement des passagers. Ces modules connaissent cependant un engorgement maximal à certaines heures de pointe. Ces constructions réduisent aussi la place disponible à d'autres fins,
- trois positions (50, 51 et 60) ont dû être fermées afin de permettre la reconstruction de la jetée B et l'entreposage de matériel,
- l'entreposage des matériaux de construction aggrave encore la situation,
- l'augmentation du trafic sur les aires rend très difficile la circulation le long du terminal, notamment en raison de la clôture autour de la jetée B qui, durant la période des travaux sur cette jetée, va obliger l'aéroport à dévier la circulation des véhicules et privera l'aéroport d'un nœud routier important à cet endroit. La perte d'espace qui en résulte peut, selon l'aéroport, être estimée à près de 7 500 m².

- (13) L'importance des travaux ne devrait, d'après l'aéroport, permettre qu'une remise en opération très progressive des installations.

La jetée C a été à nouveau opérationnelle à partir du mois de novembre 1996. Cette jetée est d'une grande importance, car c'est dans celle-ci que se trouvent les tapis à bagages pour l'arrivée des passagers. Afin d'augmenter la capacité, une extension au sud de la jetée permettra d'accueillir trois tapis supplémentaires. Cette extension a été faite au détriment de l'espace sur le tarmac, et notamment de certaines places de stationnement du matériel.

La jetée A devrait être ouverte à la mi-1998. Légèrement prolongée, elle pourra accueillir à cette époque quatre positions supplémentaires. En attendant, les passagers arrivant sur des positions au niveau de cette jetée doivent être transportés à la jetée C afin d'y retirer leurs bagages.

La jetée B devrait rester complètement fermée jusqu'en 2001. Elle devrait subir de profondes modifications avec notamment un élargissement sur toute sa longueur avec une adaptation aux flux Schengen et non-Schengen ainsi que l'adjonction de bureaux et de salles supplémentaires.

Deux modules (D et E) à l'est et l'ouest permettent de faire provisoirement face à la demande. Selon l'aéroport, ceux-ci ne disposent cependant que de peu d'aires de stationnement et imposent des temps de transport au sol assez longs.

Le plan global de reconstruction ne prévoit une opérabilité complète des infrastructures qu'en 2002. Toutefois, l'espace nécessaire à l'ouverture du marché de l'assistance devrait, selon le plan présenté, être disponible dès le début de l'année 2001.

D. Les conséquences de l'ouverture du marché

- (14) L'étude NACO montre un déficit actuel en espace de plus de 10 000 m² à la suite de l'incendie. Dans son analyse, NACO montre une relation directe entre la venue de nouveaux opérateurs-prestataires ou usagers faisant de l'auto-assistance et le besoin en espace. Le raisonnement de NACO repose, en effet, sur le fait que le nombre de véhicules et d'équipements dépend du besoin de chaque opérateur et sur le fait que le besoin en espace pour ranger ces équipements croît de manière proportionnelle au nombre d'opérateurs.
- (15) Le déficit actuel en espace est aujourd'hui compensé par la location de hangars et par l'utilisation de certaines aires de préparation pour le stationnement de matériels. Avec la venue d'un second opérateur, une telle compensation ne serait

plus possible car la variation à très court terme dans l'affectation des positions, et par là même des prestataires qui doivent servir les compagnies, rendra impossible tout stationnement sur ces aires.

- (16) L'ouverture du marché entraînerait, selon l'aéroport, la fermeture de positions supplémentaires, réduisant ainsi la capacité de l'aéroport alors que celui-ci connaît déjà une situation difficile dans ce domaine.
- (17) En conclusion, selon l'étude NACO, le déficit actuel en espace, de 25,4 %, serait ainsi porté à 30 % dans le cas d'un prestataire ayant 15 % des parts de marché, à 38 % si ce dernier a 40 % du marché et à 37 % en cas d'auto-assistance du principal transporteur.

E. Observations des parties intéressées

- (18) À la suite de la publication par la Commission d'un extrait de la notification des autorités allemandes et en accord avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, plusieurs compagnies aériennes et associations de compagnies ont exprimé des doutes sur la justification d'une telle dérogation. Cependant, leurs explications consistent simplement à affirmer que l'espace est suffisant sur l'aéroport pour accueillir de nouveaux opérateurs et que le gestionnaire ne peut pas ouvrir le marché aussi rapidement que possible. Si la plupart de ces compagnies reconnaissent la situation assez exceptionnelle sur cet aéroport en raison de l'incendie, certaines se basent sur le fait que l'aéroport a montré, face aux conséquences de l'incendie, sa grande capacité d'adaptation et pourrait, par un effort supplémentaire, s'adapter rapidement aux conditions d'ouverture du marché.

III. L'ÉVALUATION DE LA DÉROGATION À LA LUMIÈRE DES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE 96/67/CE

A. Contexte

- (19) Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace ou de capacité. D'autre part, ces contraintes doivent être suffisamment importantes pour rendre impossible l'ouverture du marché au degré prévu par la directive. De plus, l'article 9, paragraphe 2, de la directive prévoit expressément que la dérogation accordée ne doit pas porter indûment préjudice aux objectifs de la directive, donner lieu à des distorsions de concurrence, ni être plus étendue que nécessaire. Enfin, comme la Cour de justice des Communautés européennes l'a déjà signalé dans plusieurs affaires et notamment dans l'arrêt du 20 avril 1978, dans les affaires jointes 80 et 81/77 (Commissionnaires réunis/Receveur des douanes)⁽¹⁾

et dans l'arrêt du 25 juin 1992 dans l'affaire C-116/91 (British Gas)⁽²⁾, une dérogation ne peut être interprétée de manière telle que sa portée aille au-delà de ce qui est nécessaire pour la protection des intérêts qu'elle doit sauvegarder. La Commission doit donc appliquer des critères stricts pour évaluer la dérogation. L'État membre concerné peut donc, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, points a) et c), limiter jusqu'à un minimum de deux le nombre de prestataires ou d'usagers faisant de l'auto-assistance pour les catégories de services complètement ouvertes à la concurrence. C'est sur cette base que la dérogation prévoit une limitation à deux du nombre de prestataires et d'usagers autorisés à faire les opérations de nettoyage et de service de l'avion.

- (20) Mais l'État membre peut aussi, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point b), réserver le droit de fournir les services mentionnés à l'article 6, paragraphe 2, à un seul prestataire et/ou, sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point d), interdire ou limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les services énumérés à l'article 7, paragraphe 2. C'est en application de ces dispositions que la dérogation prévoit d'interdire l'auto-assistance et de réserver à l'aéroport de Düsseldorf la prestation d'une partie des services opérations en piste.
- (21) Toutefois, l'article 9, paragraphe 2, précise qu'une dérogation doit:
- préciser la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité qui la justifient,
 - être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes,
 - ne pas être étendue plus que nécessaire, ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence ni porter indûment préjudice aux objectifs de la directive.
- (22) Aux termes de l'article 9, paragraphe 6, les dérogations accordées en application de l'article 9, paragraphe 1, points a), c) et d), ne peuvent avoir une durée supérieure à trois années et peuvent faire l'objet d'un renouvellement alors que celles accordées en application de l'article 9, paragraphe 1, point b), ne peuvent avoir une durée de plus de deux ans.
- (23) La Commission doit, en application de la procédure prévue à l'article 9, paragraphes 3, 4 et 5, procéder à l'examen de la dérogation accordée par l'État membre et approuver cette décision, s'y opposer ou encore exiger de l'État membre d'en modifier la portée ou de la limiter aux seules parties de l'aéroport où les contraintes invoquées sont avérées.
- (24) La Commission doit donc constater s'il y a une impossibilité d'ouverture du marché au degré prévu par la directive et vérifier sur les trois points suivants:

⁽¹⁾ Recueil 1978, p. 927.

⁽²⁾ Recueil 1992, p. I-4071.

- l'existence des contraintes d'espace et de capacité alléguées par les autorités allemandes,
- le plan de mesures appropriées qui doit être acceptable au regard aussi bien des mesures sur lesquelles l'aéroport doit s'engager que du calendrier d'exécution de ces mesures. Sur ce point, la Commission considère que l'aéroport ou l'État membre doit d'autant plus s'engager sur des mesures appropriées que la dérogation présente un caractère limitatif de l'accès au marché. C'est le cas dans la dérogation accordée à l'aéroport de Düsseldorf pour la partie qui permet le maintien d'un monopole complet pour certaines opérations en piste et pour lesquelles les usagers de l'aéroport ne disposent ni d'un choix, ni d'une possibilité de s'auto-assister,
- la conformité aux critères mentionnés dans l'article 9, paragraphe 2, de la directive.

La Commission a, conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive, procédé à un examen minutieux des contraintes invoquées en matière d'espace et de capacité, de l'adéquation de la décision prise à ces contraintes et des mesures pour les surmonter. Elle a, dans cet examen, bénéficié de l'assistance technique de la société Alan Stratford and Associates.

B. Les contraintes d'espace et de capacité

a) *Les problèmes structurels d'espace sur l'aéroport*

- (25) Il est généralement reconnu que la présence de plusieurs opérateurs requiert un besoin en équipements supérieur à celui nécessaire en cas de monopole et par là même un besoin supplémentaire d'espace pour ces équipements.

En effet, si le besoin en équipements est, dans une situation monopolistique, lié au volume de trafic en heure de pointe de l'aéroport, il est nécessaire, en présence de plusieurs opérateurs de prendre en compte l'heure de pointe de chacun des intervenants, qui ne coïncide pas toujours avec celle de l'aéroport. Une situation de concurrence entraîne donc des besoins supérieurs en équipements, et donc aussi en espace pour leur stationnement. Elle pourrait aussi, dans certaines circonstances, entraîner des problèmes de trafic des véhicules sur ces aires de stationnement.

Toutefois, affirmer comme le fait l'aéroport de Düsseldorf et l'étude NACO que ce besoin en espace est proportionnel au besoin en équipements reviendrait à méconnaître le fait qu'il existe toujours une période de la journée où l'heure de pointe des différents prestataires coïncide avec l'heure de pointe de l'aéroport, surtout sur un aéroport encombré, et que durant cette période le besoin en surface est moindre, car les équipements sont en service. Durant les heures de calme, et particulièrement la nuit, où les équipements sont moins utilisés, les positions libres sur l'aéroport

peuvent en principe servir d'aires temporaires de stationnement des équipements. Il est vrai cependant, que dans le cas particulier de Düsseldorf, de nombreux avions restent en stationnement durant la nuit, occupant ainsi la quasi-totalité des positions. D'autre part, il faut tenir compte du fait que l'introduction de la concurrence entraînera une baisse des parts de marché de l'opérateur jusqu'à présent en position de monopole, donc une baisse de ses besoins en équipements et par là même une baisse de ses besoins en espaces pour ces équipements.

- (26) L'aéroport de Düsseldorf compare sa situation avec celle des principaux aéroports allemands. Il est vrai que cet aéroport connaît un nombre de mouvements et un nombre de passagers relativement importants pour un aéroport de cette taille. Cependant, une comparaison faite en prenant en compte la surface totale de l'emprise aéroportuaire et non pas les surfaces utilisables, qui excluent notamment les forêts protégées, n'est pas probante. De même, une limitation par voie réglementaire du nombre de mouvements est sans conséquence directe sur les surfaces disponibles pour les opérations d'assistance.

- (27) Par ailleurs, toutes les données faisant ressortir les problèmes d'espace se réfèrent à la période après l'incendie. Elles ne cherchent donc pas à démontrer un manque structurel d'espace existant en dehors des conséquences particulières dues au sinistre.

Il est donc nécessaire de limiter les évaluations strictement à la situation actuelle, c'est-à-dire aux difficultés temporaires résultant de l'incendie.

b) *Les conséquences de l'incendie*

- (28) L'incendie a obligé l'aéroport à construire de nouveaux modules pour le départ des passagers, mais aussi à modifier de manière très sensible le fonctionnement des structures et l'acheminement des passagers. En effet, la plupart des positions, jusqu'alors au contact, ne peuvent plus être utilisées que comme des postes éloignés vers lesquels il faut acheminer ou à partir desquels sont emmenés les passagers. 16 bus ont dû être ajoutés au parc des 35 existants et 12 nouveaux escaliers pour avions ont été nécessaires pour assurer les opérations passagers sur la piste. De même, des équipements supplémentaires ont été nécessaires pour le transport des bagages. Cette augmentation sensible du nombre de véhicules, liée à l'absence de place suffisante pour leur stationnement, rend difficile la circulation sur le tarmac. De plus, la jetée C, dans laquelle se trouve l'actuel système d'arrivée des bagages, doit seule subvenir aux besoins des passagers à l'arrivée. Le départ des passagers est assuré à partir de deux modules provisoires à l'est et l'ouest. Durant les périodes de pointe, ces modules sont engorgés et la configuration des lieux, y compris des portes d'em-

barquement, rend difficile le mouvement des bus. La circulation sur le tarmac, déjà dense en raison du grand nombre de postes éloignés et de la destination de la jetée C comme hall d'arrivée de tous les passagers de l'aéroport, sera encore plus problématique pendant la période de reconstruction de la jetée B. Durant cette reconstruction, c'est-à-dire entre 1998 et 2001, la fermeture nécessaire de cette jetée entraînera la fermeture du point de passage sous l'infrastructure et obligera tous les véhicules à contourner complètement la jetée. Il faut enfin rappeler que cette jetée possède à elle seule près d'un tiers des passerelles permettant de placer les avions au contact et qu'elle permettait de traiter avant l'incendie près de la moitié des passagers.

Pendant cette même période, une partie des aires de stationnement autour de la jetée B sera occupée par les matériaux de construction, réduisant ainsi l'espace disponible à cet endroit où un grand nombre de conteneurs se trouve actuellement.

Enfin, le stationnement de nuit de nombreux avions sur les postes éloignés en face du centre de fret et la nécessité d'utiliser l'aire de dégivrage durant la période hivernale rendent difficiles les conditions de stationnement de matériels en ces endroits.

- (29) Toutefois, la Commission a pu remarquer que certaines constructions provisoires autour des jetées C et A, notamment pour les équipages, auraient pu être installées dans des endroits de l'aéroport moins encombrés et libérer ainsi partiellement la zone autour du terminal.

Par ailleurs, la circulation pourrait être améliorée par une réduction du nombre de voitures sur le tarmac. De plus, une partie des parcs de stationnement de voitures utilisées par les employés de l'aéroport, aux alentours du module D à l'ouest, pourrait être reconvertie en stationnement d'équipements avec un accès côté piste. Il faut toutefois reconnaître que ces modifications ne résoudraient qu'une partie du problème de stationnement de certains véhicules mais laisseraient entier celui de l'encombrement à proximité des avions et des portes des terminaux D et E pour le départ, et C où sont concentrées les arrivées.

- (30) La Commission reconnaît donc que le stationnement et la circulation côté piste ont été rendus difficiles par les conséquences de l'incendie d'avril 1996. La fermeture de la jetée B, dès le début de 1998, pour les besoins de sa reconstruction et de son agrandissement, ne fera qu'aggraver les problèmes dans la zone centrale de l'aéroport pendant la durée des gros travaux. Cependant, il faut remarquer qu'au fur et à mesure de l'avancée de ces travaux, et notamment lorsque le gros œuvre sera terminé et que seuls les aménagements intérieurs resteront à achever, c'est-à-dire aux alentours

de la fin de l'année 1999, une place importante pourra être libérée autour de la jetée B et servir ainsi au stationnement de matériels d'assistance.

Il s'agit donc d'examiner si ces conditions rendent impossible l'ouverture du marché au degré requis par la directive.

c) *L'ouverture du marché*

- (31) L'aéroport fait référence aux perspectives d'accroissement du trafic aérien à Düsseldorf. S'il est vrai qu'il est possible de s'attendre à une telle augmentation du trafic, elle viendra de la volonté et de la possibilité de l'aéroport de répondre à la demande. Toutefois, il faut rappeler que, d'une part, des quotas de vols ont été réglementairement imposés à Düsseldorf — même si un assouplissement de la législation devrait bientôt intervenir — et que, d'autre part, une décision de stratégie de l'aéroport, comme celle de l'augmentation de capacité, ne peut être prioritaire par rapport à l'application d'une réglementation nationale ou communautaire. Cette volonté du législateur se traduit notamment dans le caractère temporaire de la dérogation ainsi que dans l'impossibilité de prolonger toute situation de monopole au-delà de deux périodes de deux années au maximum. Il s'agit pour la Commission de savoir si ce sont les problèmes d'espace ou de capacité ou bien les espérances ou les décisions de développement de la capacité qui rendent impossible l'ouverture du marché au degré prévu par la directive.
- (32) Le déficit actuel d'espace pour parquer les équipements, et évalué par NACO à plus de 10 000 m², est aujourd'hui compensé par la location d'emplacements dans les hangars de certaines compagnies, d'une part, et par la place libérée par la fermeture de trois positions, d'autre part. Or, il faut reconnaître que non seulement le besoin en espace pour parquer les équipements va s'accroître avec la venue d'un ou plusieurs nouveaux opérateurs, mais également qu'une partie au moins des possibilités de compensation va disparaître à partir du début de l'année 1998 et pendant la période de reconstruction de la jetée B. Cette jetée sera, en effet, totalement isolée et une partie de l'espace aujourd'hui occupé à titre de compensation devra être allouée également à l'extension de la jetée et aux matériaux nécessaires à cette extension. L'aéroport devra alors faire face à la fois à un espace réduit et à une demande accrue.
- (33) L'ouverture du marché entraînera un besoin supplémentaire en équipements qui peut être évalué en tenant compte à la fois des heures de pointe de l'aéroport (car à cette période tous les opérateurs ont plus ou moins une activité intense) et de l'heure de pointe de chaque opérateur lorsque celle-ci ne coïncide pas avec celle de l'aéroport. La

Commission estime qu'il n'y a pas proportionnalité directe entre l'augmentation du nombre d'opérateurs et celle des besoins en équipements. D'autre part, le besoin en équipements à un instant donné dépend avant tout du nombre d'avions à traiter à ce moment-là. Toutefois, on peut affirmer que l'ouverture du marché entraînera dans tous les cas un accroissement du volume de matériel d'assistance sur la piste.

- (34) La dérogation accordée par les autorités allemandes vise à limiter le nombre d'opérateurs sur la piste.

Elle concerne d'une part les activités de nettoyage et de service de l'avion pour lesquelles le nombre de prestataires et d'usagers s'autoassistant serait limité à deux. Une ouverture à deux usagers faisant de l'auto-assistance et à deux prestataires est cependant garantie par la décision des autorités allemandes et un choix minimal est ainsi donné aux usagers, bien que ce choix ne puisse être élargi pendant la période des travaux. Dans la situation d'encombrement que connaît l'aéroport, il n'est pas possible, en effet, d'ouvrir complètement les opérations de nettoyage et de service de l'avion sans augmenter les difficultés inhérentes au trafic et au stationnement supplémentaires sur le tarmac.

D'autre part, la décision de dérogation vise à interdire la venue d'un usager ou d'un prestataire sur le marché des opérations en piste. Les opérations ainsi concernées de guidage, de repoussage, de chargement et déchargement de l'avion et de transport des passagers et du fret sur la piste nécessitent des équipements nombreux et lourds pour lesquels sont nécessaires des aires de manœuvre et de stationnement appropriées.

- (35) Les scénarios présentés dans le cadre de la venue d'un nouvel opérateur sont toujours sujets à caution. L'étude NACO contient plusieurs hypothèses d'évolution du marché. Il semble, d'après les études effectuées aussi bien dans le cadre de la préparation de la directive que dans celui d'autres dérogations, que l'hypothèse présentée d'un contrôle du marché à hauteur de 40 % par le nouvel entrant dès les premières années soit exagérée. Celle d'une part de marché de 15 % apparaît beaucoup plus réaliste. Dans ce dernier cas, en partant du fait que pour l'instant le nombre de mouvements est limité à 90 000 par an, une part de marché de 15 % permettrait de traiter en moyenne 37 mouvements par jour, ce qui correspond à 18 vols par jour. Cependant, la rentabilité d'une telle situation dépend complètement du type d'avions à traiter et des horaires respectifs en ce qui concerne ce traitement. En effet, la prestation d'opérations à ce niveau sur de petits avions risque de ne pas être rentable. Elle le sera largement sur de gros porteurs, mais, dans ce dernier cas, le matériel nécessaire sera également beaucoup plus important. De même, traiter deux avions du même type en même temps obligera le prestataire à doubler ses équipements. Pour cette raison, il faut

prendre ces hypothèses comme de simples exemples, mais il est difficile d'évaluer à partir de ceux-ci les besoins exacts de chacun des prestataires.

Cependant, en ce qui concerne l'hypothèse d'une auto-assistance de LTU, compagnie basée à Düsseldorf, compte tenu du fait que la compagnie possède des gros porteurs et que les tableaux de vols montrent la présence à des heures rapprochées de plusieurs vols de ce type, il sera nécessaire pour cette compagnie de multiplier ses équipements pour subvenir à ses besoins.

- (36) D'une manière générale, on peut estimer que l'introduction d'un nouvel opérateur entraînera un accroissement des besoins en espace auquel, même dans une hypothèse optimale de l'ordre de 3 500 m², il ne sera pas possible de répondre compte tenu du déficit de plus de 10 000 m² déjà existant sur l'aéroport et des complications supplémentaires qu'engendre la fermeture de la jetée B et la nécessité d'acheminer tant à l'arrivée qu'au départ tous les passagers par bus.

C. Le plan de restructuration

- (37) Aux termes de l'article 9, paragraphe 2, de la directive, toute décision de dérogation doit être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes invoquées.

Le projet «DUS 2000 Plus» vise à la reconstruction et au développement de l'aéroport de Düsseldorf pour les années à venir. Ce projet, déjà en chantier, devrait permettre à l'aéroport de faire face à la fois aux besoins des compagnies aériennes en matière de capacité — dans la mesure où la nouvelle réglementation devrait permettre un accroissement de cette capacité — et aux exigences de la directive en ce qui concerne l'ouverture du marché. Le plan prévu à l'article 9 paragraphe 2 de la directive et visant à surmonter les contraintes est intégré dans le projet «DUS 2000 Plus».

La première phase des travaux du projet «DUS 2000 Plus» concerne directement les possibilités d'augmentation de l'espace affecté à l'assistance en escale.

- (38) À la fin de la reconstruction de la jetée B, une augmentation de 2 000 m² des surfaces de stationnement pour le matériel d'assistance est prévue autour de cette jetée, portant ainsi la surface disponible à cet endroit de 5 700 à 7 700 m². Le plan présenté fait référence à la fin de l'année 2000 comme date de fin des travaux sur cette jetée.

La place rendue disponible par la rénovation complète du terminal permettra de libérer l'emplacement des bureaux administratifs provisoires situés aujourd'hui en face de l'ancien centre de fret, dégagant ainsi une surface de 1 100 m² qui sera destinée au stationnement des véhicules et des équipements d'assistance.

(39) Le plan de développement prévoit également une extension du tarmac. Celle-ci aura lieu tout d'abord à son extrémité est, au début de l'année 1999, avec pour principal objectif la création d'une zone de dégivrage. Une partie de la surface dégagée, de quelques centaines de mètres carrés, pourra servir au stationnement de matériel d'assistance. Toutefois, en dehors de la période hivernale, une surface de plus de 4 100 m² pourrait alors être disponible pour entreposer des équipements. Une importante extension est également prévue, dans une deuxième phase, à l'ouest. La zone dégagée sera affectée pour moitié à de nouvelles positions d'avions, l'autre moitié, entre 14 000 et 16 000 m², devant servir à l'entreposage de matériel d'assistance. Les travaux sur cette zone devraient être terminés à la fin de l'année 2000. Le plan prévoit ainsi, pour le début de l'année 2001, un espace supplémentaire de 21 000 à 23 000 m² pour les équipements sur la piste (table 2 du plan de développement).

D. Le respect des critères définis à l'article 9, paragraphe 2

(40) Les autorités allemandes ne font pas expressément référence au respect par leur décision des critères énoncés à l'article 9, paragraphe 2, de la directive et notamment à l'adéquation de mesures prises par rapport aux contraintes existantes. Ces mesures concernent, d'une part, certaines opérations en piste telles que le repoussage, le chargement et le déchargement de l'avion ainsi que le transport des passagers et du fret sur la piste qui nécessitent du matériel lourd et encombrant, et, d'autre part, les opérations de nettoyage extérieur et intérieur de l'avion et le service de celui-ci avec notamment l'enlèvement de la neige et le dégivrage pour lesquels des structures adaptées sont nécessaires. Les opérations de nettoyage extérieur et intérieur de l'avion ne seront d'ailleurs pas traitées de manière monopolistique par l'aéroport qui prend en compte les principes de la directive en ouvrant le marché à un minimum de deux prestataires et de deux usagers désirant faire leur auto-assistance. Compte tenu de la situation actuelle sur la piste, la Commission estime que l'espace disponible ne permet pas l'ouverture du marché au degré prévu par la directive. La décision des autorités allemandes respecte donc bien une adéquation aux contraintes invoquées et n'apparaît pas plus étendue que nécessaire en ce qui concerne les services touchés.

(41) En ce qui concerne la durée de la dérogation toutefois, la Commission considère qu'une ouverture du marché plus rapide est possible pour les raisons suivantes.

Le plan global de restructuration «DUS 2000 Plus» accorde une importance primordiale à la modernisation de l'aéroport et au développement de sa capacité.

Toutefois, le plan de mesures présenté, qui s'intègre dans ce plan de développement, appelle plusieurs remarques:

— tout d'abord, aucune mention n'est faite à ce niveau de la fin des travaux dans la jetée A. Cette jetée devrait être remise en service au milieu de l'année 1998 comme l'indique le dossier concernant les contraintes invoquées. À ce moment, les salles d'embarquement, les portes et les passerelles d'accès aux avions (pour 7 à 8 positions d'avions) pourront à nouveau être utilisées, principalement par Deutsche Lufthansa et les compagnies associées. Cela devrait entraîner à la fois une diminution notable du nombre d'escaliers ainsi que du nombre de bus pour transporter les passagers. En outre, les modules provisoires pour l'embarquement seront utilisés par moins de passagers. De ce fait, les besoins en espace de stationnement seront moindres et l'encombrement dans cette zone sera réduit. Enfin, les travaux dans cette jetée, qui peut dans sa forme actuelle accueillir un tiers des positions au contact, doivent permettre d'introduire quatre positions supplémentaires, avec de la place autour de ces positions pour le service de l'assistance,

— d'autre part, le plan ne prend pas en compte, en ce qui concerne la durée de la dérogation, le fait que, dès la fin du gros œuvre sur la jetée B, une partie de l'espace occupé par les matériaux de construction pourra être libérée au fur et à mesure de l'avancée des travaux, permettant ainsi de récupérer une partie au moins des 7 500 m² neutralisés, et de s'en servir pour le stationnement de matériels d'assistance. De plus, le nœud routier sous la jetée B devrait pouvoir être rouvert à la circulation à ce moment-là. Cela permettrait d'avancer la date d'ouverture du marché à la fin des travaux extérieurs (gros œuvre), c'est-à-dire au début de l'année 2000,

— de même, si l'adaptation aux nouvelles règles établies par la directive n'est pas oubliée avec une augmentation sensible des surfaces disponibles pour accueillir les nouveaux prestataires, la Commission estime cependant que, dans le calendrier de réalisation des travaux, le dégagement de ces surfaces aurait pu être davantage prioritaire afin de dégager plus rapidement l'espace nécessaire au stationnement de nouveaux matériels d'assistance.

La combinaison de ces deux faits (réouverture de la jetée A et fin du gros œuvre de la jetée B) et les possibilités d'un meilleur aménagement sur le tarmac amènent la Commission à conclure que la mesure des autorités allemandes est plus étendue dans le temps que nécessaire et ne respecte donc pas le principe mentionné à l'article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa, point iii) de la directive.

IV. CONCLUSION

(42) L'aéroport de Düsseldorf ne connaît pas de problèmes structurels d'espace et de capacité empêchant l'ouverture du marché de l'assistance en

escale. Cependant, l'incendie du mois d'avril 1996 a profondément bouleversé le fonctionnement de l'aéroport et les conséquences en matière de besoins en matériels et sur le plan de l'organisation, d'une part, mais aussi en matière d'espace disponible, d'autre part, ne permettent pas, actuellement, la venue d'un autre opérateur pour les catégories de services mentionnées dans la décision de dérogation des autorités allemandes. Conformément aux termes de l'article 9, paragraphe 2, de la directive, l'aéroport de Düsseldorf s'est engagé, dans son plan visant à surmonter les contraintes actuellement existantes, à dégager pour le début de l'année 2001 une surface disponible supplémentaire de plus de 21 000 m² pour permettre l'ouverture du marché au degré prévu par la directive. Toutefois, les autorités allemandes ne tiennent pas compte dans leur calendrier du fait qu'une partie du matériel provisoire rendu nécessaire à la suite de l'incendie, et notamment les véhicules de transport sur la piste et les passerelles, pourra être réduit au fur et à mesure de la réalisation des phases de reconstruction, avec notamment la réouverture de la jetée A agrandie dès le milieu 1998 qui aura des conséquences positives en matière d'espace et de circulation sur l'aéroport.

L'Allemagne ne démontre pas non plus l'impossibilité de dégager une partie de l'espace autour de la jetée B dès la fin des travaux de gros œuvre, d'une part, et, d'autre part, que l'agencement de l'ensemble des travaux sur l'aéroport ne pourrait pas permettre un aménagement plus rapide des zones prévues sur le tarmac pour le stationnement d'avions et de matériel d'assistance.

- (43) Il convient donc de limiter la durée de la période d'exemption à la fin des travaux de gros œuvre sur la jetée B, soit jusqu'au 1^{er} janvier 2000,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les décisions de dérogation accordées à l'aéroport de Düsseldorf sur la base de l'article 9, paragraphe 1, points b) et d), de la directive 96/67/CE et notifiées à la Commission le 17 octobre 1997, sont approuvées à condition que l'Allemagne limite la durée de la dérogation au 31 décembre 1999.

Article 2

L'Allemagne notifie à la Commission, avant leur entrée en vigueur, les décisions de dérogation modifiées conformément à l'article 1^{er}.

Article 3

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 janvier 1998.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission

RECTIFICATIFS

Rectificatif à l'accord interne entre les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, relatif au financement et à la gestion des aides de la Communauté dans le cadre du second protocole financier de la quatrième convention ACP-CE

(«Journal officiel des Communautés européennes» L 156 du 29 mai 1998)

À la page 1 de la couverture, l'indication «98/363/CE» est insérée avant le titre de l'accord interne.

À la page 108, l'indication «(98/363/CE)» est insérée après le titre de l'accord interne.
