

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I *Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing*

Verordening (EG) nr. 557/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit	1
Verordening (EG) nr. 558/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 inzake de levering van zuivelproducten als voedselhulp	3
Verordening (EG) nr. 559/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 inzake de levering van spliterwten als voedselhulp	6
Verordening (EG) nr. 560/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 inzake de levering van granen als voedselhulp	9
★ Verordening (EG) nr. 561/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 inzake de verkoop, bij een permanente openbare inschrijving, van olijfolie uit de voorraden van het Spaanse interventiebureau	13
Verordening (EG) nr. 562/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 tot wijziging van het op de restitutie voor granen toe te passen correctiebedrag	17
Verordening (EG) nr. 563/1999 van de Commissie van 15 maart 1999 tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen	19
★ Richtlijn 1999/10/EG van de Commissie van 8 maart 1999 houdende afwijkingen van artikel 7 van Richtlijn 79/112/EEG van de Raad inzake de etikettering van levensmiddelen ⁽¹⁾	22

Commissie

1999/198/EG:

- * **Beschikking van de Commissie van 10 februari 1999 inzake een procedure op grond van artikel 86 van het EG-Verdrag (IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)⁽¹⁾ (kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 239).....** 24

1999/199/EG:

- * **Beschikking van de Commissie van 10 februari 1999 inzake een procedure op grond van artikel 90 van het Verdrag (Zaak IV/35.703 — Portugese luchthavens)⁽¹⁾ (kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 243).....** 31

1999/200/EG:

- * **Beschikking van de Commissie van 26 februari 1999 betreffende het verzoek van de Helleense Republiek om een verlaagd BTW-tarief te mogen toepassen voor leveringen van aardgas en elektriciteit overeenkomstig artikel 12, lid 3, onder b), van Zesde Richtlijn 77/388/EEG van de Raad (kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 477).....** 40

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 557/1999 VAN DE COMMISSIE

van 15 maart 1999

tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3223/94 van de Commissie
van 21 december 1994 houdende uitvoeringsbepalingen
van de invoerregeling voor groenten en fruit ⁽¹⁾, laatstelijk
gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1498/98 ⁽²⁾, en met
name op artikel 4, lid 1,

Overwegende dat in Verordening (EG) nr. 3223/94 op
grond van de multilaterale handelsbesprekingen in het
kader van de Uruguay-Ronde de criteria zijn vastgesteld
aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en
de periodes die in de bijlage bij die verordening zijn
vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen
vaststelt;

Overwegende dat op grond van de bovenvermelde criteria
de forfaitaire invoerwaarden moeten worden vastgesteld
op de in de bijlage bij deze verordening vermelde niveaus,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 3223/94
bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld
zoals aangegeven in de tabel in de bijlage bij deze veror-
dening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 16 maart 1999.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 337 van 24. 12. 1994, blz. 66.

⁽²⁾ PB L 198 van 15. 7. 1998, blz. 4.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 15 maart 1999 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 2317/97 van de Commissie (PB L 321 van 22. 11. 1997, blz. 19). De code „999” staat voor „andere oorsprong”.

VERORDENING (EG) Nr. 558/1999 VAN DE COMMISSIE
van 15 maart 1999
inzake de levering van zuivelproducten als voedselhulp

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1292/96 van de Raad van
27 juni 1996 betreffende het voedselhulpbeleid en het
beheer van de voedselhulp en van de specifieke acties ter
ondersteuning van de voedselzekerheid⁽¹⁾, en met name
op artikel 24, lid 1, onder b),

Overwegende dat bij deze verordening de lijst van de
landen en organisaties die in aanmerking komen voor
Gemeenschapssteun, en de algemene criteria voor het
vervoer van de voedselhulp na het FOB-stadium zijn vast-
gesteld;

Overwegende dat de Commissie, ingevolge een aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigden melkpoeder heeft toege-
wezen;

Overwegende dat dit product moet worden geleverd over-
eenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 2519/97
van de Commissie van 16 december 1997 tot vaststelling
van algemene voorschriften op grond van Verordening
(EG) nr. 1292/96 van de Raad voor de beschikbaarstelling

van als communautaire voedselhulp te leveren
producten⁽²⁾; dat met name de leveringstermijnen en
-voorwaarden om de aan de levering verbonden kosten te
bepalen, dienen te worden vastgesteld,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In het kader van de communautaire voedselhulp worden
in de Gemeenschap zuivelproducten beschikbaar gesteld
voor levering aan de in de bijlage vermelde begunstigden
met inachtneming van Verordening (EG) nr. 2519/97 en
de in de bijlage vermelde voorwaarden.

De inschrijver wordt geacht kennis te hebben genomen
van alle geldende algemene en bijzondere voorwaarden.
Elk ander in zijn offerte gemaakte beding of voorbehoud
is nietig.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende
op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van
de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 166 van 5. 7. 1996, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 346 van 17. 12. 1997, blz. 23.

BIJLAGE

PARTIJ A

1. **Actie nr.:** 775/96 (A1); 451/97 (A2); 453/97 (A3); 454/97 (A4); 455/97 (A5); 460/97 (A6)
2. **Begunstigde** (²): Euronaid, Postbus 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
(tel.: (31-70) 330 57 57; telefax: 364 17 01; telex: 30960 EURON NL)
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** door de begunstigde aan te wijzen
4. **Land van bestemming:** A1: Mali; A2: Pakistan; A3: Niger; A4: Zimbabwe; A5: Zambia; A6: Madagascar
5. **Beschikbaar te stellen product:** gevitamineerde mageremelkpoeder
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 330
7. **Aantal partijen:** 1 in 6 delen (A1: 30 ton; A2: 180 ton; A3: 45 ton; A4: 30 ton; A5: 15 ton; A6: 30 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** (³) (⁴): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (I.B.1)
9. **Verpakking** (⁵): zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (6.3 A en B.2)
10. **Etikettering of merken** (⁶): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (I.B.3)
 - Voor het merken te gebruiken taal: A1 + A3 + A6: Frans; A2 + A4 + A5: Engels
 - Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap
De vervaardiging van de mageremelkpoeder en de bijvoeging van vitamines moeten worden uitgevoerd na de toekenning van de levering
12. **Voorgeschreven leveringsstadium:** franco laadhaven
13. **Alternatief leveringsstadium:** —
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** —
 - doorgangshaven of transitpakhuis: —
 - vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
 - eerste termijn: 19.4 — 9.5.1999
 - tweede termijn: 3 — 23.5.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
 - eerste termijn: —
 - tweede termijn: —
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
 - eerste termijn: 30.3.1999
 - tweede termijn: 13.4.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 20 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** (¹): Afdeling Voedselhulp, ter attentie van de heer T. Vestergaard, gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200, B-1049 Brussel (alleen op nummer: telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04)
22. **Uitvoerrestitutie** (⁴): restitutie toepasselijk op 10.3.1999, vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 312/1999 van de Commissie (PB L 38 van 12.2.1999, blz. 15)

Voetnoten:

- (¹) Aanvullende informatie: André Debongnie (tel.: (32-2) 295 14 65) of Torben Vestergaard (tel.: (32-2) 299 30 50).
- (²) De leverancier neemt zo spoedig mogelijk contact op met de begunstigde of met zijn vertegenwoordiger om na te gaan welke documenten voor verzending zijn vereist.
- (³) De leverancier bezorgt aan de begunstigde een certificaat van een officiële instantie, waarin wordt verklaard dat voor het te leveren product de in de betrokken lidstaat geldende stralingsnormen niet zijn overschreden. Op het radioactiviteitsattest moet het gehalte aan caesium 134 en 137 en aan jodium 131 worden vermeld.
- (⁴) Verordening (EG) nr. 259/98 van de Commissie (PB L 25 van 31.1.1998, blz. 39) is van toepassing voor de restitutie bij uitvoer. De in artikel 2 van voornoemde verordening bedoelde datum is de datum die is vermeld in punt 22 van deze bijlage.
- De aandacht van de leverancier wordt gevestigd op artikel 4, lid 1, laatste alinea, van genoemde verordening. De kopie van het certificaat wordt onmiddellijk ingediend zodra de uitvoeraangifte is aanvaard (fax: (32-2) 296 20 05).
- (⁵) De leverancier legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering de volgende bescheiden voor:
- een door een officiële instantie afgegeven gezondheidscertificaat waarin wordt verklaard dat het product is verwerkt onder uitstekende hygiënische omstandigheden die door gekwalificeerd technisch personeel worden gecontroleerd. Dit certificaat bevat de gegevens over de temperatuur en de duur van de pasteurisatie, de gegevens over de temperatuur en de duur van het sproeidrogen in de poedertoren, en de datum van minimale houdbaarheid;
 - een door een officiële instantie afgegeven veterinaire certificaat, waarin wordt verklaard dat in het gebied waar de rauwe melk is voortgebracht, geen mond- en klauwzeer, noch enige andere besmettelijke/overdraagbare ziekte waarvoor een meldingsplicht bestaat, is geconstateerd in de periode van twaalf maanden vóór de verwerking.
- (⁶) In afwijking van PB C 114 van 29.4.1991 wordt de tekst van punt I.A.3.c), als volgt gelezen: „de vermelding „Europese Gemeenschap””.
- (⁷) De goederen worden verscheept in containers van 20 voet op de condities FCL/FCL (elke container moet een netto-inhoud van ten hoogste 15 ton hebben).
- De leverancier draagt de kosten voor het leveren van de containers, gestapeld in de terminal van de laadhaven. De begunstigde neemt alle verdere laadkosten voor zijn rekening, inclusief de kosten voor het weghalen van de containers uit de terminal.
- De leverancier overhandigt aan de vertegenwoordiger van de begunstigde een paklijst met de volledige inhoud van elke container, met opgave van het aantal zakken per actienummer zoals aangegeven in het bericht van open aanbesteding.
- De leverancier moet elke container afsluiten met een genummerd slot (Oneseal, Sysko, Locktainer 180 of een soortgelijke veiligheidssluiting), waarvan het nummer moet worden meegegeed aan de vertegenwoordiger van de begunstigde.
-

VERORDENING (EG) Nr. 559/1999 VAN DE COMMISSIE
van 15 maart 1999
inzake de levering van spliterwten als voedselhulp

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1292/96 van de Raad van
27 juni 1996 betreffende het voedselhulpbeleid en het
beheer van de voedselhulp en van de specifieke acties ter
ondersteuning van de voedselzekerheid⁽¹⁾, en met name
op artikel 24, lid 1, onder b),

Overwegende dat bij deze verordening de lijst van de
landen en organisaties die in aanmerking komen voor
Gemeenschapssteun en de algemene criteria voor het
vervoer van de voedselhulp na het fob-stadium zijn vast-
gesteld;

Overwegende dat de Commissie, ingevolge een aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigen spliterwten heeft toege-
wezen;

Overwegende dat dit product moet worden geleverd over-
eenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 2519/97
van de Commissie van 16 december 1997 tot vaststelling
van algemene voorschriften op grond van Verordening
(EG) nr. 1292/96 van de Raad voor de beschikbaarstelling
van als communautaire voedselhulp te leveren
producten⁽²⁾; dat met name de leveringstermijnen en
-voorwaarden om de aan de levering verbonden kosten te
bepalen, dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat, met het oog op de uitvoering van deze
leveringen, voor de inschrijvers in de mogelijkheid moet
worden voorzien om hetzij groene spliterwten hetzij gele
spliterwten beschikbaar te stellen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In het kader van de communautaire voedselhulp worden
in de Gemeenschap spliterwten beschikbaar gesteld voor
levering aan de in de bijlage vermelde begunstigen met
inachtneming van Verordening (EG) nr. 2519/97 en de in
de bijlage vermelde voorwaarden.

De offertes hebben betrekking op hetzij groene split-
erwten hetzij gele spliterwten. Een offerte is slechts geldig
wanneer er nauwkeurig in is aangegeven voor welk type
erwten zij geldt.

De inschrijver wordt geacht kennis te hebben genomen
van alle geldende algemene en bijzondere voorwaarden.
Elk ander in zijn offerte gemaakte beding of voorbehoud
is nietig.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende
op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van
de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 166 van 5. 7. 1996, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 346 van 17. 12. 1997, blz. 23.

BIJLAGE

PARTIJEN A, B

1. **Actie nr.:** 464/97 (A); 470/97 (B)
2. **Begunstigde** ⁽²⁾: Euronaid, Postbus 12, 2501 CA Den Haag, Nederland (tel.: (31-70) 33 05 757; fax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL)
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** door de begunstigde aan te wijzen
4. **Land van bestemming:** Haïti
5. **Beschikbaar te stellen product** ⁽⁶⁾: spliterwten
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 720
7. **Aantal partijen:** 2 (A: 360 ton; B: 360 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁷⁾: —
9. **Verpakking** ⁽⁵⁾ ⁽⁸⁾: zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (2.1 A 1.a, 2.a en B.4) of (4.0 A 1.c, 2.c en B.4)
10. **Etikettering of merken** ⁽⁶⁾: zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (IV.A.3)
 - Voor het merken te gebruiken taal: Frans
 - Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap.
Het product moet afkomstig zijn uit de Gemeenschap.
12. **Voorgeschreven leveringsstadium:** franco laadhaven
13. **Alternatief leveringsstadium:** —
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** —
 - doorgangshaven of transitpakhuis: —
 - vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
 - eerste termijn: A: 19.4 — 9.5.1999; B: 17.5 — 6.6.1999
 - tweede termijn: A: 3 — 23.5.1999; B: 31.5 — 20.6.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
 - eerste termijn: —
 - tweede termijn: —
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
 - eerste termijn: 30.3.1999
 - tweede termijn: 13.4.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 5 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** ⁽¹⁾: Afdeling Voedselhulp, ter attentie van de heer T. Vestergaard, gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200, B-1049 Brussel (alleen op nummer: telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04)
22. **Uitvoerrestitutie:** —

Voetnoten

- (¹) Aanvullende informatie: André Debongnie (tel.: (32-2) 295 14 65) of Torben Vestergaard (tel.: (32-2) 299 30 50).
- (²) De leverancier neemt zo spoedig mogelijk contact op met de begunstigde om na te gaan welke documenten voor verzending zijn vereist.
- (³) De leverancier aan wie is gegund, bezorgt aan de begunstigde een certificaat van een officiële instantie, waarin wordt verklaard dat voor het te leveren product de in de betrokken lidstaat geldende stralingsnormen niet zijn overschreden. Op het radioactiviteitsattest moet het gehalte aan caesium 134 en 137 en aan jodium 131 worden vermeld.
- (⁴) De leverancier legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering een plantengezondheidscertificaat voor.
- (⁵) Met het oog op eventueel opnieuw opzakken, dient de leverancier 2 % lege zakken extra te leveren van dezelfde kwaliteit als die waarin het product zich bevindt; op deze lege zakken dient eveneens de vermelding voor te komen, gevolgd door een hoofdletter R.
- (⁶) In afwijking van PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1, wordt de tekst van punt IV.A.3.c) gelezen: „de vermelding „Europese Gemeenschap” en de tekst van punt IV.A.3.b): „Splitterwten.”.
- (⁷) Een offerte is slechts geldig wanneer er nauwkeurig in is aangegeven voor welk type erwten zij geldt.
- (⁸) Gele of groene erwten (*Pisum sativum*) voor menselijke consumptie, afkomstig van de meest recente oogst. De erwten mogen niet kunstmatig gekleurd zijn. De spliterwten moeten ten minste gedurende twee minuten met stoom behandeld of berookt (*) zijn en zij moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:
- vochtgehalte: maximaal 15 %,
 - vreemde stoffen: maximaal 0,1 %,
 - gebroken erwten: maximaal 10 % (onder gebroken erwten wordt verstaan: de delen van erwten die door een zeef met ronde gaten met een diameter van 5 mm gaan),
 - erwten met afwijkende kleur of ontkleurd: maximaal 1,5 % (gele erwten), maximaal 15 % (groene erwten),
 - kooktijd: maximaal 45 minuten (na inweken gedurende twaalf uur) of maximaal 60 minuten (zonder inweken).
- (⁹) De goederen worden verscheept in containers van 20 voet op de condities FCL/FCL.
De leverancier draagt de kosten voor het leveren van de containers, getapeld in de terminal van de laadhaven. De begunstigde neemt alle verdere laadkosten voor zijn rekening, inclusief de kosten voor het weghalen van de containers uit de terminal.
De leverancier overhandigt aan de vertegenwoordiger van de begunstigde een paklijst met de volledige inhoud van elke container, met opgave van het aantal zakken per actienummer zoals aangegeven in het bericht van inschrijving.
De leverancier moet elke container afsluiten met een genummerd slot (Oneseal, Sysko, Locktainer 180 of een soortgelijke veiligheidssluiting), waarvan het nummer moet worden meegegeed aan de vertegenwoordiger van de begunstigde.

(*) De inschrijver aan wie is gegund, legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering een bewijs van beroking voor.

VERORDENING (EG) Nr. 560/1999 VAN DE COMMISSIE
van 15 maart 1999
inzake de levering van granen als voedselhulp

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1292/96 van de Raad van
27 juni 1996 betreffende het voedselhulpbeleid en het
beheer van de voedselhulp en van de specifieke acties ter
ondersteuning van de voedselzekerheid⁽¹⁾, en met name
op artikel 24, lid 1, onder b),

Overwegende dat bij deze verordening de lijst van de
landen en organisaties die in aanmerking komen voor
Gemeenschapssteun en de algemene criteria voor het
vervoer van de voedselhulp na het fob-stadium zijn vast-
gesteld;

Overwegende dat de Commissie, ingevolge een aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigden graan heeft toegewezen;

Overwegende dat dit product moet worden geleverd over-
eenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 2519/97
van de Commissie van 16 december 1997 tot vaststelling
van algemene voorschriften op grond van Verordening
(EG) nr. 1292/96 van de Raad voor de beschikbaarstelling
van als communautaire voedselhulp te leveren

producten⁽²⁾; dat met name de leveringstermijnen en
-voorwaarden om de aan de levering verbonden kosten te
bepalen, dienen te worden vastgesteld,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In het kader van de communautaire voedselhulp worden
in de Gemeenschap granen beschikbaar gesteld voor leve-
ring aan de in de bijlage vermelde begunstigden met
inachtneming van Verordening (EG) nr. 2519/97 en de in
de bijlage vermelde voorwaarden.

De inschrijver wordt geacht kennis te hebben genomen
van alle geldende algemene en bijzondere voorwaarden.
Elk ander in zijn offerte gemaakte beding of voorbehoud
is nietig.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende
op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van
de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 166 van 5. 7. 1996, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 346 van 17. 12. 1997, blz. 23.

BIJLAGE

PARTIJ A

1. **Actie nr.:** 461/97 (A1); 472/97 (A2)
2. **Begunstigde** (2): Euronaid, PO Box 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
(tel.: (31-70) 330 57 57; telefax: 364 17 01; telex: 30960 EURON NL)
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** door de begunstigde aan te wijzen
4. **Land van bestemming:** A1: Madagascar; A2: Haïti;
5. **Beschikbaar te stellen product:** meel van zachte tarwe
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 300
7. **Aantal partijen:** 1 in 2 delen (A1: 40 ton; A2: 260 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** (3) (5): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.B.1a))
9. **Verpakking** (7) (8): zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 [2.2. A. 1.d), 2.d) en B.4]
10. **Etikettering of merken** (6): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.B.3)
 - Voor het merken te gebruiken taal: Frans
 - Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap
12. **Voorgeschreven leveringsstadium:** franco laadhaven
13. **Alternatief leveringsstadium:** —
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** —
 - doorgangshaven of transitpakhuis: —
 - vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
 - eerste termijn: 19.4 — 9.5.1999
 - tweede termijn: 3 — 23.5.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
 - eerste termijn: —
 - tweede termijn: —
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
 - eerste termijn: 30.3.1999
 - tweede termijn: 13.4.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 5 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** (1): Afdeling Voedselhulp, ter attentie van de heer T. Vestergaard, gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200, B-1049 Brussel alleen op nummer: telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04
22. **Uitvoerrestitutie** (4): restitutie toepasselijk op 26.3.1999, vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 429/1999 van de Commissie (PB L 52 van 27.2.1999, blz. 16)

PARTIJEN B, C

1. **Actie nr.:** 468/97 (B); 471/97 (C)
2. **Begunstigde** (²): Euronaid, Postbus 12, 2501 CA Den Haag, Nederland
(tel.: (31-70) 33 05 757; fax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL)
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** door de begunstigde aan te wijzen
4. **Land van bestemming:** Haïti
5. **Beschikbaar te stellen product:** volwitte rijst (productcodes 1006 30 92 9900, 1006 30 94 9900, 1006 30 96 9900, 1006 30 98 9900)
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 1120
7. **Aantal partijen:** 2 (B: 560 ton; C: 560 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** (³) (⁵): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.A.1.f))
9. **Verpakking** (⁷) (⁸): zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (1.0. A. 1.c), 2.c) en B.6)
10. **Etikettering of merken** (⁶): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.A.3)
 - Voor het merken te gebruiken taal: Frans
 - Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap
12. **Voorgescreven leveringsstadium:** franco laadhaven
13. **Alternatief leveringsstadium:** —
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** —
 - doorgangshaven of transitpakhuis: —
 - vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
 - eerste termijn: B: 19.4 — 9.5.1999; C: 17.5 — 6.6.1999
 - tweede termijn: B: 3 — 23.5.1999; C: 31.5 — 20.6.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
 - eerste termijn: —
 - tweede termijn: —
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
 - eerste termijn: 30.3.1999
 - tweede termijn: 13.4.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 5 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** (¹): Afdeling Voedselhulp, ter attentie van de heer T. Vestergaard, gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200, B-1049 Brussel alleen op nummer: telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04
22. **Uitvoerrestitutie** (⁴): restitutie toepasselijk op 26.3.1999, vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 429/1999 van de Commissie (PB L 52 van 27.2.1999, blz. 16)

Voetnoten

- (¹) Aanvullende informatie: André Debongnie (tel.: (32-2) 295 14 65) of Torben Vestergaard (tel.: (32-2) 299 30 50).
- (²) De leverancier neemt zo spoedig mogelijk contact op met de begunstigde of zijn vertegenwoordiger om na te gaan welke documenten voor de verzending zijn vereist.
- (³) De leverancier bezorgt aan de begunstigde een certificaat van een officiële instantie, waarin wordt verklaard dat voor het te leveren product de in de betrokken lidstaat geldende stralingsnormen niet zijn overschreden. Op het radioactiviteitsattest moet het gehalte aan caesium 134 en 137 en aan jodium 131 worden vermeld.
- (⁴) Verordening (EG) nr. 259/98 van de Commissie (PB L 25 van 31.1.1998, blz. 39) is van toepassing voor de restitutie bij uitvoer. De in artikel 2 van voornoemde verordening bedoelde datum is de datum die is vermeld in punt 22 van deze bijlage.
- De aandacht van de leverancier wordt gevestigd op artikel 4, lid 1, laatste alinea, van genoemde verordening. De kopie van het certificaat wordt onmiddellijk ingediend zodra de uitvoeraangifte is aanvaard (fax: (32-2) 296 20 05).
- (⁵) De leverancier legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering de volgende bescheiden voor:
- plantengezondheidscertificaat;
 - bewijs van beroking. Granen/graanderivaten moeten vóór verzending met magnesiumfosfide worden gefumigeerd (ten minste 2 g/m³), waarbij ten minste vijf dagen moeten verlopen tussen de toepassing van het fumigeermiddel en het ventileren. Op het ogenblik van verzending moeten de nodige certificaten beschikbaar zijn.
- (⁶) In afwijking van PB C 114 van 29 april 1991, bladzijde 1, wordt de tekst van punt II.A.3.c) of II.B.3.c) als volgt gelezen: „de vermelding „Europese Gemeenschap””.
- (⁷) Met het oog op eventueel opnieuw opzakken, dient de leverancier 2 % lege zakken extra te leveren van dezelfde kwaliteit als die waarin het product zich bevindt; op deze lege zakken dient eveneens de vermelding voor te komen, gevolgd door een hoofdletter R.
- (⁸) De goederen worden verscheept in containers van 20 voet op de condities FCL/FCL.
- De leverancier draagt de kosten voor het leveren van de containers, gestapeld in de terminal van de laadhaven. De begunstigde neemt alle verdere laadkosten voor zijn rekening, inclusief de kosten voor het weghalen van de containers uit de terminal.
- De leverancier overhandigt aan de vertegenwoordiger van de begunstigde een paklijst met de volledige inhoud van elke container, met opgave van het aantal zakken per actienummer zoals aangegeven in het bericht van inschrijving.
- De leverancier moet elke container afsluiten met een genummerd slot (Oneseal, Sysko, Locktainer 180 of soortgelijke veiligheidssluiting), waarvan het nummer moet worden meegedeeld aan de vertegenwoordiger van de begunstigde.
-

VERORDENING (EG) Nr. 561/1999 VAN DE COMMISSIE

van 15 maart 1999

inzake de verkoop, bij een permanente openbare inschrijving, van olijfolie uit de voorraden van het Spaanse interventiebureau

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1638/98 van de Raad van 20 juli 1998 tot wijziging van Verordening nr. 136/66/EEG houdende de totstandbrenging van een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector oliën en vetten ⁽¹⁾, en met name artikel 3, lid 1,

Overwegende dat in artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 2754/78 van de Raad ⁽²⁾, gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2203/90 ⁽³⁾, is bepaald dat olijfolie uit de voorraden van de interventiebureaus bij openbare inschrijving wordt verkocht;

Overwegende dat het Spaanse interventiebureau, door toepassing van artikel 12, lid 1, van Verordening nr. 136/66/EEG van de Raad ⁽⁴⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1638/98 welk artikel tot en met 31 oktober 1998 van toepassing was, momenteel over een hoeveelheid olijfolie beschikt;

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr. 2960/77 van de Commissie ⁽⁵⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3818/85 ⁽⁶⁾, de voorschriften zijn vastgesteld voor de verkoop van olijfolie bij openbare inschrijving op de markt van de Gemeenschap of voor uitvoer; dat de situatie op de markt voor olijfolie thans gunstig is voor de verkoop van een deel van de betrokken olijfolie;

Overwegende dat er op de markt op dit ogenblik weinig bij de eerste persing verkregen en rechtstreeks als spijsolie te gebruiken olijfolie beschikbaar is in verhouding tot de vraag; dat om zoveel mogelijk handelaren voor hun onmiddellijke behoeften van een minimale hoeveelheid te kunnen voorzien, moet worden bepaald dat elke handelaar slechts voor een beperkte hoeveelheid biddingen kan indienen;

Overwegende dat speciale toepassingsbepalingen moeten worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat de transacties regelmatig verlopen en worden gecontroleerd;

Overwegende dat de lidstaten daartoe alle met de geldende voorschriften verenigbare aanvullende maatregelen moeten nemen die nodig zijn om te zorgen voor

een goed verloop van deze verkoop, alsook om de Commissie de nodige informatie te kunnen verstrekken;

Overwegende dat voorts de controleregeling moet worden aangevuld met de bepaling dat een monster voor onderzoek en tegenonderzoek wordt genomen;

Overwegende dat de in deze verordening vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Comité van beheer voor oliën en vetten,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Het Spaanse interventiebureau „Fondo Español de Garantía Agraria”, hierna „het FEGA” genoemd, houdt overeenkomstig deze verordening en Verordening (EEG) nr. 2960/77 een openbare inschrijving voor de verkoop, op de markt van de Gemeenschap, van de volgende hoeveelheden olijfolie:

- 20 000 ton courante bij de eerste persing verkregen olijfolie
- 55 000 ton bij de eerste persing verkregen olijfolie voor verlichting.

Deze hoeveelheden worden verkocht bij vijf openbare inschrijvingen, waarbij per inschrijving ongeveer een vijfde van de totale hoeveelheid, eventueel verhoogd met de bij de voorgaande inschrijving onverkocht gebleven hoeveelheden, wordt verkocht.

2. Indien een recipiënt meer dan 500 ton olie bevat, mag het het FEGA, in afwijking van artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2960/77, verschillende partijen vormen die elk uit slechts een deel van deze hoeveelheid olie bestaan.

Artikel 2

De oproep om te bieden wordt bekendgemaakt op 23 maart 1999.

De te koop aangeboden partijen olie en de plaats waar zij zijn opgeslagen, worden bekendgemaakt door aanplakking in de zetel van het FEGA, calle Beneficencia 8, E-28004 Madrid.

⁽¹⁾ PB L 210 van 28. 7. 1998, blz. 32.

⁽²⁾ PB L 331 van 28. 11. 1978, blz. 13.

⁽³⁾ PB L 201 van 31. 7. 1990, blz. 5.

⁽⁴⁾ PB 172 van 30. 9. 1966, blz. 3025/66.

⁽⁵⁾ PB L 348 van 30. 12. 1977, blz. 46.

⁽⁶⁾ PB L 368 van 31. 12. 1985, blz. 20.

Een afschrift van bovenbedoelde oproep om te bieden wordt onverwijld aan de Commissie gezonden.

Artikel 3

De biedingen moeten uiterlijk op de onderstaande data om 14.00 uur plaatselijke tijd in het bezit zijn van het FEGA in zijn zetel, calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid:

- 7 april 1999,
- 5 mei 1999,
- 9 juni 1999,
- 7 juli 1999,
- 21 juli 1999.

De biedingen moeten worden ingediend door natuurlijke of rechtspersonen die in de sector olijfolie werkzaam zijn en op grond daarvan op 31 december 1998 in een openbaar register van een lidstaat waren opgenomen.

Bovendien kan een inschrijver slechts biedingen indienen voor maximaal 500 ton courante bij de eerste persing verkregen olijfolie of 1 000 ton bij de eerste persing verkregen olijfolie voor verpliching.

Artikel 4

1. De biedingen voor bij de eerste persing verkregen olijfolie voor verlichting, betreffen olie met een zuurgehalte van 3°.

2. Als het zuurgehalte van de toegewezen olie verschilt van dat van de olie waarvoor het bod is gedaan, is de te betalen prijs gelijk aan de in het bod vermelde prijs:

- zuurgehalte van niet meer dan 3°:
verhoging met 0,32 EUR per tiende van een zuurgraad onder 3°,
- zuurgehalte van meer dan 3°:
verlaging met 0,32 EUR per tiende van een zuurgraad boven 3°.

Artikel 5

Uiterlijk twee dagen na het verstrijken van de voor de indiening van de biedingen geldende termijn, zendt het FEGA de Commissie een lijst met het hoogste bod voor elke te koop aangeboden partij, in welke lijst geen namen zijn vermeld.

Artikel 6

Uiterlijk op de tiende werkdag na afloop van elke voor de indiening van de biedingen vastgestelde termijn wordt de minimumverkoop prijs per 100 kg olie volgens de procedure van artikel 38 van Verordening nr. 136/66/EEG vastgesteld op basis van de ontvangen biedingen. Het besluit tot vaststelling van de minimumverkoop prijs wordt onverwijld aan de betrokken lidstaat meegedeeld.

Artikel 7

Onverminderd het bepaalde in artikel 10 van deze verordening, verkoopt het FEGA de olijfolie uiterlijk de vijfde werkdag na de dag waarop het in artikel 6 bedoelde besluit is meegedeeld. Het FEGA deelt de opslagbedrijven de lijst mee van de niet-toegewezen partijen.

Artikel 8

De in artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 2960/77 bedoelde waarborg wordt vastgesteld op 18 EUR per 100 kg.

Artikel 9

De in artikel 15 van Verordening (EEG) nr. 2960/77 bedoelde opslagvergoeding is gelijk aan 3 EUR per 100 kg.

Artikel 10

Onverminderd het bepaalde in artikel 11, lid 1 en lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2960/77, nemen het interventiebureau, de koper en het opslagbedrijf, voordat de toegewezen partij wordt afgehaald, een monster voor onderzoek en tegenonderzoek en laten zij dit monster analyseren overeenkomstig artikel 2, lid 4 en lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3472/85 van de Commissie (!).

Uiterlijk de dertigste werkdag na de dag waarop het in artikel 6 bedoelde besluit is meegedeeld, moet het interventiebureau over het eindresultaat van de analyses van dit monster beschikken.

a) Als het eindresultaat van de analyses van dit monster duidt op een verschil tussen de kwaliteit van de af te halen olijfolie en de in de oproep om te bieden opgenomen beschrijving van de kwaliteit, maar wordt bevestigd dat het wel degelijk olijfolie betreft als bedoeld in punt 1 van de bijlage bij Verordening nr. 136/66/EEG, gelden de volgende bepalingen:

- i) het interventiebureau brengt nog op dezelfde dag de diensten van de Commissie overeenkomstig het bepaalde in bijlage I, alsmede het opslagbedrijf en de koper op de hoogte;
- ii) de koper kan:
 - hetzij aanvaarden de partij van de geconstateerde kwaliteit over te nemen;
 - hetzij, ondanks de verklaring die hij op grond van het bepaalde in artikel 7, lid 6, onder b), van Verordening (EEG) nr. 2960/77 heeft ingediend, weigeren de partij over te nemen. In dit geval brengt de koper het interventiebureau en de Commissie overeenkomstig het bepaalde in bijlage II nog op dezelfde dag hiervan op de hoogte.

Onmiddellijk nadat deze formaliteiten zijn vervuld, wordt de koper ontslagen van al zijn verplichtingen voor de betrokken partij en worden de waarborgen vrijgegeven.

(!) PB L 333 van 11. 12. 1985, blz. 5.

- b) Indien het eindresultaat van de analyses van dit monster duidt op een andere kwaliteit van olijfolie als bedoeld in punt 1 van de bijlage bij Verordening nr. 136/66/EEG:
- brengt het interventiebureau nog op dezelfde dag de diensten van de Commissie overeenkomstig het bepaalde in bijlage I, alsmede het opslagbedrijf en de koper daarvan op de hoogte,
 - deelt de koper het interventiebureau nog op dezelfde dag mee dat hij de partij niet kan overnemen en brengt hij de Commissie nog op dezelfde dag hiervan op de hoogte, overeenkomstig de bijlagen I en II.

Onmiddellijk nadat deze formaliteiten zijn vervuld, wordt de koper ontslagen van al zijn verplichtingen voor de betrokken partij en worden de waarborgen vrijgegeven.

In afwijking van het bepaalde in artikel 13, lid 1, tweede alinea, van Verordening (EEG) nr. 2960/77, moet de toegewezen partij uiterlijk de zeventigste dag na die van de in artikel 6 bedoelde mededeling volledig zijn overgenomen.

Artikel 11

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

Lid van de Commissie

BIJLAGE I

Voor contacten met DG VI/C/4 (de heer M. Gazagnes) uitsluitend de volgende nummers gebruiken:

— telefax: (32-2) 296 60 09 of (32-2) 296 60 08

BIJLAGE II

Mededeling inzake de weigering van partijen die zijn toegewezen in het kader van de openbare inschrijving voor de verkoop van ton olijfolie uit de voorraden van het Spaanse interventiebureau

— Naam van de bieder aan wie is toegewezen:

— Datum van de openbare inschrijving:

— Datum van de weigering van de partij door de bieder aan wie is toegegeven:

Nummer partij	Hoeveelheid in ton	Adres opslagplaats	Reden voor de weigering

VERORDENING (EG) Nr. 562/1999 VAN DE COMMISSIE

van 15 maart 1999

tot wijziging van het op de restitutie voor granen toe te passen correctiebedrag

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1766/92 van de Raad van
30 juni 1992 houdende een gemeenschappelijke ordening
der markten in de sector granen ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd
bij Verordening (EG) nr. 923/96 van de Commissie ⁽²⁾, en
met name op artikel 13, lid 8,

Overwegende dat het correctiebedrag, van toepassing op
de restitutie voor granen, werd vastgesteld bij Verordening
(EG) nr. 484/1999 van de Commissie ⁽³⁾;

Overwegende dat het, gezien de cif-prijzen en de cif-
prijzen op termijn van heden, daarbij rekening houdende
met de verwachte ontwikkeling van de markt, nodig is het
geldende correctiebedrag, toepasselijk op de restitutie voor
granen, te wijzigen;

Overwegende dat het correctiebedrag volgens dezelfde
procedure als de restitutie moet worden vastgesteld; dat
het tussentijds kan worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Het correctiebedrag, van toepassing op de vooraf vastge-
stelde restituties voor de uitvoer van de in artikel 1, lid 1,
onder a), b) en c), van Verordening (EEG) nr. 1766/92
bedoelde producten, uitgezonderd mout, wordt gewijzigd
overeenkomstig de bijlage.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 16 maart 1999.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 181 van 1. 7. 1992, blz. 21.

⁽²⁾ PB L 126 van 24. 5. 1996, blz. 37.

⁽³⁾ PB L 57 van 5. 3. 1999, blz. 16.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 15 maart 1999 tot wijziging van het op de restitutie voor granen toe te passen correctiebedrag

(in EUR/t)

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

(1) De bestemmingen zijn de volgende:

- 01 alle derde landen,
- 02 andere derde landen,
- 03 de Verenigde Staten, Canada en Mexico,
- 04 Zwitserland en Liechtenstein.

NB: De zones zijn die welke worden omschreven door de gewijzigde Verordening (EEG) nr. 2145/92 van de Commissie (PB L 214 van 30. 7. 1992, blz. 20).

VERORDENING (EG) Nr. 563/1999 VAN DE COMMISSIE
van 15 maart 1999
tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1766/92 van de Raad van
30 juni 1992 houdende een gemeenschappelijke ordening
der markten in de sector granen ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd
bij Verordening (EG) nr. 923/96 van de Commissie ⁽²⁾,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1249/96 van de Commissie
van 28 juni 1996 tot vaststelling van uitvoeringsbepa-
lingen van Verordening (EEG) nr. 1766/92 van de Raad
ten aanzien van de invoerrechten in de sector granen ⁽³⁾,
laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2519/98 ⁽⁴⁾,
en met name op artikel 2, lid 1,

Overwegende dat in artikel 10 van Verordening (EEG) nr.
1766/92 is bepaald dat bij de invoer van de in artikel 1
van die verordening bedoelde producten de rechten van
het gemeenschappelijk douanetarief worden geheven; dat
voor de producten als bedoeld in lid 2 van dat artikel het
invoerrecht echter gelijk is aan de interventieprijs voor
deze producten bij de invoer, verhoogd met 55 % en
verminderd met de cif-invoerprijs van de betrokken
zending; dit invoerrecht mag echter niet hoger zijn dan
het recht van het gemeenschappelijk douanetarief;

Overwegende dat in artikel 10, lid 3, van Verordening
(EEG) nr. 1766/92 is bepaald dat de cif-invoerprijzen
worden berekend aan de hand van de representatieve
prijzen voor het betrokken product op de wereldmarkt;

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 1249/96 bepa-
lingen zijn vastgesteld voor de uitvoering van Verordening

(EEG) nr. 1766/92 ten aanzien van de invoerrechten in de
sector granen;

Overwegende dat de vastgestelde invoerrechten van
toepassing zijn totdat een nieuwe vaststelling in werking
treedt; dat de invoerrechten ook van kracht blijven als in
de twee weken die aan de volgende periodieke vaststelling
voorafgaan geen enkele notering beschikbaar is voor de in
bijlage II van Verordening (EG) nr. 1249/96 bedoelde
referentiebeurs;

Overwegende dat, voor het normaal functioneren van het
stelsel van invoerrechten, deze rechten voor de zwevende
valuta's moeten worden berekend aan de hand van de in
een referentieperiode geconstateerde representatieve
marktcoersen;

Overwegende dat de toepassing van Verordening (EG) nr.
1249/96 ertoe leidt de invoerrechten vast te stellen zoals
vermeld in de bijlagen bij deze verordening,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 10, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1766/92
bedoelde invoerrechten in de sector granen worden vast-
gesteld in bijlage I bij deze verordening en zijn bepaald
aan de hand van de in bijlage II vermelde elementen.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 16 maart 1999.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in
elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 maart 1999.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 181 van 1. 7. 1992, blz. 21.

⁽²⁾ PB L 126 van 24. 5. 1996, blz. 37.

⁽³⁾ PB L 161 van 29. 6. 1996, blz. 125.

⁽⁴⁾ PB L 315 van 25. 11. 1998, blz. 7.

BIJLAGE I

Invoerrechten voor de in artikel 10, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1766/92 bedoelde producten

GN-code	Omschrijving	Invoerrecht bij invoer over land, langs de binnenwateren of over zee vanuit havens aan de Middellandse Zee, de Zwarte Zee of de Oostzee (in EUR/ton)	Invoerrecht bij invoer door de lucht of over zee vanuit andere havens ⁽²⁾ (in EUR/ton)
1001 10 00	Harde tarwe van hoge kwaliteit	52,10	42,10
	van gemiddelde kwaliteit ⁽¹⁾	62,10	52,10
1001 90 91	Zachte tarwe, zaaigoed	50,13	40,13
1001 90 99	Zachte tarwe van hoge kwaliteit, andere dan voor zaaidoeleinden ⁽³⁾	50,13	40,13
	van gemiddelde kwaliteit	83,80	73,80
	van lage kwaliteit	103,05	93,05
1002 00 00	Rogge	96,13	86,13
1003 00 10	Gerst, zaaigoed	96,13	86,13
1003 00 90	Gerst, niet bestemd voor zaaidoeleinden ⁽³⁾	96,13	86,13
1005 10 90	Maïs, zaaigoed, andere dan hybriden	100,78	90,78
1005 90 00	Maïs, andere dan zaaigoed ⁽³⁾	100,78	90,78
1007 00 90	Graansorgho, andere dan hybriden bestemd voor zaaidoeleinden	96,13	86,13

⁽¹⁾ Voor harde (durum)tarwe die niet voldoet aan de in bijlage I van Verordening (EG) nr. 1249/96 bedoelde minimumkwaliteit voor harde tarwe van gemiddelde kwaliteit, geldt het invoerrecht dat is vastgesteld voor zachte tarwe van lage kwaliteit.

⁽²⁾ Voor producten die via de Atlantische Oceaan of het Suezkanaal in de Gemeenschap worden aangevoerd (artikel 2, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1249/96) komt de importeur in aanmerking voor een verlaging van het invoerrecht met:

— 3 EUR/ton, als de loshaven aan de Middellandse Zee ligt, of

— 2 EUR/ton, als de loshaven in Ierland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Zweden, Finland of aan de Atlantische kust van het Iberisch Schiereiland ligt.

⁽³⁾ De importeur komt in aanmerking voor een forfaitaire verlaging van het invoerrecht met 14 of 8 EUR/ton, als aan de in artikel 2, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1249/96 vastgestelde voorwaarden is voldaan.

BIJLAGE II

Berekeningselementen

(periode van 1 maart 1999 tot en met 12 maart 1999)

1. Gemiddelden over de twee weken vóór de dag van de vaststelling:

Beursnoteringen	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Product (eiwitgehalte bij 12 % vocht)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	van gemiddelde kwaliteit (*)	US barley 2
Notering (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Golf-premie (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Grote-Meren premie (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(*) Een korting („discount”) van 10 EUR per t. (Artikel 4, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1249/96).

(**) Fob Golf.

2. Vrachttarieven/kosten: Golf van Mexico — Rotterdam: 11,70 EUR/t; Grote Meren — Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Subsidies bedoeld in artikel 4, lid 2, derde alinea, van Verordening (EG) nr. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

RICHTLIJN 1999/10/EG VAN DE COMMISSIE

van 8 maart 1999

houdende afwijkingen van artikel 7 van Richtlijn 79/112/EEG van de Raad inzake de etikettering van levensmiddelen

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 79/112/EEG van de Raad van 18 december 1978 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake etikettering en presentatie van levensmiddelen alsmede inzake de daarvoor gemaakte reclame⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/4/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽²⁾, inzonderheid op artikel 7, lid 3, onder d), en lid 4,

Overwegende dat in artikel 7, lid 2, onder a) en b), van Richtlijn 79/112/EEG wordt bepaald dat de hoeveelheid van een ingrediënt op de etikettering van een levensmiddel moet worden vermeld wanneer dit ingrediënt in de verkoopbenaming voorkomt of opvallend op de etikettering wordt aangegeven;

Overwegende dat krachtens Richtlijn 94/54/EG van de Commissie⁽³⁾, gewijzigd bij Richtlijn 96/21/EG van de Raad⁽⁴⁾, de vermelding „met zoetstof(fen)” of „met suiker(s) en zoetstof(fen)” verplicht is op de etikettering van producten die deze ingrediënten bevatten; dat deze vermelding samen met de verkoopbenaming moet worden aangebracht;

Overwegende dat de in de Richtlijn 94/54/EG opgenomen verplichting deze vermelding aan te brengen meebrengt dat de vermelding van de hoeveelheid van dit ingrediënt of deze ingrediënten krachtens artikel 7, lid 2, onder a) en/of b), van Richtlijn 79/112/EEG verplicht is;

Overwegende dat de vermelding van de hoeveelheid zoetstoffen echter geen factor is die bij de aankoop van een levensmiddel bepalend is voor de keuze van de consument;

Overwegende dat voorts vermeldingen inzake de toevoeging van vitamines en mineralen tot gevolg hebben dat voedingswaarde-etikettering overeenkomstig Richtlijn 90/496/EEG van de Raad⁽⁵⁾ verplicht is;

Overwegende dat deze vermeldingen worden beschouwd als een integrerend deel van de handelsbenaming of als een opvallend aangegeven ingrediënt in de zin van artikel 7, lid 2, onder a) en/of b), van Richtlijn 79/112/EEG en derhalve tot gevolg hebben dat de vermelding van de hoeveelheid vitamines en mineralen verplicht is;

Overwegende dat deze dubbele informatie niet nuttig is voor de consument en deze zelfs in verwarring kan brengen, aangezien de hoeveelheid krachtens artikel 7, lid 4, van Richtlijn 79/112/EEG als percentage moet worden vermeld, terwijl de hoeveelheid voor de voedingswaarde-etikettering in milligram moet worden vermeld;

Overwegende dat gelet op het voorgaande nieuwe uitzonderingen op de voorschriften inzake de kwantitatieve vermelding van ingrediënten dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat overigens in artikel 7, lid 4, van Richtlijn 79/112/EEG wordt bepaald dat de vermelde hoeveelheid, uitgedrukt als percentage, overeenstemt met de hoeveelheid van het ingrediënt of de ingrediënten op het ogenblik waarop zij werden gebruikt; dat in dit lid echter wordt bepaald dat uitzonderingen op dit principe mogelijk zijn;

Overwegende dat voorts de samenstelling van bepaalde levensmiddelen zich aanzienlijk wijzigt door de bereiding of door andere behandelingen, waarbij vochtverlies van ingrediënten optreedt;

Overwegende dat voor deze producten een uitzondering op de in artikel 7, lid 4, van Richtlijn 79/112/EEG vermelde wijze van berekening van de hoeveelheden van de ingrediënten nodig blijkt om te zorgen voor een betere benadering van de werkelijke samenstelling van het levensmiddel en zodoende misleiding van de consument te voorkomen;

Overwegende dat in artikel 6, lid 5, onder a), van Richtlijn 79/112/EEG hetzelfde beginsel wordt gehanteerd voor de volgorde van de ingrediënten in de lijst van ingrediënten;

Overwegende dat echter in dit artikel 6 uitzonderingen voor bepaalde levensmiddelen of ingrediënten zijn opgenomen en dat derhalve met het oog op de samenhang identieke uitzonderingen voor de wijze van berekening van de hoeveelheden dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat de doelstellingen van de voorgenomen maatregel, namelijk de waarborging van een effectieve tenuitvoerlegging van het beginsel dat de hoeveelheden van de ingrediënten dienen te worden vermeld, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 3 B van het Verdrag, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, daar de basisvoorschriften in de communautaire wetgeving zijn opgenomen; dat deze richtlijn zich beperkt tot het vereiste minimum om deze doelstellingen te verwezenlijken en niet verder gaat dan hiertoe nodig is;

⁽¹⁾ PB L 33 van 8. 2. 1979, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 43 van 14. 2. 1997, blz. 21.

⁽³⁾ PB L 300 van 23. 11. 1994, blz. 14.

⁽⁴⁾ PB L 88 van 5. 4. 1996, blz. 5.

⁽⁵⁾ PB L 276 van 6. 10. 1990, blz. 40.

Overwegende dat de in deze richtlijn vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Permanent Comité voor levensmiddelen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Artikel 7, lid 2, onder a) en b), van Richtlijn 79/112/EEG is niet van toepassing in de gevallen waarin overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 94/54/EG de vermelding „zoetstof(fen)” of „suiker(s) en zoetstof(fen)” samen met de verkoopbenaming van een levensmiddel wordt aangebracht.

2. Artikel 7, lid 2, onder a) en b), van Richtlijn 79/112/EEG is niet van toepassing op de vermeldingen inzake de toevoeging van vitamines en mineralen, in de gevallen waarin voor deze stoffen een voedingswaarde-etikettering van toepassing is.

Artikel 2

1. In afwijking van het in artikel 7, lid 4, van Richtlijn 79/112/EEG neergelegde beginsel geldt voor de vermelding van de hoeveelheid van de ingrediënten het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit artikel.

2. Voor levensmiddelen waarbij door een thermische of andere behandeling vochtverlies is opgetreden, komt de vermelde hoeveelheid overeen met de gebruikte hoeveelheid van het ingrediënt of de ingrediënten, uitgedrukt als gehalte van het eindproduct. Deze hoeveelheid wordt uitgedrukt als percentage.

Wanneer de hoeveelheid van een ingrediënt of de totale hoeveelheid van alle ingrediënten, die op de verpakking is vermeld, echter groter is dan 100 %, wordt de hoeveelheid in plaats daarvan vermeld als het gewicht van de hoeveelheid ingrediënt of ingrediënten die voor de bereiding van 100 gram eindproduct is of zijn gebruikt.

3. De hoeveelheid van vluchtige ingrediënten wordt vermeld als hun gewichtspercentage in het eindproduct.

De hoeveelheid van ingrediënten die in geconcentreerde of gedroogde vorm worden gebruikt en tijdens de fabricage worden gereconstitueerd kan worden vermeld als

hun gewichtspercentage voordat zij werden geconcentreerd of gedroogd.

Wanneer het om geconcentreerde of gedroogde levensmiddelen gaat waaraan water moet worden toegevoegd, kan de hoeveelheid van de ingrediënten worden uitgedrukt als gewichtspercentage in het gereconstitueerde product.

Artikel 3

De lidstaten nemen uiterlijk op 31 augustus 1999 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aan om ervoor te zorgen dat:

- de handel in producten die aan deze richtlijn voldoen uiterlijk op 1 september 1999 wordt toegestaan;
- producten die niet aan deze richtlijn voldoen uiterlijk op 14 februari 2000 worden verboden. De handel in producten die niet aan deze richtlijn voldoen maar vóór deze datum in de handel zijn gebracht of zijn geëtiketteerd, is echter toegestaan zolang de voorraad strekt.

Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 8 maart 1999.

Voor de Commissie

Martin BANGEMANN

Lid van de Commissie

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 10 februari 1999

inzake een procedure op grond van artikel 86 van het EG-Verdrag

(IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)

(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 239)

(Slechts de teksten in de Finse en de Zweedse taal zijn authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/198/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari
1962, eerste verordening over de toepassing van de arti-
kelen 85 en 86 van het Verdrag ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij
de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en
Zweden, inzonderheid op artikel 3,

Gelet op het besluit van de Commissie van 5 mei 1997
om in deze zaak de procedure in te leiden,

Na de betrokken onderneming in de gelegenheid te
hebben gesteld haar standpunt kenbaar te maken terzake
van de bezwaren van de Commissie,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mede-
dingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

a) Voorwerp van de beschikking

- (1) In het kader van een ambtshalve ingeleide proce-
dure, volgend op Beschikking 95/364/EG van de
Commissie van 28 juni 1995 op grond van artikel
90, lid 3, van het EG-Verdrag ⁽²⁾, betreffende het
stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen
dat op de luchthaven Brussel-Nationaal is inge-
voerd, verricht de Commissie thans een onderzoek

naar de kortingregelingen voor landingsvergoe-
dingen op de luchthavens van de Gemeenschap.

b) De betrokken onderneming

- (2) „IImailulaitos/Luftfartsverket” (de Finse dienst voor
de Burgerluchtvaart), hierna „IL” genoemd, is sinds
1991 een financieel autonome overheidsondernem-
ing onder toezicht van de minister van Verkeer
en Communicatie. Voordien vormde zij een
centrale dienst van het ministerie van Transport
onder de naam Luchtvaartdienst.
- (3) Wet nr. 1123/90 van 14 december 1990 tot oprich-
ting van de IL en tot vaststelling van zijn statuten,
bevat de werkingsmodaliteiten en de doelstellingen
van de IL. Artikel 2 somt de verschillende taken
van de IL op:
- „De dienst voor Burgerluchtvaart levert de diensten
die de veiligheid en de goede werking van de lucht-
haven en van de vluchten waarborgen, zowel voor
de burger- als voor de militaire luchtvaart (. . .).
De dienst voor Burgerluchtvaart is belast met de
algemene luchtveiligheid en geeft de nodige
vergunningen en licenties af (. . .).”
- (4) De IL heft dus vergoedingen als tegenprestatie voor
het verrichten van diensten in verband met het
landen en het opstijgen van vliegtuigen die van de
door haar beheerde luchthavenvoorzieningen
gebruikmaken.

⁽¹⁾ PB 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.

⁽²⁾ PB L 216 van 12. 9. 1995, blz. 8.

c) **Het relevante stelsel — de landingsvergoedingen**

- (5) De „International Civil Aviation Organisation” (ICAO — Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) beveelt haar leden in haar „Airport Economics Manual” (Handboek inzake de luchthaven-economie)⁽³⁾ aan de landingsvergoedingen te berekenen op basis van het maximaal toegelaten gewicht bij het opstijgen („Maximum take-off weight — MTOW”). De landingsvergoeding wordt daarin als volgt omschreven: „Rechten en vergoedingen, geheven voor het gebruik van start- en landingsbanen, taxibanen en parkeerplatforms, met inbegrip van de bijbehorende lichtbakens, alsmede voor de verkeersleidings- en luchthavendiensten.”.
- (6) De vergoeding omvat de „exploitatie-, onderhouds- en administratiekosten voor deze banen en platformen, evenals voor de voertuigen en het materieel dat aldaar wordt gebruikt, met inbegrip van de uitgaven voor personeel, onderhoudsvoertuigen, elektriciteit en brandstoffen”.
- (7) Volgens artikel 6 van de vermelde wet nr. 1123/90, kunnen de landingsvergoedingen op de door de IL beheerde luchthavens indien nodig bij decreet worden vastgesteld. Aangezien een dergelijk decreet ontbreekt, worden de landingsvergoedingen en de eventuele kortingen daarop door de IL zelf vastgesteld.
- (8) Voor het jaar 1998 heeft de IL de landingsvergoedingen als volgt berekend:
- voor binnenlandse vluchten: 17 of 20 FIM⁽⁴⁾ (afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig) per ton MTOW;
 - voor internationale vluchten: 50,50 FIM per ton MTOW.
- (9) Uit milieuoverwegingen wordt voor landingen tussen 22.00 uur en 6.00 uur voor alle Finse luchthavens behalve die van Helsinki-Vantaa, een coëfficiënt van 1,3 toegepast.
- (10) De volgende kortingsregeling geldt uitsluitend voor internationale vluchten:

Aantal landingen op Finse luchthavens in de laatste zes maanden voor een gegeven luchtvaartmaatschappij	Kortingen van toepassing op alle landingen van de luchtvaartmaatschappij voor de volgende zes maanden		
	(in 1996)	(in 1997)	(in 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

- (11) Op 20 mei 1997 werd de IL een mededeling van punten van bezwaar gezonden. Daarin werd vastgesteld dat twee maatregelen een inbreuk op artikel 86 van het Verdrag zouden kunnen opleveren; het stelsel van kortingen volgens stijgend volume (zie overweging 10) en het doen variëren van de vergoedingen naar gelang van het land van herkomst van de vlucht (zie overweging 8).
- (12) Ofschoon de IL stelt dat de redenen voor de invoering in 1977 van het stelsel van kortingen op basis van het aantal vluchten niet bekend zijn, voert zij als eerste punt aan dat de „grote gebruikers” het voordeel bieden dat deze de garantie bieden dat betaling zal geschieden.
- (13) De IL stelt:
- „Voor de eigenaars van luchthavens bieden de grote gebruikers het voordeel dat het om klanten gaat die financiële zekerheid bieden. De grote gebruikers hebben nooit betalingsproblemen gehad, en voor hen dienen geen voorzieningen voor nog uitstaande betalingen te worden getroffen”.
- (14) Volgens de IL zijn de betrokken kortingen de laatste jaren echter aanzienlijk geringer geworden (van 20 % in 1989 tot 4 % in 1998).
- (15) In zijn antwoord van 19 november 1997 op een verzoek om inlichtingen van de Commissie van 28 oktober 1997 heeft de IL verklaard dat die kortingsregeling met ingang van 1 januari 1999 zal worden afgeschaft.
- (16) De IL stelt tenslotte dat die evolutie door de IATA is goedgekeurd: de IATA zou tijdens een vergadering met de IL in april 1996 „een geleidelijke wijziging van de regeling hebben goedgekeurd” en de IL hebben verzocht zijn regeling niet bruusk te wijzigen, hetgeen anders tot zware financiële problemen voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen zou leiden.
- (17) Wat de verschillende vergoeding naar gelang van het land van herkomst van de vlucht betreft, wijst de IL erop dat de technische en operationele eisen die aan de luchthavens worden gesteld (lengte en slijtvastheid van de start- en landingsbanen, openingstijden en de beschikbaarheid van de luchthavens) voor binnenlandse en internationale vluchten verschillend zijn. Die verschillende eisen verklaren waarom de vergoeding variabel is.

⁽³⁾ ICAO-document 9562.1991.

⁽⁴⁾ 1 FIM = 0,1681 EUR.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

a) Toepasselijke wettelijke en procedurele bepalingen

- (18) Er zij op gewezen dat Verordening nr. 17 bij Verordening nr. 141 van de Raad⁽⁵⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening nr. 1002/67/EEG⁽⁶⁾, buiten toepassing is verklaard voor de vervoersector, teneinde met de specifieke kenmerken van die sector rekening te houden. Bijgevolg gelden Verordening nr. 141 en de voor de vervoersector specifieke procedureverordeningen enkel voor de concurrentiebeperkende praktijken binnen de markt voor het vervoer.
- (19) Bij Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad⁽⁷⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2410/92⁽⁸⁾ worden de regels voor de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het luchtvervoer vastgesteld.
- (20) De diensten in verband met de toegang tot luchthavenvoorzieningen vormen echter geen rechtstreeks onderdeel van de luchtvervoerdienst die aan de reizigers wordt geleverd. Die activiteiten ontsnappen derhalve aan de werking van de specifieke procedureverordeningen voor de vervoersector, en wat de toepassing van artikel 85 en artikel 86 van het Verdrag betreft, vallen zij dus onder Verordening nr. 17.

b) Het begrip „onderneming”

- (21) Het is vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen⁽⁹⁾ dat het begrip „onderneming” elke eenheid omvat die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd.
- (22) De artikelen 85 en 86 van het Verdrag zijn van toepassing op de gedragingen van een openbaar lichaam, indien is aangetoond dat de staat via dit lichaam economische activiteiten van industriële of commerciële aard verricht, bestaande in het op de markt aanbieden van goederen en diensten. Daarbij is het niet van belang of de staat rechtstreeks via een tot het openbaar bestuur behorend orgaan handelt dan wel via een lichaam waaraan hij bijzondere of exclusieve rechten heeft verleend. Bijgevolg dient de aard van de activiteiten van het openbare bedrijf of het lichaam waaraan de staat bijzondere of exclusieve rechten heeft verleend, te worden onderzocht⁽¹⁰⁾.

⁽⁵⁾ PB 124 van 28. 11. 1962, blz. 2751/62.

⁽⁶⁾ PB 306 van 16. 12. 1967, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L 374 van 31. 12. 1987, blz. 1.

⁽⁸⁾ PB L 240 van 24. 8. 1992, blz. 18.

⁽⁹⁾ Arrest van 23 april 1991 in zaak C-41/90, Höfner & Elser, Jurispr. 1991, blz. I-1979, r.o. 21, en arrest van 17 februari 1993 in gevoegde zaken C-159/91 en C-160/91, Poucet, Jurispr. 1993, blz. I-637, r.o. 17.

⁽¹⁰⁾ Zie arrest van 16 juni 1987 in zaak 118/85, Commissie/Italië, Jurispr. 1987, blz. 2599, r.o. 7 en 8; arrest van 18 maart 1997 in zaak C-343/95, Diego Cali & Figli/Servicesi Ecologici Porto di Genova, Jurispr. 1997, blz. I-1547, r.o. 16-18.

- (23) In dit verband bestaat er geen twijfel over het feit dat de IL, waarvan de voornaamste activiteit⁽¹¹⁾ erin bestaat tegen vergoeding aan de luchtvaartmaatschappijen diensten te leveren in verband met de toegang tot de burgerluchthavenvoorzieningen, inderdaad een onderneming is in de zin van artikel 86 van het Verdrag, volgens de door het Hof van Justitie gegeven omschrijving.

c) Relevante markt

- (24) Zoals het Hof van Justitie in zijn arrest in de zaak Porto di Genova⁽¹²⁾ heeft vastgesteld, kan de organisatie van havenwerkzaamheden in één haven voor rekening van derden een relevante markt vormen in de zin van artikel 86. Evenzo beschouwde het Hof in zijn arrest in de zaak Corsica Ferries II⁽¹³⁾ de markt voor loodsdiensten in de haven van Genua als de relevante markt.
- (25) Wanneer die redenering met betrekking tot de luchthavens wordt gehanteerd, is in de onderhavige zaak de relevante markt die van de diensten die verband houden met de toegang tot de luchthavenvoorzieningen waarvoor de vergoedingen verschuldigd zijn. Het gaat om dezelfde marktomschrijving als die welke in Beschikking 95/364/EG⁽¹⁴⁾ wordt toegepast.
- (26) Meer bepaald gaat het om de diensten in verband met de exploitatie en het onderhoud van de start- en landingsbanen, de taxibanen, de parkeerplatforms en de naderingsbegeleidingshulpmiddelen voor vurgerluchtvaart.
- (27) Overigens vormen de luchtverbindingen binnen de EER op korte en middellange afstand een aanpalende doch onderscheiden markt, die door de gevolgen van het gedrag van de onderneming op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen nadelig wordt beïnvloed. Bijgevolg is het dan ook op die markt dat de gevolgen van het misbruik van een machtspositie door de IL zich kunnen doen gevoelen.
- (28) Van de 25 door de IL beheerde luchthavens zijn er slechts vijf met een belangrijk internationaal luchtverkeer (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere). Indien Helsinki buiten beschouwing wordt gelaten, bestaat het internationaal verkeer uit een aantal lijnvluchten met bestemming Stockholm, Hamburg, Kopenhagen, Petrozavodsk (Rusland), Murmansk (Rusland) en Lulea (Zweden), alsmede uit talrijke chartervluchten.
- (29) Die luchthavens met internationaal verkeer zijn weinig substitueerbaar, zodat elk als een onderscheiden geografische markt kan worden beschouwd.

⁽¹¹⁾ Zie de overwegingen 2, 3 en 4.

⁽¹²⁾ Arrest van 10 december 1991 in zaak C-179/90, Mercati convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli, Jurispr. 1991, blz. I-5889.

⁽¹³⁾ Arrest van 17 mei 1994 in zaak C-18/93, Corsica Ferries Italia/Corpo dei piloti del porto di Genova, Jurispr. 1994, blz. I-1783.

⁽¹⁴⁾ Zie voetnoot 2.

- (30) De luchtvaartmaatschappijen die regelmatige luchtdiensten of binnenlandse charterdiensten en charterdiensten binnen de EER verrichten vanuit of met bestemming Finland, zijn immers verplicht om gebruik te maken van de door de IL beheerde luchthavens (van de 29 luchthavens in Finland zijn er slechts vier particuliere, niet door de IL beheerde luchthavens). De overige luchthavens bevinden zich in andere lidstaten op enkele honderden kilometers afstand.
- (31) Bijgevolg zijn de binnenlandse luchtdiensten en de luchtdiensten binnen de EER waarbij van de door de IL beheerde luchthavens gebruik wordt gemaakt, voor tal van passagiers die Finland als vertrekpunt of bestemming hebben, niet substituïerbaar door diensten die in andere luchthavens binnen de EER worden aangeboden.
- (32) De luchtvaartmaatschappijen die binnenlandse diensten of diensten binnen de EER verrichten vanuit of met bestemming Finland, hebben dus geen andere keuze dan gebruik te maken van de door de IL beheerde luchthavens en de in die luchthavens geboden diensten voor toegang tot de luchthavenvoorzieningen.

d) Machtpositie

- (33) Het Hof van Justitie heeft voor recht verklaard dat een onderneming die op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt een wettelijk monopolie bezit, kan worden geacht een machtspositie in de zin van artikel 86 van het Verdrag in te nemen⁽¹⁵⁾.
- (34) Dit is het geval voor de IL, een openbare onderneming die, gezien het uitsluitende recht dat haar bij wet nr. 1123/90 is toegekend, in haar hoedanigheid van luchthavenautoriteit op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen waarvoor de betrokken vergoeding wordt geheven, in elk van de vijf Finse luchthavens met internationaal luchtverkeer een machtspositie inneemt.

e) Wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt

- (35) In 1996 hebben rond de 9 miljoen passagiers van de vijf Finse luchthavens met verbindingen binnen de EER gebruikgemaakt, en werd door de vijf luchthavens meer dan 91 000 ton vracht behandeld.
- (36) Bijgevolg kunnen die luchthavens tezamen met hun verbindingen binnen de EER worden geacht een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt te vormen, indien de redenering van het Hof van Justitie in zijn arresten Crespelle⁽¹⁶⁾ en Almelo⁽¹⁷⁾ op de onderhavige zaak wordt toegepast.

In de zaak Crespelle heeft het Hof immers voor recht verklaard dat, „doordat aldus ten gunste van die ondernemingen een aantal naast elkaar liggende monopolies wordt gecreëerd die weliswaar territoriaal begrensd zijn, doch in hun totaliteit het gehele grondgebied van een lidstaat beslaan, die nationale bepalingen een machtspositie doen ontstaan op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 86 van het Verdrag”⁽¹⁸⁾.

- (37) A fortiori kunnen een aantal naast elkaar liggende monopolies die onder zeggenschap van dezelfde onderneming (de IL) staan, een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt vormen.

f) Misbruik van machtspositie

De frequentiegebonden kortingen

- (38) Die regeling, waartegen bezwaar was aangevoerd op grond van artikel 86 van het Verdrag, zal in de onderhavige beschikking niet verder worden behandeld aangezien IL heeft aangekondigd dat zij met ingang van 1 januari 1999 zal worden afgeschaft en tevens gelet op de uitspraak van de Commissie in Beschikking 95/364/EG.

Het verschil in vergoedingen naar gelang van de aard van de vlucht (binnenlands of binnen de EER)

- (39) Artikel 86 is van toepassing op concurrentiebeperkende gedragingen van ondernemingen die zij uit eigen beweging aannemen. Luidens dit artikel is het voor een onderneming met een machtspositie op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt verboden om ten opzichte van handelspartners bij gelijkwaardige prestaties ongelijke voorwaarden toe te passen waarmee deze laatsten nadeel wordt berokkend bij de mededinging.
- (40) Het arrest van het Hof van Justitie in de zaak Corsica Ferries II⁽¹⁹⁾ is in dit verband ondubbelzinnig. In deze zaak heeft het Hof voor recht verklaard:

„1. Artikel 1, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, verzet zich ertegen, dat in een lidstaat voor identieke loodsdiensten verschillende tarieven worden toegepast naargelang de onderneming die zeevervoer tussen twee lidstaten verricht, al dan niet een schip exploiteert dat is gerechtigd tot cabotage, die is voorbehouden aan schepen die de vlag van die staat voeren.

⁽¹⁵⁾ Zie voetnoot 9: arrest van 23 april 1991, Höfner & Elser, r.o. 28; arrest van 18 juni 1991 in zaak C-260/89, ERT, Jurispr. 91, blz. I-2925, r.o. 31.

⁽¹⁶⁾ Arrest van 5 oktober 1994 in zaak C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne, Jurispr. 1994, blz. I-5077.

⁽¹⁷⁾ Arrest van 27 april 1994 in zaak C-393/92, Gemeente Almelo e.a./Energiebedrijf IJsselmij, Jurispr. 1994, blz. I-1477.

⁽¹⁸⁾ Zie r.o. 17.

⁽¹⁹⁾ Zie voetnoot 13.

2. De artikelen 90, lid 1, en 86 van het EEG-Verdrag houden voor een nationale instantie die de tarieven goedkeurt van een onderneming die het uitsluitend recht heeft op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt verplichte loodsdiens ten verrichten, een verbod in om deze onderneming in staat te stellen verschillende tarieven toe te passen, naargelang de zeevervoeronderneming vervoerdiensten verricht tussen lidstaten dan wel tussen havens op het nationale grondgebied, voorzover de handel tussen lidstaten daardoor ongunstig wordt beïnvloed".
- (41) In zijn conclusie in die zaak stelde advocaat-generaal Van Gerven het volgende⁽²⁰⁾:
- „<...> Waar het om gaat, is dat de differentiaties geen enkel verband houden met de aard van de aangeboden loodsdiens, die in beide gevallen (schepen toegelaten tot de nationale kustvaart of schepen die regelmatige trajecten tussen Italiaanse havens verzorgen enerzijds, andere schepen anderzijds) precies hetzelfde is. Mijns inziens staat men hier duidelijk voor een toepassingsgeval van de vorm van misbruik van economische machtspositie die in artikel 86, tweede alinea, onder c), van het EG-Verdrag, wordt genoemd, namelijk „het toepassen ten opzichte van handelspartners van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkend bij de mededinging"(*).
- (* Voetnoot 61: Op dit punt kan inderdaad een parallel worden getrokken met de situatie die voorlag in het arrest *United Brands* (arrest van 14 februari 1978, zaak 27/76, Jurispr. 1978, blz. 207): het Hof oordeelde daar dat de discriminerende prijspolitiek van UBC, waarbij aan rijpers respectievelijk distributeurs van lidstaat tot lidstaat verschillende prijzen werden aangerekend voor levering van in wezen gelijke hoeveelheden en soorten bananen, misbruik van een machtspositie opleverde aangezien deze van lidstaat tot lidstaat verschillende prijzen een belemmering vormden voor het vrije verkeer van goederen (r.o. 232) en aldus een strikte afscherming van de nationale markten met kunstmatig verschillende prijsniveaus werd verwezenlijkt, waardoor bepaalde rijpers/distributeurs in een ongunstige concurrentiepositie werden gebracht, omdat de mededinging, vergeleken met wat deze had moeten zijn, erdoor werd vervalst (r.o. 233). Dezelfde redenering kan mutatis mutandis in onderhavige zaak worden toegepast: de gedifferentieerde tarieven van de Corporatie vormen een hinderpaal voor het vrij verrichten van intracommunautaire zeevervoerdiensten en brengen de verrichters van dergelijke diensten in een ongunstige concurrentiepositie.".
- (42) Wanneer die redenering op de luchthavens wordt toegepast, blijkt dat het door de IL ingevoerde stelsel van gedifferentieerde landingsrechten (hogere vergoedingen voor vluchten binnen de EER) tot gevolg heeft dat ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen ongelijke voorwaarden worden toegepast bij gelijkwaardige prestaties in verband met het landen en opstijgen van vliegtuigen, waarmede hun nadeel bij de mededinging wordt berokkend, hetgeen misbruik van machtspositie oplevert in de zin van artikel 86, tweede alinea, onder c).
- (43) Het is duidelijk dat een dergelijk stelsel als rechtstreeks gevolg heeft dat de maatschappijen die intracommunautaire vluchten verzorgen, worden benadeeld doordat de kostprijscomponenten voor de ondernemingen op kunstmatige wijze worden gewijzigd naargelang zij binnenlandse verbindingen dan wel verbindingen binnen de EER verzorgen.
- (44) Tegen deze inbreuk op het Verdrag brengt de IL in dat de invoering van een dergelijke regeling gerechtvaardigd is omdat „de technische en operationele eisen die aan de luchthavens worden gesteld, en dienovereenkomstig ook de kosten, voor binnenlandse vluchten verschillen van die voor internationale vluchten, en wel om de volgende redenen:
- i) de eisen inzake de lengte van de start- en landingsbanen zijn verschillend;
 - ii) de eisen inzake de slijtbaarheid van de start- en landingsbanen zijn verschillend;
 - iii) de eisen inzake de openingstijden van de luchthavens zijn verschillend;
 - iv) de eisen inzake de beschikbaarheid van de luchthavens zijn verschillend".
- (45) De IL voert in het bijzonder de volgende argumenten aan:
- i) Eisen inzake de lengte van de start- en landingsbanen
 - de vluchtroutes binnen Finland zijn gemiddeld ongeveer 300 à 400 km lang, terwijl de gemiddelde vliegafstand tussen Finland en de overige lidstaten van 1 500 km tot 2 000 km varieert, met een maximum van 3 000 km (Helsinki-Madrid);
 - de luchtvaart die voor binnenlandse vluchten wordt gebruikt, is kleiner dan die voor vluchten binnen de EER;
 - het gewicht van de voor binnenlandse vluchten gebruikte vliegtuigen is lager aangezien de trajecten korter zijn dan bij internationale vluchten;
 - de grootte van het vliegtuig en de lengte van het traject bepalen de lengte van de start- en landingsbanen;
 - voor binnenlands luchtverkeer volstaan start- en landingsbanen van 2 000 m lengte; voor vluchten binnen de EER dienen de banen echter ten minste een lengte van 2 400 m te hebben. Voor het vliegverkeer tussen Finland en de rest van Europa moeten de start- en landingsbanen dus ongeveer 25 % langer zijn dan voor binnenlands vliegverkeer;

⁽²⁰⁾ Zie punt 34 van de conclusie.

— om een grote vloot te kunnen ontvangen, dienen luchthavens te voldoen aan zwaardere voorwaarden inzake veiligheid en noodsituatie-regelingen. Daarvoor zijn grote investeringen in personeel vereist en het is kostbaar.

De gevolgtrekking luidt dat de onderhouds- en de kapitaalkosten hoger zijn voor het vliegverkeer binnen de EER dan voor het binnenlands verkeer.

(46) Deze door de IL aangevoerde argumenten zijn om de volgende redenen aanvechtbaar:

— tal van binnenlandse routes (bijvoorbeeld Helsinki-Vantaa/Ivalo, Maarianhamina/Kittilä en Turku/Rovaniemi) hebben een vergelijkbare lengte als de routes binnen de EER;

— een aantal routes binnen de EER is relatief kort: Helsinki/Stockholm (ongeveer 405 km), Helsinki/Göteborg (ongeveer 810 km), Helsinki/Oslo (ongeveer 810 km) en Helsinki/Kopenhagen (ongeveer 910 km);

— de afstand van de te vliegen route is niet het enige criterium dat de luchtvaartmaatschappijen bij de keuze van het type vliegtuig hanteren;

— volgens de IL volstaat een baanlengte van 2 000 m voor binnenlandse vluchten en zou voor de vluchten binnen de EER en voor internationale vluchten een bijkomende lengte van 400 m nodig zijn. Die inspanning is door de meeste Finse luchthavens echter reeds geleverd: van de 25 door de IL beheerde luchthavens zijn er slechts zes waarvan de start- en landingsbanen korter zijn dan 2 400 m⁽²¹⁾.

(47) Bovendien blijkt uit de cijfers waarover de Commissie beschikt, dat verschillende luchthavens met banen korter dan 2 400 m toch verkeer binnen de EER hebben. Het gaat met name om de volgende luchthavens: Lappeenranta (2 000 m), Maarianhamina (1 900 m), Pori (2 000 m) en Vaasa (2 000 m)⁽²²⁾. Dit argument is dus niet relevant.

(48) Wat de bewering betreft dat de voor binnenlandse vluchten gebruikte vliegtuigen kleiner zijn dan die welke voor vluchten binnen de EER worden ingezet, wijst de Commissie erop dat zulks niet altijd het geval is. De luchtvaartmaatschappij Finnair gebruikt bijvoorbeeld dezelfde vliegtuigen (MD-80) op binnenlandse routes (zoals Helsinki-Oulu) als voor de intracommunautaire vluchten Helsinki-Alicante en Helsinki-Barcelona.

(49) Volgens de IL heeft zij sinds 1994 de productkosten, en met name de kosten voor diensten in verband met de taxibanen, gevolgd; blijkens de productkosten van 1995 zouden de kosten per ton (MTOW) van taxaandiensten voor internationaal verkeer ongeveer 50 % hoger gelegen hebben dan de dienovereenkomstige kosten voor het binnen-

lands verkeer. Bijgevolg, zo stelt de IL, is een berekening van de landingsvergoedingen die enkel rekening houdt met de MTOW niet in overeenstemming met het vereiste dat de prijs op de kostprijs moet zijn gebaseerd, en dienen voor het internationaal verkeer de landingsvergoedingen hoger te zijn.

(50) De IL geeft echter zelf toe dat het beweerde verschil tussen de kosten die een landing van een vlucht binnen de EER en die welke een landing van een binnenlandse vlucht meebrengt, geringer is dan het verschil tussen de landingsvergoeding voor de vluchten binnen de EER en die welke voor binnenlandse vluchten wordt aangerekend.

ii) Vereisten inzake de slijtvastheid van start- en landingsbanen

(51) Aangezien voor internationale vluchten zwaardere toestellen worden gebruikt, moet, aldus de IL, voor het internationaal verkeer de bovenbouw van de start- en landingsbanen ongeveer 10 % solider zijn.

(52) Hierop moet worden geantwoord dat met de slijtvastheid van de banen reeds rekening is gehouden doordat de vergoeding naar het gewicht van het toestel wordt berekend.

iii) Vereisten inzake de openingstijden van de luchthavens en de beschikbaarheid ervan

(53) Aangezien 90 % van het internationaal luchtverkeer door de luchthaven van Helsinki wordt afgewikkeld, en de internationale vluchten 's morgens en 's avonds aankomen en vertrekken, zijn de luchthavens elders in het land volgens de IL verplicht om met het oog op aansluitende vluchten 's morgens en 's avonds open te blijven. Bijgevolg „moeten bij de berekening van de vergoedingen voor passagiers de kosten inzake levering van diensten in aanmerking worden genomen”.

(54) De IL stelt dat „voor het internationaal verkeer meer plaats voor de passagiersterminals en de parkeerplaatsen, en ook meer diensten nodig zijn dan voor het binnenlandse vliegverkeer. Die productiekosten moet de IL in aanmerking nemen bij de vaststelling van de passagiersvergoedingen”.

(55) Die twee laatste argumenten zijn voor het betrokken stelsel niet relevant: aangezien volgens de IL de kosten, voortvloeiend uit de vereisten inzake de openingstijden van de luchthavens en de beschikbaarheid ervan, bij de vaststelling van de passagiersvergoedingen in aanmerking worden genomen, mogen zij niet nogmaals in de berekeningsgrondslag voor de landingsvergoedingen worden opgenomen.

(56) Gelet op het voorgaande, is de Commissie van mening dat geen van de door de IL aangevoerde argumenten de invoering kan rechtvaardigen van

⁽²¹⁾ Bron: ACI Europe Airport Database.

⁽²²⁾ Bron: Finnish Civil Aviation Statistics.

een stelsel van discriminatoire vergoedingen naar gelang van de herkomst van de vlucht (binnenlands of binnen de EER) zoals dit door de betrokken onderneming wordt toegepast.

g) Beïnvloeding van de handel tussen lidstaten

- (57) In zijn arrest in de zaak *Corsica Ferries II* ⁽²³⁾ heeft het Hof van Justitie erkend dat „doordat zij ondernemingen treffen die vervoer tussen twee lidstaten verrichten, discriminatoire praktijken de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden”.
- (58) Nadat uit hoofde van artikel 11 van Verordening nr. 17 tot de IL een verzoek werd gericht om inlichtingen te verstrekken, is gebleken dat er voor de verschillende luchthavens afzonderlijk geen statistieken bestaan waarbij tussen verkeer met EER-bestemming en het overige internationale verkeer een onderscheid wordt gemaakt.
- (59) Wat de luchthaven van Helsinki, met 7,7 miljoen passagiers in 1996 betreft, is er geen twijfel over de invloed op het handelsverkeer tussen lidstaten die van het betrokken stelsel uitgaat.
- (60) Wat de overige Finse luchthavens met verbindingen binnen de EER (Vaasa, Turku, Tampere en Pori), met uitzondering van chartervluchten naar de lidstaten in het Middellandse-Zeegebied en naar de Canarische Eilanden betreft, worden vanuit die luchthavens ten minste zes vluchten per dag naar Stockholm aangeboden (Vaasa en Turku met zes vluchten per dag, Tampere met vijf vluchten per dag en Pori met twee vluchten per dag). Die vluchten naar Stockholm sluiten aan op vluchten naar Amsterdam, Billund, Brussel, Kopenhagen, Düsseldorf, Frankfurt, Göteborg, Hamburg, Londen, Manchester, Milaan, München, Parijs en Wenen, hetzij met de alliantie Lufthansa/SAS, hetzij met Finnair (met toepassing van codesharing met diens partners).

Onderstaande tabel toont, gemeten naar aantal vervoerde passagiers, het aandeel van de internationale vluchten in het totale luchtverkeer van de betrokken luchthavens:

(in %)

Luchthaven	Binnenlands verkeer	Internationaal verkeer
Helsinki Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Bron: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, blz. 9.

- (61) Mitsdien moet worden vastgesteld dat het betrokken stelsel, zoals dat in die vijf luchthavens wordt toegepast, de handel tussen lidstaten ongunstig beïnvloedt.

h) Conclusie

- (62) Uit het voorafgaande blijkt dat het door de IL toegepaste stelsel voor de berekening van de landingsvergoedingen betekent dat, voor eenzelfde dienst van lichtbakens en gebruik van verkeersleiding- en luchthavendiensten, naar gelang van de herkomst van de vlucht (binnenlands of binnen de EER), zonder objectieve rechtvaardigingsgrond verschillende vergoedingen worden aangerekend.
- (63) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat het betrokken stelsel discriminerend is en de concurrentie op de betrokken markt vervalst, in strijd met artikel 86, tweede alinea, onder c), van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Ilmailulaitos/Luftfartsverket heeft inbreuk gepleegd op artikel 86 van het Verdrag door haar machtspositie als exploitant van Finse luchthavens te gebruiken om in de luchthavens in Finland, naar gelang van de herkomst van de vlucht, binnenlands of binnen de EER, discriminerende landingsvergoedingen aan te rekenen.

Artikel 2

Ilmailulaitos/Luftfartsverket dient de in artikel 1 genoemde inbreuk te beëindigen en de Commissie uiterlijk twee maanden na de kennisgeving van deze beschikking mee te delen welke maatregelen zij daartoe heeft getroffen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot Ilmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50-PO Box 50 01531 Vantaa, Finland.

Gedaan te Brussel, 10 februari 1999.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie

⁽²³⁾ Zie voetnoot 13.

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 10 februari 1999

inzake een procedure op grond van artikel 90 van het Verdrag
(Zaak IV/35.703 — Portugese luchthavens)

(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 243)

(Slechts de tekst in de Portugese taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/199/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap, inzonderheid op artikel 86 en op artikel
90, lid 3,Na de Portugese autoriteiten, Aeroportos e Navegação
Aérea — Empresa Pública, TAP Air Portugal en Portu-
galia de gelegenheid te hebben geboden hun standpunt
kenbaar te maken inzake de bezwaren van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

a) De betrokken overheidsmaatregel

- (1) De onderhavige procedure betreft het op de Portu-
gese luchthavens ingevoerde stelsel van kortingen
op de landingsvergoedingen en het naar gelang van
de herkomst van de vlucht variëren van die vergoe-
dingen.

In artikel 18 van het decreet („decreto-lei”) nr. 102/
90 van 21 maart 1990 is bepaald dat het bedrag van
de luchtvaartvergoedingen voor de door Aeroportos
e Navegação Aérea — Empresa Pública, hierna
„ANA” genoemd, beheerde luchthavens na advies

van het directoraat-generaal van de Burgerlucht-
vaart („Direcção-Geral da Aviação Civil”) bij ministe-
rieel besluit wordt vastgesteld. Luidens het lid 3 van
dat artikel kan die vergoeding variëren naar gelang
van de categorie, de functie en de benuttingsgraad
van elke luchthaven.

Bij decreet („decreto regulamentar”) nr. 38/91 van
29 juli 1991 zijn de nadere regels voor de landings-
vergoedingen vastgesteld:

„Artikel 4, lid 1: Voor elke landing is een landings-
en opstijgvergoeding verschuldigd, die wordt bere-
kend op basis van het in het luchtwaardigheidscer-
tificaats vermeld maximumgewicht bij het
opstijgen.

Artikel 4, lid 5: De binnenlandse vluchten genieten
een vermindering van 50 %.”

Het niveau van de vergoedingen wordt jaarlijks bij
regeringsbesluit aangepast.

- (2) Het volgende kortingenstelsel werd, in overeen-
stemming met wetsdecreet nr. 102/90, bij ministe-
rieel besluit („portaria”) nr. 352/98 van 23 juni 1998
ingevoerd.

Luchthaven Lissabon	Vergoedingen (PTE/t)	Kortingen ten opzichte van reeks eerste (in %)
Eerste reeks van 50 (landingen per maand)	1 146	
Tweede reeks van 50	1 063	– 7,2
Derde reeks van 50	979	– 14,6
Vierde reeks van 50	888	– 22,5
Overige	771	– 32,7
Luchthavens van Porto, Faro en de Azoren		
Eerste reeks van 50	1 146	
Tweede reeks van 50	938	– 18,4
Derde reeks van 50	866	– 24,4
Vierde reeks van 50	786	– 31,4
Overige	681	– 40,6

Bron: Brief van de Portugese autoriteiten van 16 juli 1998.

b) De betrokken onderneming en diensten

- (3) ANA is een overheidsonderneming die zich bezighoudt met het beheer van de drie luchthavens op het continent (Lissabon, Faro, Porto), de vier luchthavens van de Azoren (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria en Flores), de vliegvelden en de luchtverkeersleiding. De luchthavens op de archipel Madeira worden door ANAM SA beheerd.

De onderneming ANA is opgericht bij artikel 3, lid 1, van wetsdecreet nr. 246/79, dat als volgt luidt:

„ANA-EP is belast met de exploitatie en de ontwikkeling van overheidsdiensten ten behoeve van de burgerluchtvaart in de vorm van een onderneming die tot doel heeft het luchtverkeer te leiden en te controleren, en te zorgen voor het vertrek en de aankomst van de vliegtuigen, het in- en uitstappen en de afhandeling van de passagiers, alsmede het in- en uitladen en de afhandeling van vracht en post”.

- (4) ANA verleent dus haar goedkeuring aan de luchtvaartmaatschappijen die tot de luchthaveninstallaties die zij beheert, toegang wensen en zij levert die maatschappijen diensten in verband met het landen en het opstijgen van hun vliegtuigen, waarvoor zij vergoedingen ontvangt waarvan het niveau en het bedrag bij ministerieel besluit worden vastgesteld⁽¹⁾.

c) De landingsvergoedingen

- (5) De („International Civil Aviation Organisation” (ICAO, Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) beveelt haar leden in haar „Airport Economics Manual” (Handboek inzake de luchthavenconomie⁽²⁾) aan, de landingsvergoedingen te berekenen op basis van het maximaal toegelaten gewicht bij het opstijgen („Maximum take-off weight” (MTOW)). De landingsvergoeding wordt als volgt omschreven:

„Rechten en vergoedingen, geheven voor het gebruik van start- en landingsbanen, taxibanen en parkeerplatforms, met inbegrip van de bijbehorende lichtbakens, alsmede voor de verkeersleiding en luchthavendiensten.”

- (6) De vergoeding omvat de „exploitatie-, onderhouds- en administratiekosten voor deze banen en platformen en voor de voertuigen en het materieel dat aldaar wordt gebruikt, met inbegrip van de uitgaven voor personeel, onderhoudsvoertuigen, elektriciteit en brandstoffen.”

d) De belangrijkste argumenten van de Portugese autoriteiten en van ANA

- (7) Als rechtvaardiging voor het variëren van de landingsvergoedingen naar gelang van de herkomst van de vlucht, wordt door de Portugese autoriteiten aangevoerd dat:

— enerzijds, de binnenlandse vluchten eilandluchthavens als bestemming hebben, waarvoor er buiten luchtvervoer geen andere weg openstaat;

— anderzijds, de overige binnenlandse vluchten zeer kort zijn tegen lage tarieven.

- (8) De Portugese autoriteiten benadrukken dat dit stelsel op overwegingen van economische en sociale cohesie is gebaseerd.

- (9) Wat de internationale vluchten betreft, wordt verwezen naar de concurrentie die de Portugese luchthavens van de luchthavens van Madrid en Barcelona ondervinden, die ditzelfde soort tarifiering toepassen. De Portugese autoriteiten wensen overigens de schaalvoordelen te bevorderen die uit een sterkere benutting van de luchthavens voortvloeien, en Portugal als toeristische bestemming aantrekkelijk te maken.

- (10) ANA stelt dat de invoering van een stelsel van variërende vergoedingen en kortingen op de landingsvergoedingen is gebaseerd op twee objectieven:

— de toepassing van een soortgelijk tariefbeleid als hetwelk in de luchthavens van Madrid en Barcelona geldt, welke luchthavens zich in dezelfde geografische zone bevinden;

— de vermindering van de exploitatiekosten van de vervoermaatschappijen die het vaakst en geregeld van de door ANA beheerde luchthavens gebruik maken.

II. JURIDISCHE BEOORDELING**a) Artikel 90, lid 1,**

- (11) In artikel 90, lid 1, van het Verdrag is bepaald dat „De lidstaten [. . .] met betrekking tot de openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, geen enkele maatregel [nemen of handhaven] welke in strijd is met de regels van dit Verdrag, met name die bedoeld in de artikelen 6 en 85 tot en met 94.”

- (12) Bij wetsdecreet nr. 246/79 wordt aan ANA het exclusieve recht verleend om de luchthavenvoorzieningen van Lissabon, Porto, Faro en de Azoren te beheren.

Uit hoofde van haar statuten is ANA een overheidsbedrijf in de zin van artikel 90, lid 1.

- (13) Luidens artikel 21 van wetsdecreet nr. 246/79 worden de tarieven en vergoedingen, op voorstel van ANA-EP, door de staat goedgekeurd.

Het tariefbeleid dat thans door ANA-EP wordt toegepast, is derhalve gebaseerd op wettelijke (wetsdecreten nrs. 246/79 en 102/90) en andere

⁽¹⁾ Zie de overwegingen 1 en 2.

⁽²⁾ ICAO-document 9562.1991.

bestuursrechtelijke (decreten nrs. 38/91 en 24/95) bepalingen, en is door de regering bij besluit nr. 352/98 vastgesteld.

Die verschillende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen kunnen derhalve als overheidsmaatregelen in de zin van artikel 90, lid 1, worden beschouwd.

b) Artikel 86

De relevante markt

- (14) De relevante markt is die voor diensten in verband met de toegang tot de luchthavenvoorzieningen waarvoor de vergoedingen verschuldigd zijn, namelijk de exploitatie en het onderhoud van de start- en landingsbanen, de taxibanen, de parkeerplatforms en de naderingsbegeleidingshulpmiddelen.

Volgens een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaak „Porto di Genova”⁽³⁾ kan de organisatie van havenwerkzaamheden in één haven voor rekening van derden een relevante markt in de zin van artikel 86 vormen. Evenzo beschouwde het Hof de markt voor loodsdiens­ten in de haven van Genua als de relevante markt, ditmaal in zijn arrest in de zaak *Corsica Ferries II*⁽⁴⁾.

Het Hof baseerde zijn redenering op het feit dat, zodra een dienstverrichter een vervoerdienst op een bepaalde zeeroute wenst aan te bieden, toegang tot de aan het begin- en het eindpunt van deze verbinding gelegen havenvoorzieningen een onontbeerlijke voorwaarde vormt voor de verrichting van deze dienst.

Deze redenering kan gemakkelijk eveneens op de luchtvaartsector en op de toegang tot luchthavens worden toegepast. De definitie van de relevante markt is dezelfde als die welke is vastgesteld in Beschikking 95/364/EG van de Commissie van 28 juni 1995 op grond van artikel 90, lid 3, van het EG-Verdrag⁽⁵⁾, die het stelsel van kortingen op de landingsvergoedingen betrof dat op de luchthaven Brussel-Nationaal is ingevoerd.

- (15) Overigens vormen de intracommunautaire luchtverbindingen op korte en middellange afstand een aanpalende, doch onderscheiden markt, die door de gevolgen van het gedrag van de onderneming op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen nadelig wordt beïnvloed. Bijgevolg is het dan ook op die markt dat de

gevolgen van het misbruik van een machtspositie door ANA zich doen gevoelen.

- (16) Van de zeven door ANA beheerde luchthavens zijn er slechts drie met aanzienlijk internationaal luchtverkeer (Lissabon, Porto en Faro).
- (17) Die zeven luchthavens zijn weinig substitueerbaar, zodat elk als een onderscheiden geografische markt kan worden beschouwd.

De luchtvaartmaatschappijen die regelmatige luchtdiensten of binnenlandse en intracommunautaire charterdiensten verrichten vanuit of met bestemming Portugal, zijn immers verplicht om van de door ANA beheerde luchthavens gebruik te maken. De luchthavens van Porto, Lissabon, Faro en de Azoren-archipel zijn niet substitueerbaar, omdat zij op enkele honderden kilometers afstand van elkaar zijn gelegen en elk een duidelijk afgebakende invloedzone hebben die elk een eigen toeristisch gebied bestrijken: de luchthaven van Lissabon bedient de hoofdstad en het midden van het land, die van Porto bedient het noorden, Faro het zuiden, en die van Ponta Delgada, Santa Maria, Horta en Flores de Azoren-archipel. Overigens vormen spoor- en autowegen geen toereikend alternatief voor de verbindingen tussen Lissabon, Porto en Faro.

De enige internationale luchthavens die in staat zijn hetzelfde geografische gebied te bedienen, te weten die van Madrid en Barcelona, liggen meer dan 600 km van de continentale Portugese luchthavens verwijderd en zijn per spoor, of over de weg evenmin voldoende bereikbaar om een reëel alternatief te kunnen bieden.

Lissabon en Madrid kunnen evenwel als onderling concurrerend worden beschouwd wanneer een luchtvaartmaatschappij een van deze luchthavens als knooppunt („hub”) gebruikt. Opgemerkt zij evenwel dat het aandeel van dit verkeer in het totale aantal landingen in Lissabon marginaal is.

Wat de luchthavens van de Azoren-archipel betreft, is de substitueerbaarheid van Ponta Delgada, Santa Maria, Horta en Flores eveneens zeer gering, omdat elk van deze luchthavens een ander eiland bedient en de zeeverbindingen vrij veel tijd vergen en een geringe frequentie hebben.

- (18) Bijgevolg zijn de binnenlandse en intracommunautaire luchtdiensten waarbij gebruik wordt gemaakt van de door ANA beheerde luchthavens, voor tal van passagiers die Portugal als vertrekpunt of bestemming hebben, niet substitueerbaar door diensten die in andere communautaire luchthavens worden aangeboden.

⁽³⁾ Arrest van 10 december 1991 in zaak C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli*, Jurispr. 1991, blz. I-5889, r.o. 15.

⁽⁴⁾ Arrest van 17 mei 1994 in zaak C-18/93, (*Corsica Ferries Italia/Corpo dei piloti dei porto di Genova*), Jurispr. 1994, blz. I-1783.

⁽⁵⁾ PB L 216 van 12. 9. 1995, blz. 8.

- (19) De luchtvaartmaatschappijen die vanuit of met bestemming Portugal binnenlandse of intracommunautaire diensten verrichten, zijn dus verplicht om van de door ANA beheerde luchthavens en van de in die luchthavens aangeboden diensten voor toegang tot de luchthavenvoorzieningen gebruik te maken.

Beïnvloeding van de handel tussen lidstaten

- (20) In zijn arrest in de zaak *Corsica Ferries II* ⁽⁶⁾ heeft het Hof van Justitie erkend dat „doordat zij ondernemingen treffen die vervoer tussen twee lidstaten verrichten, discriminatoire praktijken de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden”.

Het aandeel van het intracommunautaire verkeer op de Portugese luchthavens is als volgt:

Passagiersverkeer (met uitzondering van transitpassagiers)

Luchthaven	Internationale passagiers in (%)	Passagiers binnen de EG in %	Binnenlandse passagiers in %	Totaal (x miljoen)
Lissabon	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Bron: schrijven van de Portugese autoriteiten van 16 juli 1998 — Cijfers over 1997.

A=luchthaven van de Azoren-archipel.

Vrachtverkeer

Luchthaven	Internationale vracht in %	Vracht binnen de EG in %	Binnenlandse vracht in %	Totaal (x duizenden)
Lissabon	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Bron: schrijven van de Portugese autoriteiten van 16 juli 1998 — Cijfers over 1997.

A=luchthaven van de Azoren-archipel.

Voor de continentale luchthavens blijken de gevolgen voor de handel tussen lidstaten duidelijk uit de bovenstaande cijfers. Het verkeer gebeurt immers grotendeels tussen Portugal en een andere lidstaat van de Gemeenschap.

Wat de vier luchthavens van de Azoren-archipel betreft, is het verkeer geheel binnenlands of afkomstig uit derde landen. In dit opzicht zal de betrokken overheidsmaatregel geen afbreuk doen aan de handel tussen de lidstaten. Dit laat de toepassing van de regels van het Verdrag en van het afgeleide recht betreffende het vrije verkeer van diensten onverlet.

Wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt

- (21) De door ANA beheerde luchthavens verwerkten in 1997 de volgende hoeveelheid verkeer:

⁽⁶⁾ Zie voetnoot 4.

Luchthaven	Passagiers in miljoenen (waaronder transit)	Vracht in duizenden ton
Lissabon	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Bron: schrijven van de Portugese autoriteiten van 16 juli 1998.

A: luchthaven van de Azoren-archipel.

De luchthavens van Lissabon, Porto en Faro verwerken grote verkeersstromen van meer dan 2 miljoen passagiers, namelijk 6,8 miljoen voor Lissabon, 2,3 miljoen voor Porto en 3,8 miljoen voor Faro, en bedienen tezamen het gehele grondgebied van continentaal Portugal. Bijgevolg kunnen al deze luchthavens tezamen met hun intracommunautaire verbindingen worden geacht samen een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt te vormen, indien de redenering van het Hof van Justitie in zijn arresten Crespelle⁽⁷⁾ en Almelo⁽⁸⁾ voor de onderhavige zaak wordt gevolgd. In de zaak Crespelle heeft het Hof immers voor recht verklaard dat, „doordat aldus ten gunste van die ondernemingen een aantal naast elkaar liggende monopolies wordt gecreëerd die weliswaar territoriaal begrensd zijn, doch in hun totaliteit het gehele grondgebied van een lidstaat beslaan, die nationale bepalingen een machtspositie doen ontstaan op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 86 van het Verdrag”⁽⁹⁾.

- (22) A fortiori kunnen een aantal naast elkaar liggende monopolies die onder zeggenschap van dezelfde onderneming (ANA) staan, een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt vormen.

Machtspositie

- (23) In zijn arrest in de zaak Corsica Ferries III⁽¹⁰⁾, heeft het Hof voor recht verklaard dat „een onderneming die een wettelijk monopolie bezit op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt, kan worden geacht een machtspositie in de zin van artikel 86 van het EG-Verdrag in te nemen”⁽¹¹⁾.

ANA bezit derhalve, wegens het uitsluitende recht dat haar bij wetsdecreet nr. 246/79 is toegekend, voor elk van haar luchthavens een machtspositie op de markt voor diensten in verband met het landen en het opstijgen van vliegtuigen waarvoor de betrokken vergoeding wordt geheven.

Misbruik van machtspositie

- (24) Het stelsel van landingsvergoedingen en van kortingen op deze vergoedingen dat door ANA is ingevoerd en door de Portugese regering na een overlegprocedure is goedgekeurd, heeft ertoe geleid dat er voor luchtvaartmaatschappijen ongelijke voorwaarden gelden voor gelijkwaardige diensten die verband houden met het landen en opstijgen, waardoor zij een concurrentienadeel ondervinden.

a) De kortingen die verband houden met het aantal landingen

- (25) De korting van 7,2 % op Lissabon (18,4 % op overige luchthavens) wordt toegepast vanaf de vijftigste landing per maand, dus bij meer dan één landing per dag. Na de honderdste en honderdvijftigste landing worden in Lissabon kortingen van respectievelijk, 14,6 % en 22,5 % berekend en voor de overige luchthavens 24,4 %, respectievelijk 31,4 %. Voor de daaropvolgende landingen geldt te Lissabon een korting van 32,7 %, terwijl deze voor de overige luchthavens 40,6 % bedraagt.

De volgende luchtvaartmaatschappijen komen voor deze kortingen in aanmerking:

Het gemiddelde niveau van de korting wordt berekend op basis van de opeenvolgende toepassing van de verschillende kortingstranches. Dit niveau geeft de korting weer die daadwerkelijk door ANA aan de volgende maatschappijen op het totale aantal van hun vluchten wordt verleend:

(in tonnes)

Maatschappij	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Gemiddeld niveau	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Bron: Maandelijks aantal landingen per maatschappij — bijlage 3 bij het schrijven van ANA van 29 juli 1997.

⁽⁷⁾ Arrest van 5 oktober 1994 in zaak C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne, Jurispr. 1994, blz. I-5077.

⁽⁸⁾ Arrest van 27 april 1994 in zaak C-393/92, Gemeente Almelo e.a./Energiebedrijf IJsselmij, Jurispr. 1994, blz. I-1477.

⁽⁹⁾ Zie r.o. 17.

⁽¹⁰⁾ Arrest van 18 juni 1998 in zaak C-266/96, Corsica Ferries France/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia en Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Jurispr. 1998, blz. I-3949, r.o. 39.

⁽¹¹⁾ Zie ook de arresten van 23 april 1991 in zaak C 41/90, Höfner & Elser, Jurispr. 1991 blz. I-1979, r.o. 28; van 18 juni 1991 in zaak C-260/89, ERT, Jurispr. 1991, blz. I-2925, r.o. 31; en in de zaak Porto di Genova, zie voetnoot 3, r.o. 14, en dat van 12 februari 1998 in zaak C-163/96, Raso e.a., Jurispr. 1998, blz. 533, r.o. 25.

(26) Voor elke landing na de tweehonderdste geldt een korting van 32,7 % te Lissabon en van 40,6 % op de overige luchthavens, zonder enige begrenzing wat het aantal landingen betreft. Dit is de reden waarom de luchtvaartmaatschappijen die veel meer dan 200 landingen per maand uitvoeren, zoals TAP en Portugalia, een navenant hoger kortingsniveau genieten. Op een gegeven verbinding waar TAP of Portugalia met vergelijkbare typen vliegtuigen met andere vervoerders concurreert, ontvangt TAP en/of Portugalia een gemiddelde korting van 30 %, respectievelijk 22 % op de landings- en opstijgkosten voor gelijkwaardige diensten van ANA, waardoor andere vervoerders benadeeld worden. De kortingen die worden verleend aan de andere vervoerders, te weten Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia en Sabena (1 %), lopen uiteen van 8 % tot 1 %, en hebben dus geen invloed van betekenis. Het systeem bevoordeelt derhalve in feite de nationale luchtvaartmaatschappijen TAP en Portugalia.

(27) Volgens de rechtspraak van het Gerecht van eerste aanleg⁽¹²⁾ kunnen als normaal beschouwde handelspraktijken een misbruik in de zin van artikel 86 van het Verdrag vormen, indien zij door een onderneming met een machtspositie worden toegepast.

Indien een onderneming met een machtspositie haar verschillende klanten ongelijk behandelt, moet dit onderscheid door objectieve redenen worden gerechtvaardigd.

Dit verschil in behandeling bij diensten (begeleiding door de verkeerstoren, gebruik van taxibanen enz.) waarvoor ANA ongeacht de betrokken luchtvaartmaatschappij dezelfde handelingen moet verrichten, wordt door geen enkele objectieve reden gerechtvaardigd. Een luchthaven beschikt voor een zeer groot deel van het verkeer over een natuurlijk monopolie omdat deze door een vervoerder die een bepaalde stad wil bedienen, wel moet worden aangedaan.

Uit geen enkel door de Portugese autoriteiten verstrekt element blijkt dat er van schaalvoordelen sprake is. De behandeling van een vliegtuig bij landen of opstijgen is immers dezelfde, ongeacht de hoedanigheid van de eigenaar en of het daarbij gaat om het eerste of het tiende vliegtuig van eenzelfde vervoerder.

(28) De Portugese autoriteiten hebben drie hoofdredenen voor de invoering van dit kortingsstelsel gegeven:

— de concurrentie van de luchthavens van Madrid en Barcelona, die dit type van kortingen hebben ingevoerd;

— de schaalvoordelen die voortvloeien uit een intensieve infrastructuurbenutting;

— het aantrekkelijk maken van Portugal als toeristische bestemming.

(29) Wat de eerste rechtvaardiging betreft, heeft de Commissie ook een procedure ingeleid ten aanzien van het stelsel dat op de Spaanse luchthavens is ingevoerd en heeft zij op 28 april 1997 een aanmaningsbrief verzonden. Volgens de rechtspraak van het Hof, en met name het arrest in de zaak Hedley Lomas⁽¹³⁾, kan een lidstaat die het communautaire recht schendt, zich niet beroepen op de omstandigheid dat een andere lidstaat evenmin de verplichtingen is nagekomen die voor die lidstaat uit het Gemeenschapsrecht voortvloeien.

(30) Met betrekking tot de tweede rechtvaardiging hebben de Portugese autoriteiten geen specifieke schaalvoordeel genoemd, maar opgemerkt dat de luchthaven naar een intensiever gebruik van de infrastructuur moet streven. In haar Beschikking 95/364/EG⁽¹⁴⁾ heeft de Commissie op het argument van de schaalvoordelen geantwoord dat zij van mening is „dat het betrokken stelsel slechts gerechtvaardigd zou kunnen zijn wegens door de RLW te behalen schaalvoordelen. In casu doen deze zich echter niet voor. De RLW heeft de Commissie immers niet aangetoond dat de afhandeling van een opstijging of een landing van een toestel dat toebehoort aan een bepaalde maatschappij en niet aan een andere, schaalvoordelen oplevert. Een landend of een opstijgend vliegtuig vereist immers dezelfde diensten, ongeacht de eigenaar en het aantal vliegtuigen dat eenzelfde maatschappij bezigt. De RLW kan zich hooguit beroepen op schaalvoordelen met betrekking tot de opmaking van de facturen, omdat één factuur voor een maatschappij met intensief verkeer betrekking heeft op een groot aantal bewegingen, in tegenstelling tot een groot aantal facturen met weinig bewegingen in het geval van maatschappijen met beperkt verkeer. Deze schaalvoordelen zijn evenwel verwaarloosbaar.” Deze redenering gaat in het onderhavige geval eveneens op, omdat het opstijgen of landen dezelfde diensten vergt, ongeacht het aantal vliegtuigen dat tot eenzelfde maatschappij behoort.

(31) Het argument van de bevordering van een intensiever gebruik van de infrastructuur en de derde rechtvaardiging, namelijk het aantrekkelijk maken van Portugal als toeristische bestemming, kunnen niet worden aanvaard, omdat deze doelstellingen kunnen worden bereikt door aan alle luchtvaartmaatschappijen die op de continentale Portugese luchthavens vliegen, niet-discriminerende kortingen te verlenen.

⁽¹²⁾ Arrest van 1 april 1993 in zaak T-65/89, BPB Industries en British Gypsum/Commissie, Jurispr. 1993, blz. II-389, r.o. 69.

⁽¹³⁾ Arrest van 23 mei 1996 in zaak C-5/94, The Queen/Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte: Hedley Lomas (Ireland) Ltd, Jurispr. 1996, blz. I-2553.

⁽¹⁴⁾ Zie voetnoot 5, punt 16 van die beschikking.

- (32) Het Hof is van oordeel dat een lidstaat de bepalingen van de artikelen 90 en 86 van het Verdrag schendt wanneer hij de betrokken onderneming in staat stelt misbruik te maken van haar machtspositie door haar handelspartners bij gelijkwaardige prestaties ongelijke voorwaarden op te leggen in de zin van artikel 86, tweede alinea, punt c), van het Verdrag (arrest van 17 mei 1994, (*Corsica Ferries II*)⁽¹⁵⁾, arrest van 12 februari 1998 (*Raso*)⁽¹⁶⁾, arrest van 18 juni 1998 (*Corsica Ferries II*)⁽¹⁷⁾).

Dat een onderneming in de positie van ANA ten opzichte van handelspartners bij gelijkwaardige prestaties in verband met het landen en opstijgen van vliegtuigen ongelijke voorwaarden toepast, waarmee hun nadeel bij de mededinging wordt berokkend, vormt een eerste geval van misbruik in de zin van artikel 86, tweede alinea, onder c).

- b) Het verschil in vergoedingen op basis van de aard van de vlucht (binnenlands of internationaal)

- (33) Artikel 4, lid 5, van decreet (decreto regulamentar) nr. 32/91 luidt: „Voor de binnenlandse vluchten wordt een vermindering van 50 % toegepast.”. Het systeem van gedifferentieerde tarieven is eveneens in strijd met het EG-Verdrag.

- (34) Het arrest *Corsica Ferries II* van het Hof van Justitie⁽¹⁸⁾ is in dit verband ondubbelzinnig. In deze zaak heeft het Hof het volgende gesteld:

„De artikelen 90, lid 1, en 86 van het EEG-Verdrag houden voor een nationale instantie die de tarieven goedkeurt van een onderneming die het uitsluitend recht heeft op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt verplichte loodsdiensten te verrichten, een verbod in om deze onderneming in staat te stellen verschillende tarieven toe te passen, naargelang de zeevervoeronderneming vervoerdiensten verricht tussen lidstaten dan wel tussen havens op het nationale grondgebied [...]”.

Advocaat-generaal Van Gerven stelt⁽¹⁹⁾:

„Waar het om gaat, is dat de differentiaties geen enkel verband houden met de aard van de aangeboden loodsdienst, die in beide gevallen [...] precies hetzelfde is. Mijns inziens staat men hier duidelijk voor een toepassingsgeval van de vorm van misbruik van economische machtspositie die in artikel 86, tweede alinea, onder c), van het EEG-Verdrag, wordt genoemd, namelijk „het toepassen ten opzichte van handelspartners van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkend bij de mededinging”^(*).

(*) voetnoot 61: Op dit punt kan inderdaad een parallel worden getrokken met de situatie die voorlag in het arrest *United Brands* (arrest van 14

februari 1978, zaak 27/76, *Jurispr.* 1978, blz. 207): het Hof oordeelde daar dat de discriminerende prijspolitiek van UBC, waarbij aan rijpers respectievelijk distributeurs van lidstaat tot lidstaat verschillende prijzen werden aangerekend voor levering van in wezen gelijke hoeveelheden en soorten bananen, misbruik van een machtspositie opleverde aangezien deze van lidstaat tot lidstaat verschillende prijzen een belemmering vormden voor het vrije verkeer van goederen (r.o. 232) en aldus een strikte afscherming van de nationale markten met kunstmatig verschillende prijsniveaus werd verwezenlijkt, waardoor bepaalde rijpers/distributeurs in een ongunstige concurrentiepositie werden gebracht, omdat de mededinging, vergeleken met wat deze had moeten zijn, erdoor werd vervalst (r.o. 233). Dezelfde redenering kan mutatis mutandis in onderhavige zaak worden toegepast: de gedifferentieerde tarieven van de Corporatie vormen een hinderpaal voor het vrij verrichten van intracommunautaire zeevervoerdiensten en brengen de verrichters van dergelijke diensten in een ongunstige concurrentiepositie”.

- (35) Wanneer die redenering op de luchthavens wordt toegepast, blijkt dat het door ANA ingevoerde stelsel van gedifferentieerde landingsrechten (hogere vergoedingen voor intracommunautaire vluchten) tot gevolg heeft dat ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen ongelijke voorwaarden worden toegepast bij gelijkwaardige prestaties in verband met het landen en opstijgen van vliegtuigen, waarmee hun nadeel bij de mededinging wordt berokkend, hetgeen misbruik van een machtspositie oplevert in de zin van artikel 86, tweede alinea, onder c), van het Verdrag.

Het is duidelijk dat een dergelijk stelsel als rechtstreeks gevolg heeft dat de maatschappijen die vluchten uitvoeren worden benadeeld doordat de kostprijselementen voor de ondernemingen op kunstmatige wijze worden gewijzigd naargelang zij binnenlandse dan wel intracommunautaire verbindingen verzorgen.

- (36) Tegen deze tweede inbreuk op het Verdrag voeren de Portugese autoriteiten aan dat deze maatregel ten goede moet komen van vluchten tussen de Azoren en het continent, waarvoor geen enkel alternatief is, en van de continentale binnenlandse vluchten, in verband met de korte afstanden en de daarvoor geldende lage tarieven.

De luchthavens van de Azoren ontvangen slechts voor minder dan 1 % verkeer uit andere lidstaten dan Portugal. Om deze reden is in punt 20 overwogen dat het niet waarschijnlijk is dat de betrokken overheidsmaatregel, voor wat betreft de toepassing van dit stelsel op vluchten bestemd voor

⁽¹⁵⁾ Zie voetnoot 4.

⁽¹⁶⁾ Zie voetnoot 11.

⁽¹⁷⁾ Zie voetnoot 10.

⁽¹⁸⁾ Zie voetnoot 4.

⁽¹⁹⁾ Zie punt 34 van de conclusies.

of vertrekkend van de Azoren, de handel tussen lidstaten zal beïnvloeden. Het is derhalve niet nodig om in te gaan op het door de Portugese autoriteiten naarvoren gebrachte argument betreffende de toepassing van dit stelsel op de vluchten bestemd voor of vertrekkend van de Azoren.

- (37) Het spreekt echter vanzelf dat, indien zich naar aanleiding van de liberalisering van het luchtverkeer voor de Azoren-archipel op grond van artikel 1, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen en tot intracommunautaire luchtroutes⁽²⁰⁾, gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, per 1 juli 1998 communautair verkeer⁽²¹⁾ tussen de luchthavens van de Azoren en de overige luchthavens van de Europese Gemeenschap zou ontwikkelen, de betrokken overheidsmaatregel in het licht van artikel 90, lid 1, en artikel 86 van het Verdrag zou kunnen worden beoordeeld.
- (38) Met betrekking tot de overige binnenlandse vluchten stellen de Portugese autoriteiten zich op het standpunt dat de daarmee overbrugde afstanden zodanig kort zijn dat het aandeel van de landingsvergoeding in de vervoerskosten te hoog zou zijn. De vergoeding wordt evenwel op basis van het gewicht van het toestel en niet op basis van de afstand berekend.
- (39) Indien dit argument zou worden gevolgd, zouden de vluchten van Portugal naar Madrid, Sevilla, Málaga en Santiago eveneens voor de korting in aanmerking moeten komen, aangezien deze steden zich op een afstand bevinden die vergelijkbaar is met die van een binnenlandse vlucht. De factor afstand zou derhalve bij de berekening van de vergoeding een rol moeten spelen.
- (40) Dat een onderneming in de positie van ANA ten opzichte van handelspartners ongelijke voorwaarden toepast bij gelijkwaardige prestaties in verband met vluchten bestemd voor of vertrekkend van de Portugese continentale luchthavens, waarmee hun nadeel bij de mededinging wordt berokkend, vormt een tweede geval van misbruik van een machtspositie in de zin van artikel 86, tweede alinea, onder c).

c) Artikel 90, lid 2

- (41) De Portugese autoriteiten hebben zich ter rechtvaardiging van de invoering en de handhaving van het betrokken kortingsstelsel niet op de uitzondering van artikel 90, lid 2, van het Verdrag beroepen.

⁽²⁰⁾ PB L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

⁽²¹⁾ Volgens de voor november 1998 in de „Official Airline Guide (OAG)” gepubliceerde dienstregeling is er nog geen rechtstreekse lijnvlucht tussen een luchthaven van de Azoren en een niet-Portugese luchthaven van de Gemeenschap.

- (42) De Commissie is overigens van mening dat de toepassing van de mededingingsregels in het onderhavige geval niet in de weg staat aan de aan ANA toevertrouwde bijzondere taak, namelijk die van het onderhoud en de exploitatie van de Portugese luchthavens. De toepassing van de mededingingsregels staat evenmin in de weg aan de bijzondere taak van openbare dienst die aan een luchtvaartmaatschappij zou zijn toevertrouwd. De voorwaarden waaronder een lidstaat openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde luchtdiensten binnen de Gemeenschap kan opleggen, zijn in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 nauwkeurig vastgelegd.

- (43) De uitzondering van artikel 90, lid 2, is derhalve niet van toepassing.

d) Conclusie

- (44) Uit de voorgaande analyse blijkt dat het door ANA toegepaste stelsel van landingsvergoedingen betekent dat voor eenzelfde dienst, namelijk het gebruik van start- en landingsbanen, taxibanen, parkeerplatforms en naderingsbegeleidingshulpmiddelen, verschillende vergoedingen worden aangerekend naar gelang van het aantal landingen per maand of naar gelang van de herkomst van de vlucht (binnenlands of intracommunautair), zonder dat daarvoor een objectieve rechtvaardigingsgrond bestaat.
- (45) De Commissie is derhalve van oordeel dat de in de overwegingen 1 en 2 bedoelde overheidsmaatregel, voorzover ANA hierbij verplicht wordt het genoemde stelsel toe te passen, een inbreuk vormt op artikel 90, lid 1, van het Verdrag, in samenhang met artikel 86 wat de toepassing van het stelsel op de Portugese continentale luchthavens betreft,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Het stelsel van landingsvergoedingen en van variabele tarieven naar gelang van de herkomst van de vlucht, dat is ingevoerd uit hoofde van wetsdecreet („decreto-lei”) nr. 102/90 van 21 maart 1990, decreet („decreto regulamentar”) nr. 38/91 van 29 juli 1991 en ministerieel besluit („portaria”) nr. 352/98 van 23 juni 1998, op de luchthavens van, respectievelijk, Lissabon, Porto en Faro, vormt een maatregel die onverenigbaar is met artikel 90, lid 1, van het Verdrag in samenhang met artikel 86 van dat Verdrag.

Artikel 2

Portugal dient de in artikel 1 genoemde inbreuk te beëindigen en de Commissie binnen twee maanden na de kennisgeving van deze beschikking mee te delen welke maatregelen zij daartoe heeft getroffen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Portugese Republiek.

Gedaan te Brussel, 10 februari 1999.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 26 februari 1999

betreffende het verzoek van de Helleense Republiek om een verlaagd BTW-tarief te mogen toepassen voor leveringen van aardgas en elektriciteit overeenkomstig artikel 12, lid 3, onder b), van Zesde Richtlijn 77/388/EEG van de Raad*(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 477)***(Slechts de tekst in de Griekse taal is authentiek)**

(1999/200/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,Gelet op Zesde Richtlijn 77/388/EEG van de Raad van 17
mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetge-
vingen der lidstaten inzake omzetbelasting — Gemeen-
schappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde
waarde: uniforme grondslag⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij
Richtlijn 98/80/EG⁽²⁾, inzonderheid artikel 12, lid 3,
onder b),Overwegende dat Griekenland de Commissie in kennis
heeft gesteld van zijn voornemen leveringen van elektrici-
teit en aardgas met ingang van 1 januari 1999 te onder-
werpen aan het verlaagde BTW-tarief; dat de Commissie
van dit voornemen op de hoogte is gesteld bij aangete-
kend schrijven, geregistreerd op 30 november 1998;Overwegende dat de voorgenomen maatregel voorziet in
de algemene toepassing van een verlaagd BTW-tarief op
leveringen van aardgas en elektriciteit ongeacht de
productie- en leveringsvoorwaarden (binnenlandse leve-
ring, intracommunautaire verwerving of invoer) uit hoofde
van artikel 12, lid 3, onder b), van Richtlijn 77/388/EEG;Overwegende dat, aangezien het gaat om een algemene
maatregel die geen enkele uitzondering voorziet bij de
uitvoering ervan, het risico op concurrentievervalsing als
onbestaand kan worden beschouwd; dat, aangezien isvoldaan aan de voorwaarde van artikel 12, lid 3, onder b),
van genoemde richtlijn, Griekenland moet worden toege-
staan deze maatregel toe te passen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*De door Griekenland op 30 november 1998 meegedeelde
maatregel, houdende de toepassing van een verlaagd
BTW-tarief voor leveringen van aardgas en elektriciteit
ongeacht de productie- en leveringsvoorwaarden (binnen-
landse levering, intracommunautaire verwerving of
invoer), brengt geen risico van concurrentievervalsing met
zich.Griekenland mag derhalve genoemde maatregel met
ingang van 1 januari 1999 ten uitvoer leggen.*Artikel 2*

Deze beschikking is gericht tot de Helleense Republiek.

Gedaan te Brussel, 26 februari 1999.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie⁽¹⁾ PB L 145 van 13. 6. 1977, blz. 1.⁽²⁾ PB L 281 van 17. 10. 1998, blz. 31.