

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

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

Verordening (EG) nr. 989/1999 van de Commissie van 10 mei 1999 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit 1

Verordening (EG) nr. 990/1999 van de Commissie van 10 mei 1999 inzake de levering van plantaardige olie als voedselhulp 3

Verordening (EG) nr. 991/1999 van de Commissie van 10 mei 1999 inzake de levering van spliterwten als voedselhulp 6

Verordening (EG) nr. 992/1999 van de Commissie van 10 mei 1999 inzake de levering van granen als voedselhulp 9

Verordening (EG) nr. 993/1999 van de Commissie van 10 mei 1999 betreffende de afgifte van invoercertificaten voor knoflook van oorsprong uit China 12

★ **Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG** 13

II *Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing*

Commissie

1999/315/EG:

★ **Beschikking van de Commissie van 27 april 1999 houdende goedkeuring van de voorschriften inzake het gebruik van een grafisch symbool voor specifieke kwaliteitsproducten van de landbouw in de Franse overzeese departementen (kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 1051)** 19

★ Beschikking van de Commissie van 27 april 1999 betreffende de toepassing van artikel 9 van Richtlijn 96/67/EG van de Raad op de luchthaven Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ (kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 1066)	21
---	----

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 989/1999 VAN DE COMMISSIE

van 10 mei 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 11 mei 1999.

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

Gedaan te Brussel, 10 mei 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 10 mei 1999 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

(in EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

⁽¹⁾ 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. 990/1999 VAN DE COMMISSIE
van 10 mei 1999
inzake de levering van plantaardige olie 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 aan aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigten plantaardige olie 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;

Overwegende dat voor een bepaalde partij, met het oog op
de uitvoering van deze leveringen, voor de inschrijvers in
de mogelijkheid moet worden voorzien om hetzij sojaolie,

hetzij zonnebloemolie aan te schaffen; dat de levering van
elke partij zal worden toegewezen aan de inschrijver met
het meest gunstige bod,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

De levering heeft betrekking op de beschikbaarstelling
van in de Gemeenschap geproduceerde plantaardige olie,
die in het geval van zonnebloemolie niet is vervaardigd
en/of verpakt in het kader van actieve veredeling.

De offertes hebben betrekking op hetzij sojaolie, hetzij
zonnebloemolie. Een offerte is slechts geldig wanneer er
nauwkeurig in is aangegeven voor welk type olie zij geldt.

De inschrijver wordt geacht kennis te hebben genomen
van alle geldende algemene en bijzondere voorwaarden.
Elk ander in zijn offerte gemaakt 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, 10 mei 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.:** 142/98 (A1); 143/98 (A2); 144/98 (A3)
2. **Begunstigde** ^(?): Angola
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, Tel.: (244-2) 39 13 39; fax: 39 25 31; telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Land van bestemming:** Angola
5. **Beschikbaar te stellen product** ^(?): plantaardige olie: hetzij geraffineerde sojaolie, hetzij geraffineerde zonnebloemolie
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 500
7. **Aantal partijen:** 1 en 3 delen (A1: 300 ton; A2: 100 ton; A3: 100 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾: —
9. **Verpakking** ⁽¹⁰⁾: zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (10.1 A, B en C.1)
10. **Etikettering of merken** ⁽⁵⁾: zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (III.A.3)
— Voor het merken te gebruiken taal: Portugees
— Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** beschikbaarstelling van in de Gemeenschap geproduceerde geraffineerde plantaardige olie die, in het geval van zonnebloemolie, niet is vervaardigd en/of verpakt in het kader van actieve veredeling
12. **Voorgescreven leveringsstadium:** franco bestemming ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾
13. **Alternatief leveringsstadium:** franco laadhaven
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito); A3: Socosul — Lubango (180 km from Namibe)
— doorgangshaven of transitpakhuis: —
— vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
— eerste termijn: 15.8.1999
— tweede termijn: 29.8.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
— eerste termijn: 21.6 — 4.7.1999
— tweede termijn: 5 — 18.7.1999
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
— eerste termijn: 25.5.1999
— tweede termijn: 8.6.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 15 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 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) De leverancier legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering een gezondheidscertificaat voor.
- (⁵) In afwijking van PB C 114 van 29 april 1991, blz. 1, wordt de tekst van punt III.A.3.c) als volgt gelezen: „de vermelding „Europese Gemeenschap””.
- (⁶) Een offerte is slechts geldig wanneer er nauwkeurig in is aangegeven voor welk type olie zij geldt.
- (⁷) Onverminderd het bepaalde in artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 mogen gecharterde schepen niet voorkomen op een van de vier meest recente kwartaallijsten van aangehouden voertuigen die overeenkomstig het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht door de havenstaat (Richtlijn 95/21/EG van de Raad — PB L 157 van 7 juli 1995, blz. 1) worden gepubliceerd.
- (⁸) De havenkosten en -belastingen (met name EP-14, EP-15 en EP-17) zijn voor rekening van de leverancier. In afwijking van artikel 15, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 komen de kosten en heffingen betreffende de douaneformaliteiten bij invoer ten laste van de leverancier en worden zij geacht in de offerte te zijn verdisconteerd.
- (⁹) Geraffineerde sojaolie die aan de volgende voorwaarden voldoet:
- uiterlijk bij omgevingstemperatuur: klaar en blinkend,
 - smaak en geur: neutraal,
 - vrije vetzuren: maximaal 0,1 %,
 - water en onzuiverheden: maximaal 0,05 %,
 - kleur, Lovibond 5 1/4" (rood/geel); maximaal 1,5/15,
 - peroxydegetal (meq/kg): maximaal 2,
 - soortelijk gewicht bij 20 °C: 0,91-0,93 g/cm³,
 - brekingsindex bij 20 °C: 1,470-1,476,
 - joodgetal (Wijs): 125-140 g/100 g.
- (¹⁰) Te leveren in containers van 20 voet. De containers moeten minstens gedurende 15 dagen vrij ter beschikking worden gesteld.
-

VERORDENING (EG) Nr. 991/1999 VAN DE COMMISSIE
van 10 mei 1999
inzake de levering van splitwrwten 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 aan aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigden plantaardige olie 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 splitwrwten 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 gemaakt 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, 10 mei 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.** 145/98 (A1); 146/98 (A2); 147/98 (A3)
2. **Begunstigde** (?): Angola
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Tel.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Land van bestemming:** Angola
5. **Beschikbaar te stellen product** (?): spliterwten
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 1 500
7. **Aantal partijen:** 1 en 3 delen (A1: 1 000 ton; A2: 300 ton; A3: 200 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** (?)(⁴): —
9. **Verpakking** (?): zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (4.0 A.1.c), 2.c) en B.1) of (2.1 A.1.a), 2.a) en B.1)
10. **Etikettering of merken** (?): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (IV.A.3)
— voor het merken te gebruiken taal: Portugees
— bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap
Het product moet afkomstig zijn uit de Gemeenschap
12. **Voorgescreven leveringsstadium:** franco bestemming (⁶)(⁹)
13. **Alternatief leveringsstadium:** franco laadhaven — fob gestuwd
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito);
A3: Socosul — Lubango (180 km from Namibe)
— doorgangshaven of transitpakhuis: —
— vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
— eerste termijn: 15.8.1999
— tweede termijn: 29.8.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
— eerste termijn: 21.6 — 4.7.1999
— tweede termijn: 5 — 18.7.1999
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
— eerste termijn: 25.5.1999
— tweede termijn: 8.6.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 5 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** (!): Afdeling Voedsel-
hulp, ter attentie van de heer T. Vestergaard, Gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200,
B-1049 Brussel (alleen op nummer: tlx: 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 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) 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): „pois cassés”.
- (⁷) Gele 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 worden 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 %,
 - kooktijd: maximaal 45 minuten (na inweken gedurende twaalf uur) of maximaal 60 minuten (zonder inweken).
- De inschrijver aan wie is gegund, legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering een bewijs van beroking voor.
- (⁸) Onverminderd het bepaalde in artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 mogen gecharterde schepen niet voorkomen op een van de vier meest recente kwartaallijsten van aangehouden voertuigen die overeenkomstig het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht door de havenstaat (Richtlijn 95/21/EG van de Raad) worden gepubliceerd.
- (⁹) De havenkosten en -belastingen (met name EP-14, EP-15 en EP-17) zijn voor rekening van de leverancier. In afwijking van artikel 15, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 komen de kosten en heffingen betreffende de douaneformaliteiten bij invoer ten laste van de leverancier en worden zij geacht in de offerte te zijn verdisconteerd.
-

VERORDENING (EG) Nr. 992/1999 VAN DE COMMISSIE
van 10 mei 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 aan aantal
besluiten met betrekking tot de verlening van voedsel-
hulp, aan bepaalde begunstigden plantaardige olie 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 olie 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 gemaakt 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, 10 mei 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.:** 139/98 (A1); 140/98 (A2); 141/98 (A3)
2. **Begunstigde** (?): Angola
3. **Vertegenwoordiger van de begunstigde:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Tel.: (244-2) 39 13 39; fax: 39 25 31; telex: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Land van bestemming:** Angola
5. **Beschikbaar te stellen product:** maïs
6. **Totale hoeveelheid (aantal ton netto):** 3 000
7. **Aantal partijen:** 1 en 3 delen (A1: 2 500 ton; A2: 300 ton; A3: 200 ton)
8. **Kenmerken en kwaliteit van het product** (°) (°): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.A.1.d)
9. **Verpakking** (?): zie PB C 267 van 13.9.1996, blz. 1 (1.0 A.1.a), 2.a en B.2)
10. **Etikettering of merken** (°): zie PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 (II.A.3)
— Voor het merken te gebruiken taal: Portugees
— Bijkomende opschriften: —
11. **Wijze van beschikbaarstelling van het product:** op de markt van de Gemeenschap
12. **Voorgeschreven leveringsstadium:** franco bestemming (°) (°)
13. **Alternatief leveringsstadium:** franco laadhaven — fob gestuwd
14. a) **Laadhaven:** —
b) **Laadadres:** —
15. **Loshaven:** —
16. **Plaats van bestemming:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito); A3: Socosul — Lubango (180 km from Namibe)
— doorgangshaven of transitpakhuis: —
— vervoerroute over land: —
17. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het voorgeschreven stadium:**
— eerste termijn: 8.8.1999
— tweede termijn: 22.8.1999
18. **Leveringstermijn of uiterste leveringstermijn in het alternatieve stadium:**
— eerste termijn: 14 — 27.6.1999
— tweede termijn: 28.6 — 11.7.1999
19. **Uiterste termijn voor de indiening van de offertes (om 12.00 uur, Brusselse tijd):**
— eerste termijn: 25.5.1999
— tweede termijn: 8.6.1999
20. **Bedrag van de inschrijvingszekerheid:** 5 EUR/ton
21. **Adres voor de inzending van de offertes en de inschrijvingszekerheden** (°): Afdeling Voedselhulp, ter attentie van de heer. T. Vestergaard, gebouw Loi 130, kamer 7/46, Wetstraat 200, B-1049 Brussel
(alleen op nummer: tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04)
22. **Uitvoerrestitutie** (°): restitutie toepasselijk op 21.5.1999, vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 909/1999 van de Commissie (PB L 114 van 1.5.1999, blz. 29)

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 vertegenwoordigen 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.
- (⁵) De leverancier legt aan de begunstigde of aan zijn vertegenwoordiger bij de levering de volgende documenten voor:
— plantengezondheidscertificaat.
- (⁶) In afwijking van PB C 114 van 29.4.1991, blz. 1 wordt de tekst van punt II.A.3.c) 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 havenkosten en -belastingen (met name EP-14, EP-15 en EP-17) zijn voor rekening van de leverancier. In afwijking van artikel 15, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 komen de kosten en heffingen betreffende de douaneformaliteiten bij invoer ten laste van de leverancier en worden zij geacht in de offerte te zijn verdisconteerd.
- (⁹) Onverminderd het bepaalde in artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2519/97 mogen gecharterde schepen niet voorkomen op een van de vier meest recente kwartaallijsten van aangehouden voertuigen die overeenkomstig het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht door de havenstaat (Richtlijn 95/21/EG van de Raad, PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1) worden gepubliceerd.
-

VERORDENING (EG) Nr. 993/1999 VAN DE COMMISSIE

van 10 mei 1999

betreffende de afgifte van invoercertificaten voor knoflook van oorsprong uit China

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2200/96 van de Raad van 28 oktober 1996 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector groenten en fruit⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 857/1999 van de Commissie⁽²⁾,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1137/98 van de Commissie van 29 mei 1998 betreffende een vrijwaringsmaatregel ten aanzien van de invoer van knoflook van oorsprong uit China⁽³⁾, en met name op artikel 1, lid 3,

Overwegende dat uit derde landen ingevoerde knoflook krachtens Verordening (EEG) nr. 1859/93 van de Commissie⁽⁴⁾, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1662/94⁽⁵⁾, alleen na overlegging van een invoercertificaat in het vrije verkeer mag worden gebracht;

Overwegende dat in artikel 1, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1137/98 is bepaald dat voor de in de periode van 1 juni 1998 tot en met 31 mei 1999 ingediende aanvragen voor knoflook van oorsprong uit China slechts invoercertificaten worden afgegeven tot een bepaalde maximumhoeveelheid per maand;

Overwegende dat, gelet op de in artikel 1, lid 2, van voornoemde verordening vastgestelde criteria en de reeds afgegeven invoercertificaten, met de hoeveelheden die op

7 mei 1999 zijn aangevraagd, de in de bijlage bij genoemde verordening voor mei 1999 vastgestelde maandelijkse maximumhoeveelheid wordt overschreden; dat derhalve moet worden bepaald in hoeverre voor die aanvragen invoercertificaten kunnen worden afgegeven; dat na 7 mei en vóór 1 juni 1999 ingediende aanvragen om afgifte van certificaten bijgevolg moeten worden afgewezen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De aanvragen om invoercertificaten voor knoflook van GN-code 0703 20 00, van oorsprong uit China, die op 7 mei 1999 krachtens artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 1859/93 zijn ingediend, worden, rekening houdende met de door de Commissie op 10 mei 1999 ontvangen informatie, ingewilligd voor 3,92218 % van de gevraagde hoeveelheid.

Voor bovengenoemd product worden de na 7 mei en vóór 1 juni 1999 ingediende aanvragen om invoercertificaten afgewezen.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 11 mei 1999.

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

Gedaan te Brussel, 10 mei 1999.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 297 van 21.11.1996, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 108 van 27.4.1999, blz. 7.

⁽³⁾ PB L 157 van 30.5.1998, blz. 107.

⁽⁴⁾ PB L 170 van 13.7.1993, blz. 10.

⁽⁵⁾ PB L 176 van 9.7.1994, blz. 1.

RICHTLIJN 1999/32/EG VAN DE RAAD

van 26 april 1999

betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130 S, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

- (1) Overwegende dat de doelstellingen en de beginselen van het milieubeleid van de Gemeenschap, zoals vervat in de op de beginselen van artikel 130 R van het Verdrag gebaseerde milieuoctieprogramma's, met name het vijfde milieuoctieprogramma ⁽⁴⁾, er voornamelijk op gericht zijn alle burgers doeltreffend te beschermen tegen de erkende risico's van zwaveldioxide-emissies en het milieu te beschermen door voorkoming van overschrijdingen van kritische zwavelbelastingen en -niveaus;
- (2) Overwegende dat de bescherming van de volksgezondheid overeenkomstig artikel 129 van het Verdrag een integrerend bestanddeel van het Gemeenschapsbeleid op andere gebieden vormt; dat het optreden van de Gemeenschap overeenkomstig artikel 3, onder o), van het Verdrag een bijdrage dient te omvatten tot de verwezenlijking van een hoog niveau van bescherming van de gezondheid;
- (3) Overwegende dat de uitstoot van zwaveldioxide aanmerkelijk bijdraagt tot het probleem van verzuring in de Europese Gemeenschap en dat zwaveldioxide ook een rechtstreekse uitwerking op de volksgezondheid en het milieu heeft;
- (4) Overwegende dat verzuring en zwaveldioxide in de atmosfeer gevoelige ecosystemen beschadigen, de biodiversiteit doen afnemen, afbreuk doen aan de leefbaarheid van het milieu en een negatieve uitwerking hebben op de groei van gewassen en bossen; dat zure regen in de steden aanzienlijke schade aan gebouwen en aan het architectonische erfgoed kan toebrengen; dat zwaveldioxideverontreiniging ook een belangrijk effect op de volksgezondheid kan hebben, met name bij mensen die aan ademhalingsziekten lijden;
- (5) Overwegende dat verzuring een grensoverschrijdend verschijnsel is waarvoor zowel communautaire als nationale of lokale maatregelen vereist zijn;
- (6) Overwegende dat de uitstoot van zwaveldioxide tot de vorming van deeltjes in de atmosfeer bijdraagt;
- (7) Overwegende dat de Gemeenschap en de afzonderlijke lidstaten verdragsluitende partijen zijn bij het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand van de VN-ECE; dat het tweede protocol betreffende grensoverschrijdende verontreiniging door zwaveldioxide van de VN-ECE bepaalt dat de verdragsluitende partijen de emissie van zwaveldioxide met de in het eerste protocol vastgelegde 30 % of met nog meer moeten verminderen en dat het tweede protocol van de VN-ECE uitgaat van de veronderstelling dat de kritische milieubelastings- en emissieniveaus in sommige kwetsbare gebieden nog steeds zullen worden overschreden; dat er nog verdere maatregelen ter vermindering van de zwaveldioxide-emissies nodig zullen zijn om te voldoen aan de doelstellingen van het vijfde milieuoctieprogramma; dat de verdragsluitende partijen derhalve de emissie van zwaveldioxide aanmerkelijk verder dienen te verminderen;
- (8) Overwegende dat het reeds tientallen jaren bekend is dat de kleine hoeveelheden zwavel die van nature in aardolie en in kolen voorkomen de belangrijkste bron zijn van de uitstoot van zwaveldioxide, die een van de hoofdoorzaken van „zure regen” en een van de belangrijkste oorzaken van de luchtverontreiniging in veel stedelijke en industriële gebieden is;
- (9) Overwegende dat de Commissie ter bestrijding van verzuring in de Gemeenschap onlangs een mededeling heeft gepubliceerd betreffende een kosteneffectieve strategie; dat de vermindering van de zwaveldioxide-uitstoot uit de verbranding van bepaalde vloeibare brandstoffen een integrerend onderdeel van deze kosteneffectieve strategie is; dat de Gemeenschap de noodzaak van maatregelen voor alle andere brandstoffen erkent;
- (10) Overwegende dat uit onderzoek is gebleken dat de voordelen van een vermindering van de zwavel-emissie door verlaging van het zwavelgehalte van brandstoffen vaak aanzienlijk zwaarder zullen wegen dan de geraamde kosten voor de industrie en dat de technische middelen voor het verminderen van het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen bestaan en ruim beschikbaar zijn;

⁽¹⁾ PB C 190 van 21.6.1997, blz. 9, en PB C 259 van 18.8.1998, blz. 5.

⁽²⁾ PB C 355 van 21.11.1997, blz. 1.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 13 mei 1998 (PB C 167 van 1.6.1998, blz. 111), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 oktober 1998 (PB C 364 van 25.11.1998, blz. 20) en besluit van het Europees Parlement van 9 februari 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 5.

- (11) Overwegende dat, in overeenstemming met het subsidiariteits- en het proportionaliteitsbeginsel als bedoeld in artikel 3 B van het Verdrag, de doelstelling van vermindering van de emissies van zwaveldioxide uit de verbranding van bepaalde soorten vloeibare brandstoffen door de lidstaten afzonderlijk niet doeltreffend kan worden verwezenlijkt; dat ongecoördineerde maatregelen niet kunnen waarborgen dat die doelstelling wordt verwezenlijkt, eventueel contraproductief kunnen zijn en in grote onzekerheid op de markt van de betrokken brandstoffen zullen resulteren; dat het derhalve, gezien de noodzaak de zwaveldioxide-emissies in de gehele Gemeenschap te verminderen, doeltreffender is maatregelen op het niveau van de Gemeenschap te nemen; dat deze richtlijn niet verder gaat dan hetgeen minimaal nodig is om de gewenste doelstelling te verwezenlijken;
- (12) Overwegende dat de Commissie in Richtlijn 93/12/EEG van de Raad van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen⁽¹⁾ is verzocht bij de Raad een voorstel in te dienen met lagere grenswaarden voor het zwavelgehalte van gasolie en nieuwe grenswaarden voor vliegtuigkerosine en dat het wenselijk is daarbij grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van andere vloeibare brandstoffen, met name zware stookolie, bunkerolie, gasolie voor de zeescheepvaart en gasolie, op basis van kosten/batenstudies;
- (13) Overwegende dat deze richtlijn een lidstaat overeenkomstig artikel 130 T van het Verdrag niet belet verdergaande beschermingsmaatregelen te handhaven of te treffen; dat dergelijke maatregelen verenigbaar moeten zijn met het Verdrag en ter kennis van de Commissie dienen te worden gebracht;
- (14) Overwegende dat een lidstaat, alvorens nieuwe, verdergaande beschermingsmaatregelen in te voeren, de Commissie in kennis moet stellen van de ontwerpmaatregelen overeenkomstig Richtlijn 83/189/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften⁽²⁾;
- (15) Overwegende dat voor de grenswaarde van het zwavelgehalte van zware stookolie voorzien dient te worden in afwijkingen voor lidstaten of gebieden van lidstaten waar de toestand van het milieu dat toelaat;
- (16) Overwegende dat voor de grenswaarde van het zwavelgehalte van zware stookolie tevens voorzien dient te worden in afwijkingen voor het gebruik daarvan in stookinstallaties die voldoen aan de emissiegrenswaarden van Richtlijn 88/609/EEG van de Raad van 24 november 1988 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties⁽³⁾; dat het in het kader van de komende herziening van Richtlijn 88/609/EEG noodzakelijk kan zijn sommige bepalingen van de onderhavige richtlijn opnieuw te bezien en zo nodig te wijzigen;
- (17) Overwegende dat de gemiddelde zwaveldioxide-emissie van de stookinstallaties van een raffinaderij die niet onder artikel 3, lid 3, onder i), punt c), vallen de in Richtlijn 88/609/EEG of toekomstige herzieningen van die richtlijn vastgestelde grenswaarden niet mag overschrijden; dat de lidstaten bij de toepassing van deze richtlijn in aanmerking dienen te nemen dat vervangende brandstoffen die niet in artikel 2 worden genoemd geen grotere emissie van verzuring veroorzakende verontreinigende stoffen teweeg mogen brengen;
- (18) Overwegende dat bij Richtlijn 93/12/EEG reeds een grenswaarde van 0,2 % voor het zwavelgehalte van gasolie is vastgesteld; dat die grenswaarde per 1 januari 2008 in 0,1 % moet worden gewijzigd;
- (19) Overwegende dat overeenkomstig de Akte van Toetreding van 1994 voor Oostenrijk en Finland gedurende een periode van vier jaar vanaf de datum van toetreding wat betreft Richtlijn 93/12/EEG een afwijking voor het zwavelgehalte van gasolie geldt;
- (20) Overwegende dat er technische en economische problemen verbonden kunnen zijn aan de grenswaarde van 0,2 % (vanaf 2000) en van 0,1 % (vanaf 2008) voor het zwavelgehalte van gasolie voor de zeescheepvaart in Griekenland op zijn hele grondgebied, Spanje wat de Canarische Eilanden betreft, Frankrijk wat de Franse overzeese departementen betreft, en Portugal wat de archipels van Madeira en de Azoren betreft; dat een ontheffing voor Griekenland, de Canarische Eilanden, de Franse overzeese departementen en de archipels van Madeira en de Azoren geen negatief effect mag hebben op de markt voor gasolie voor de zeescheepvaart en dat de uitvoer van gasolie voor de zeescheepvaart uit Griekenland, de Canarische Eilanden, de Franse overzeese departementen en de archipels van Madeira en de Azoren naar de andere lidstaten moet stroken met de geldende voorschriften in de lidstaat van invoer; dat derhalve een ontheffing van de grenswaarden van zwavel in gewichtprocent voor gasolie voor de zeescheepvaart moet worden verleend aan Griekenland, de Canarische Eilanden, de Franse overzeese departementen en de archipels van Madeira en de Azoren;

⁽¹⁾ PB L 74 van 27.3.1993, blz. 81.

⁽²⁾ PB L 109 van 26.4.1983, blz. 8. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 96/139/EG van de Commissie (PB L 32 van 10.2.1996, blz. 31).

⁽³⁾ PB L 336 van 7.12.1988, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/66/EG (PB L 337 van 24.12.1994, blz. 83).

- (21) Overwegende dat de zwavelemissie van de scheepvaart uit de verbranding van bunkerolie met een hoog zwavelgehalte bijdraagt tot de verontreiniging met zwaveldioxide en de verzuringsproblemen; dat de Gemeenschap bij de huidige en toekomstige onderhandelingen over het Marpol-verdrag in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zal pleiten voor een doeltreffender bescherming van gebieden die gevoelig zijn voor SO_x -emissies en een verlaging van de normale grenswaarde voor bunkerolie (die nu 4,5 % bedraagt); dat voortgegaan moet worden met de initiatieven van de Gemeenschap om de Noordzee en de Kanaalzone tot een bijzonder SO_x -emissiebepalingsgebied uit te roepen;
- (22) Overwegende dat er nader onderzoek moet worden verricht naar de effecten van de verzuring op ecosystemen en het menselijk lichaam; dat de Europese Gemeenschap dergelijk onderzoek met het vijfde kaderprogramma voor onderzoek⁽¹⁾ steunt;
- (23) Overwegende dat de Commissie in het geval van verstoring van de voorziening met ruwe aardolie, olieproducten of andere koolwaterstoffen kan toestaan dat op het grondgebied van een lidstaat een hogere grenswaarde wordt gehanteerd;
- (24) Overwegende dat de lidstaten geschikte regelingen voor toezicht op de naleving van de bepalingen van deze richtlijn dienen te treffen; dat aan de Commissie verslag dient te worden uitgebracht over het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen;
- (25) Overwegende dat Richtlijn 93/12/EEG duidelijkheidshalve dient te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. Doel van deze richtlijn is de emissies van zwaveldioxide ten gevolge van de verbranding van bepaalde soorten vloeibare brandstoffen te verminderen en aldus de schadelijke effecten van dergelijke emissies op mens en milieu terug te dringen.
2. De emissies van zwaveldioxide bij de verbranding van bepaalde vloeibare uit aardolie verkregen brandstoffen worden verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van die brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied van de lidstaten.

De bij deze richtlijn vastgestelde verlaging van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare, uit aardolie verkregen brandstoffen is evenwel niet van toepassing op:

- a) — uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen die door zeeschepen worden gebruikt, met uitzondering van brandstoffen die onder de definitie van artikel 2, punt 3, vallen; en
 - gasolie voor de zeescheepvaart die gebruikt wordt door schepen die een grens tussen een derde land en een lidstaat overschrijden;
- b) brandstoffen die bestemd zijn om vóór hun definitieve verbranding nog een processtap te ondergaan;
- c) brandstoffen die in de raffinage-industrie worden verwerkt.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. zware stookolie:

- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die onder de GN-codes 2710 00 71 tot en met 2710 00 78 is begrepen,
- of
- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van gasolie zoals omschreven in de punten 2 en 3, die op grond van de distillatiegrenzen ervan behoort tot de categorie zware oliën welke zijn bestemd om als brandstof te worden gebruikt en die, distillatieverliezen inbegrepen, voor minder dan 65 volumeprocent overdistilleren bij 250 °C, gemeten met ASTM-methode D86. Wanneer de distillatie niet met behulp van ASTM-methode D86 kan worden bepaald, wordt het aardolieproduct eveneens als zware stookolie ingedeeld;

2. gasolie:

- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die onder GN-code 2710 00 67 of 2710 00 68 valt,
- of
- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die op grond van de distillatiegrenzen ervan behoort tot de middeldistillaten die zijn bestemd om als brandstof te worden gebruikt en die, distillatieverliezen inbegrepen, voor ten minste 85 volumeprocent overdistilleren bij 350 °C, gemeten met ASTM-methode D86.

Dieselbrandstoffen als omschreven in artikel 2, lid 2, van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG⁽²⁾ zijn niet onder deze definitie begrepen. Brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers vallen eveneens buiten deze definitie;

3. *gasolie voor de zeescheepvaart*: brandstoffen die bestemd zijn voor de zeescheepvaart en beantwoorden aan de definitie van punt 2, of een viscositeit of dichtheid hebben die binnen de viscositeit- of dichtheidsgrenzen ligt welke in tabel 1 van ISO 8217 (1996) voor mariene distillaten zijn bepaald;

⁽¹⁾ PB L 26 van 1.2.1999, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

4. *ASTM-methode*: de methode van de „American Society for Testing and Materials”, zoals omschreven in de uitgave van 1976 van de standaarddefinitie en specificaties voor olieproducten en smeermiddelen;
5. *stookinstallatie*: een technische inrichting waarin brandstoffen geoxideerd worden met het oog op gebruik van de opgewekte warmte;
6. *kritische belasting*: een kwantitatieve schatting van de grens voor de blootstelling aan een of meer verontreinigende stoffen waar beneden volgens de huidige stand van de kennis geen significante schadelijke effecten op gevoelige delen van het milieu optreden.

Artikel 3

Maximumzwavelgehalte van zware stookolie

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 januari 2003 op hun grondgebied geen zware stookolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 1,00 massaprocent.
2. Op voorwaarde dat voldaan is aan de luchtkwaliteitsnormen voor zwaveldioxide zoals vastgesteld in Richtlijn 80/779/EEG van de Raad⁽¹⁾ of in een Gemeenschapsbesluit waarbij deze normen worden ingetrokken en vervangen, alsmede in andere desbetreffende Gemeenschapsvoorschriften, en de emissies niet bijdragen tot overschrijding van de desbetreffende kritische belasting in een andere lidstaat, mag een lidstaat op zijn gehele grondgebied of een deel daarvan het gebruik van zware stookolie met een zwavelgehalte tussen 1,00 en 3,00 massaprocent toestaan. Die toestemming geldt slechts zolang de emissies van een lidstaat niet bijdragen tot overschrijding van kritische belastingswaarden in een andere lidstaat.
3. i) Behoudens passende emissiecontroles door de bevoegde instanties zijn de leden 1 en 2 niet van toepassing op zware stookolie die wordt gebruikt
 - a) in stookinstallaties die onder Richtlijn 88/609/EEG vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 9, van die richtlijn worden beschouwd als nieuwe installaties en voldoen aan de grenswaarden voor zwaveldioxide-emissies voor dergelijke installaties, zoals bepaald in artikel 4 en in bijlage IV van die richtlijn,
 - b) in andere stookinstallaties die niet onder punt a) vallen, indien de zwaveldioxide-emissies van de installatie ten hoogste 1 700 mg/Nm³ bedragen bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis,

- c) voor verbranding in raffinaderijen, indien de gemiddelde maandelijkse zwaveldioxide-emissie van alle installaties in de raffinaderij (behalve stookinstallaties die onder punt a) vallen), ongeacht de gebruikte brandstofsoort of brandstofcombinatie, beneden een door iedere lidstaat vast te stellen grens van ten hoogste 1 700 mg/Nm³ ligt.
- ii) De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat stookinstallaties die zware stookolie met een hoger dan het in lid 1 genoemde zwavelgehalte gebruiken, niet worden geëxploiteerd zonder een door een bevoegde instantie afgegeven vergunning waarin de emissiegrenswaarden zijn aangegeven.

4. De bepalingen van lid 3 worden opnieuw bezien en zo nodig herzien in het kader van toekomstige herzieningen van Richtlijn 88/609/EEG.

5. Wanneer een lidstaat gebruik maakt van de in lid 2 bedoelde mogelijkheid, stelt hij de Commissie en het publiek daarvan ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis. Aan de Commissie wordt voldoende informatie verschaft zodat zij kan nagaan of aan de in lid 2 bedoelde criteria is voldaan. De Commissie licht de overige lidstaten in.

Binnen zes maanden na de datum waarop zij de informatie van de lidstaat heeft ontvangen, onderzoekt de Commissie de voorgenomen maatregelen en neemt zij overeenkomstig de procedure van artikel 9 een besluit, dat zij aan de lidstaten meedeelt. Dit besluit wordt om de acht jaar opnieuw bezien op basis van informatie die de betrokken lidstaten overeenkomstig de procedure van artikel 9 aan de Commissie moeten verstrekken.

Artikel 4

Maximumzwavelgehalte van gasolie

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat op hun grondgebied geen gasolie, met inbegrip van gasolie voor de zeescheepvaart, wordt gebruikt, met ingang van
 - 1 juli 2000 als het zwavelgehalte meer dan 0,20 massaprocent bedraagt;
 - 1 januari 2008 als het zwavelgehalte meer dan 0,10 massaprocent bedraagt.
2. In afwijking van lid 1 mag Spanje voor de Canarische Eilanden, Frankrijk voor de Franse overzeese departementen, Griekenland voor zijn gehele grondgebied of een gedeelte daarvan, en Portugal voor de archipels van Madeira en de Azoren het gebruik van gasolie voor de zeescheepvaart met een zwavelgehalte van meer dan de in lid 1 aangegeven grenswaarden toestaan.

⁽¹⁾ PB L 229 van 30.8.1980, blz. 30. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/692/EEG (PB L 377 van 31.12.1991, blz. 48).

3. Op voorwaarde dat voldaan is aan de luchtkwaliteitsnormen voor zwaveldioxide als vastgesteld in Richtlijn 80/779/EEG of in een Gemeenschapsbesluit waarbij deze normen worden ingetrokken en vervangen, alsmede in andere desbetreffende Gemeenschapsvoorschriften, en de emissies niet bijdragen tot overschrijding van de kritische belastingswaarden in een andere lidstaat, mag een lidstaat op zijn gehele grondgebied of een deel daarvan het gebruik van gasolie met een zwavelgehalte tussen 0,10 en 0,20 massaprocent toestaan. Die toestemming geldt slechts zolang de emissies van een lidstaat niet bijdragen tot overschrijding van kritische belastingswaarden in een andere lidstaat en vervalt uiterlijk op 1 januari 2013.

4. Wanneer een lidstaat gebruik maakt van de in lid 3 genoemde mogelijkheid, stelt hij de Commissie en het publiek daarvan ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis. Aan de Commissie wordt voldoende informatie verschaft zodat zij kan nagaan of aan de in lid 3 bedoelde criteria is voldaan. De Commissie licht de overige lidstaten in.

Binnen zes maanden na de datum waarop zij de informatie van de lidstaat heeft ontvangen, onderzoekt de Commissie de voorgenomen maatregelen en neemt zij, overeenkomstig de procedure van artikel 9, een besluit dat zij aan de lidstaten meedeelt.

Artikel 5

Verandering in de brandstofvoorziening

Indien het door een plotselinge verandering in de voorziening met ruwe aardolie, olieproducten of andere koolwaterstoffen voor een lidstaat moeilijk wordt om aan de grenswaarden voor het zwavelgehalte overeenkomstig de artikelen 3 en 4 te voldoen, stelt die lidstaat de Commissie daarvan in kennis. De Commissie mag gedurende een periode van ten hoogste zes maanden op het grondgebied van de betrokken lidstaat een hogere grenswaarde toestaan en stelt de Raad en de lidstaten van haar besluit in kennis. Iedere lidstaat kan binnen één maand het besluit van de Commissie aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen twee maanden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

Artikel 6

Monsterneming en analyse

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om door middel van monsterneming te controleren of het zwavelgehalte van brandstoffen voldoet aan de voorschriften van de artikelen 3 en 4. Met het nemen van monsters wordt aangevangen binnen zes maanden na de

datum waarop de toepasselijke grenswaarde voor het zwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt. Er worden voldoende vaak monsters genomen en wel zo dat zij representatief zijn voor de gecontroleerde brandstof.

2. De referentiemethode voor de bepaling van het zwavelgehalte is:

- a) ISO-methode 8754 (1992) en PrEN ISO 14596 voor zware stookolie en gasolie voor de zeescheepvaart;
- b) EN-methode 24260 (1987), ISO 8754 (1992) en PrEN ISO 14596 voor gasolie.

De arbitragemethode is PrEN ISO 14596. De statistische interpretatie van de resultaten van de controles op het zwavelgehalte van gasolie geschiedt overeenkomstig ISO-norm 4259 (1992).

Artikel 7

Rapportage en herziening

1. Op basis van de overeenkomstig artikel 6 verrichte monsterneming en analyse dienen de lidstaten jaarlijks vóór 30 juni bij de Commissie een kort verslag in over het zwavelgehalte van de onder deze richtlijn vallende vloeibare brandstoffen die gedurende het voorgaande kalenderjaar op hun grondgebied zijn gebruikt. Dat verslag bevat een overzicht van de ingevolge artikel 3, lid 3, toegestane uitzonderingen.

2. Op basis van onder meer het overeenkomstig lid 1 jaarlijks in te dienen verslag en de waargenomen ontwikkelingen in de luchtkwaliteit en de verzuring, dient de Commissie uiterlijk op 31 december 2006 bij het Europees Parlement en de Raad een rapport in. De Commissie kan dat rapport aanvullen met voorstellen tot herziening van deze richtlijn en met name de voor elke brandstofcategorie vastgestelde grenswaarden en de krachtens artikel 3, leden 2 en 3, en artikel 4, leden 2 en 3, toegestane uitzonderingen en ontheffingen.

3. De Commissie gaat na welke maatregelen genomen kunnen worden voor het verminderen van de bijdrage van de verbranding van andere dan de in artikel 2, punt 3, genoemde mariene brandstoffen tot de verzuring en dient zo nodig voor eind 2000 een voorstel in.

Artikel 8

Wijzigingen van Richtlijn 93/12/EEG

1. Richtlijn 93/12/EEG wordt als volgt gewijzigd:
 - a) in artikel 1 worden lid 1, onderdeel a), en lid 2 geschrapt;

- b) in artikel 2 wordt de eerste alinea van de leden 2 en 3 geschrapt;
- c) de artikelen 3 en 4 worden geschrapt.
2. Lid 1 is van toepassing met ingang van 1 juli 2000.

Artikel 9

Raadgevend Comité

De Commissie wordt bijgestaan door een comité van raadgevende aard bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dit ontwerp, zo nodig door middel van een stemming.

Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere lidstaat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen.

De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het comité uitgebrachte advies. Zij brengt het comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

Artikel 10

Omzetting

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 juli 2000 aan deze richtlijn te voldoen. 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.

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 11

Sancties

De lidstaten stellen sancties vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die overeenkomstig deze richtlijn zijn vastgesteld. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 12

Inwerkingtreding

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

Artikel 13

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Luxemburg, 26 april 1999.

Voor de Raad

De Voorzitter

J. FISCHER

II

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

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 27 april 1999

houdende goedkeuring van de voorschriften inzake het gebruik van een grafisch symbool voor specifieke kwaliteitsproducten van de landbouw in de Franse overzeese departementen

(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 1051)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(1999/315/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3763/91 van de Raad van
16 december 1991 houdende specifieke maatregelen voor
bepaalde landbouwproducten ten behoeve van de Franse
overzeese departementen ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij
Verordening (EG) nr. 2598/95 ⁽²⁾, en met name op artikel
20, lid 3,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1418/96 van de Commissie
van 22 juli 1996 houdende uitvoeringsbepalingen betref-
fende het gebruik van een grafisch symbool voor de voor
ultraperifere gebieden specifieke kwaliteitsproducten van
de landbouw ⁽³⁾,

(1) Overwegende dat, op grond van artikel 20, lid 2,
van Verordening (EEG) nr. 3763/91, een grafisch
symbool is uitgewerkt om ruimere bekendheid te
geven aan en het verbruik te bevorderen van kwali-
teitsproducten van de landbouw, in ongewijzigde
staat of na verwerking, die specifiek zijn voor de
Franse overzeese departementen; dat de Commissie
dit grafische symbool en de voorschriften voor de
reproductie ervan heeft vastgesteld bij Verordening
(EG) nr. 2054/96 ⁽⁴⁾;

- (2) Overwegende dat, op grond van artikel 20, lid 3,
van Verordening (EG) nr. 3763/91, de voorwaarden
voor het gebruik van het grafische symbool voor
specifieke kwaliteitsproducten van de landbouw
van de Franse overzeese departementen worden
voorgesteld door de bedrijfsorganisaties, worden
meegedeeld door de nationale autoriteiten en
worden goedgekeurd door de Commissie; dat de
Franse autoriteiten de voorwaarden voor het
gebruik en de administratieve uitvoeringsbepa-
lingen op basis waarvan de bevoegde Franse autori-
teiten het recht op het gebruik van het grafische
symbool zullen verlenen, samen met hun gunstig
advies hebben meegedeeld;
- (3) Overwegende dat met deze voorwaarden voor het
gebruik de bij de instelling van het grafische
symbool nagestreefde doelstellingen kunnen
worden verwezenlijkt; dat deze voorwaarden voor
het gebruik moeten worden goedgekeurd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De voorwaarden voor het gebruik van het grafische
symbool voor specifieke kwaliteitsproducten van de land-
bouw in de Franse overzeese departementen, ingediend
door de Franse autoriteiten en vervat in de bijlage, worden
goedgekeurd.

⁽¹⁾ PB L 356 van 24.12.1991, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 267 van 9.11.1995, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 182 van 23.7.1996, blz. 9.

⁽⁴⁾ PB L 280 van 31.10.1996, blz. 1.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Artikel 3

Deze beschikking wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Gedaan te Brussel, 27 april 1999.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Uittreksel uit de ontwerp-circulaire van de Franse autoriteiten inzake de voorwaarden voor het gebruik en de administratieve uitvoeringsbepalingen inzake het grafische symbool voor specifieke landbouwproducten van de Franse overzeese departementen.

UITTREKSEL

1. Het grafische symbool dat is ingevoerd op grond van artikel 20 van Verordening (EG) nr. 3763/91 van de Raad mag uitsluitend worden gebruikt voor kwaliteitsproducten van de landbouw of van de visserij die, al dan niet verwerkt, specifiek zijn voor de Franse overzeese departementen, als ultraperifere gebieden.
2. De niet-verwerkte producten van de landbouw of de visserij moeten zijn verkregen in de Franse overzeese departementen.

Wanneer specifieke verwerkte producten van de Franse overzeese departementen als belangrijkste kenmerk de gebruikte grondstof hebben, moeten de bestanddelen die het verwerkte product kenmerken, voor 100 % lokaal zijn verkregen.

Wanneer verwerkte producten de wijze van productie of van vervaardiging als belangrijkste kenmerk hebben, wordt de specificiteit van de wijze van productie of van vervaardiging in aanmerking genomen.

3. Deze producten moeten de eigen kenmerken als producten van de Franse overzeese departementen hebben, met name ten aanzien van de omstandigheden waarin en de methoden en technieken volgens welke ze worden geteeld, geproduceerd of vervaardigd, en ten aanzien van de normen inzake aanbiedingsvorm en verpakking.
4. Het grafische symbool mag uitsluitend worden gebruikt voor producten van de hoogste kwaliteit. De kwaliteit wordt bepaald aan de hand van voorschriften van de communautaire regelgeving of, bij gebreke daarvan, van internationale normen.

Bij gebreke van communautaire of internationale normen, worden de kenmerken vastgesteld door de „Commission régionale pour les produits alimentaires de qualité”, op basis van voorstellen van de bedrijfsorganisaties.

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 27 april 1999

betreffende de toepassing van artikel 9 van Richtlijn 96/67/EG van de Raad op de luchthaven Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)*(kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 1066)*

(Slechts de uitgave in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/316/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,Gelet op Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober
1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelings-
markt op de luchthavens van de Gemeenschap ⁽¹⁾, inzon-
derheid op artikel 9, lid 5,Gezien het verzoek om goedkeuring van het besluit van
de Duitse autoriteiten van 26 januari 1999 en na raadple-
ging van de genoemde autoriteiten,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité,

Overwegende hetgeen volgt:

**I. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE DOOR DE
REGERING VAN DE BONDSREPUBLIEK
DUITSLAND AANGEMELDE AFWIJKING****1. *Kennisgeving door de Duitse autoriteiten***

- (1) Bij brief van 28 januari 1999, door de Commissie
geregistreerd op 29 januari, hebben de Duitse auto-
riteiten kennis gegeven van een aanvraag tot goed-
keuring van een besluit van de regering van de
Bondsrepubliek Duitsland van 26 januari 1999
waarbij aan de luchthaven Berlin-Tegel (Berliner
Flughafen GmbH) een afwijking wordt toegestaan
waardoor:

- de uitoefening van zelfafhandeling wordt
verboden;
- de dienstverlening aan derden voor de lucht-
haven Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)
wordt gereserveerd,

voor de categorieën diensten die zijn genoemd
onder de punten 3, 4, wat betreft de materiële
behandeling van vracht en post tussen luchthaven-
gebouw en vliegtuig, zowel bij aankomst als bij
vertrek of bij transit, en de punten 5.4 en 5.6.

Krachtens artikel 9, lid 1, onder b) en d), van de
richtlijn wordt deze afwijking verleend tot en met
31 december 2000.

- (2) De Commissie heeft overeenkomstig artikel 9, lid
3, van de richtlijn een samenvatting van deze
kennisgeving gepubliceerd in het *Publicatieblad
van de Europese Gemeenschappen* ⁽²⁾ en nodigt de
belanghebbende partijen uit hun opmerkingen te
maken.
- (3) Overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, lid 5, van
de richtlijn, is de Duitse regering op 22 en 24
maart 1999 door de Commissie geraadpleegd over
de ontwerpbeoordeling van de Commissie.

Grondslag van de afwijking

- (4) De algemene regels inzake de toegang tot de
grondafhandelingsmarkt zijn opgenomen in de
artikelen 6 en 7 van de richtlijn. In principe wordt
de markt zoveel mogelijk opengesteld voor de
meeste categorieën afhandelingsdiensten. Voor
luchthavens met een verkeersvolume zoals dat van
Berlin-Tegel erkent de richtlijn het recht op zelfaf-
handeling sinds 1 januari 1998 en voorziet zij in de
openstelling van de markt voor afhandeling ten
behoefte van derden met ingang van 1 januari 1999.
Om rekening te houden met de specifieke situatie
en functie van een luchthaven, en met name met
de problemen op het gebied van veiligheid en
beveiliging, maar ook wat de beschikbare ruimte en
capaciteit betreft, die zich in bepaalde delen van de
meeste luchthavens kunnen voordoen, schrijft de
richtlijn echter geen volledige openstelling van de
markt voor, maar eist zij slechts dat deze minimaal
wordt opgesteld, zowel wat zelfafhandeling als
afhandeling ten behoeve van derden betreft, voor
vier categorieën diensten op het traject tussen het
luchthavengebouw en het vliegtuig, met andere
woorden op een bijzonder probleemgevoelig deel
van de luchthaven. Deze categorieën zijn plat-
formafhandeling, bagageafhandeling, brandstof- en
olielevering en bepaalde diensten in de sfeer van
vracht- en postafhandeling.
- (5) In artikel 9 van Richtlijn 96/67/EG is eveneens
rekening gehouden met het feit dat in bepaalde
specifieke gevallen acute ruimte- en capaciteitspro-
blemen het onmogelijk maken de markt tot het

⁽¹⁾ PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36.⁽²⁾ PB C 64 van 6.3.1999, blz. 9-11.

voorgeschreven niveau open te stellen. In dergelijke gevallen kunnen tijdelijke afwijkingen worden toegestaan om de betrokken luchthaven de tijd te geven deze problemen op te lossen. Deze afwijkingen zijn dus een uitzonderingsmaatregel en zijn niet bedoeld als een algemene verlenging van de aanpassingsperiode voor de luchthavens waarin artikel 1 van de richtlijn voorziet.

- (6) Een afwijking kan slechts worden toegestaan wanneer er sprake is van specifieke ruimte- en capaciteitsproblemen. Het is dan ook op deze grondslag dat de Duitse autoriteiten bovengenoemde afwijking hebben toegestaan overeenkomstig lid 3 van de Duitse regeling „Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften“⁽³⁾, waarbij Richtlijn 96/67/EG in het nationale recht is verwerkt.

2. Huidige situatie inzake grondafhandeling op de luchthaven Berlin-Tegel

2.1. Achtergrondinformatie over de luchthaven

- (7) Tot in 1990 fungeerde Berlin-Tegel als luchthaven voor de westzone van de stad; Schönefeld was de luchthaven voor de oostelijke sector en Tempelhof werd hoofdzakelijk gebruikt voor militaire operaties. Na de hereniging is Tegel de belangrijkste Berlijnse luchthaven geworden. De toename van het verkeer met bijna 24 % die tussen 1996 en 2002 in Berlijn wordt verwacht, maakt het echter noodzakelijk, althans voorlopig, de drie luchthavens in stand te houden en Tempelhof weer voor de burgerluchtvaart open te stellen; deze toename leidt ook tot capaciteitsproblemen op de luchthaven Tegel, aangezien deze het meest in trek is bij de vervoerders vanwege haar infrastructuur en de nabijheid van de stad.
- (8) De toename van de vraag en de problemen die met name worden veroorzaakt door het weinig efficiënte gebruik van het platform en de te lange overstaptijden die daarvan het gevolg zijn, hebben de beheerder van de Berlijnse luchthavens (BFG) en zijn partner doen besluiten tot de bouw van de nieuwe internationale luchthaven Brandenburg op de huidige locatie van Schönefeld, die als enige een oplossing kan bieden voor de ruimte- en milieuproblemen. In afwachting dat de nieuwe luchthaven wordt gebouwd zal Tegel, dat in 1997 bijna 9 miljoen passagiers heeft verwerkt, binnenkort het merendeel van het vervoer voor zijn rekening moeten nemen. Door de voor 2001-2002 geplande sluiting van Tempelhof zal Tegel namelijk een groot deel van het daar passerende verkeer moeten overnemen tot in 2007, het jaar waarin de nieuwe luchthaven in gebruik zal worden genomen.

2.2. Afhandeling op de luchthaven

- (9) Op het tijdstip van het besluit van de Duitse autoriteiten waren 54 van de 59 afhandelingsdiensten reeds opengesteld voor concurrentie, namelijk alle diensten in het luchthavengebouw alsook bepaalde diensten op het platform, zoals catering en brandstoflevering; in totaal zijn daarbij 28 dienstverleners betrokken. De afwijking heeft betrekking op bepaalde platformdiensten die sinds 1998 uitsluitend worden verricht door een dochterbedrijf van de maatschappij BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services), waarin de luchthaven een meerderheidsaandeel heeft. Het betreft bagageafhandeling (punt 3 van de bijlage bij de richtlijn), laden en lossen, alsmede het vervoer tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw (punt 5.4), assistentie bij het taxiën van het vliegtuig (punt 5.6), alsook vracht- en postafhandeling (punt 4).

II. DE DOOR DE DUITSE AUTORITEITEN AANGEVOERDE PROBLEMEN

- (10) Het besluit van de Duitse autoriteiten is ingegeven door het feit dat de markt niet kan worden opengesteld voor de betrokken afhandelingsdiensten bij gebrek aan de nodige ruimte en capaciteit op het platform om een extra afhandelaar of een gebruiker die voor zelfafhandeling wil zorgen te kunnen toelaten.

1. Capaciteitsproblemen

- (11) De capaciteit van Berlin-Tegel was bij de bouw vastgesteld op 5,5 miljoen passagiers. Sinds 1990 wordt de luchthavenbeheerder echter geconfronteerd met een extra vraag van bijna 60 % als gevolg van de snelle toename van het aantal passagiers en de vervoerde tonnage (8,4 miljoen respectievelijk 24 000 ton in 1996, d.i. een toename van 80 % in tien jaar). De luchthaven, waarvan het noordelijk deel gereserveerd is voor militair gebruik en die zich niet buiten haar huidige grenzen kan uitbreiden, heeft dit capaciteitsgebrek gedeeltelijk opgevangen door het creëren van nieuwe opstelplaatsen, alsook extra incheckbalies, rustruimten en parkeerplaatsen. Daardoor is alle reserveruimte thans volledig in gebruik en kunnen de afhandelsactiviteiten binnen de bestaande infrastructuur onmogelijk nog worden uitgebreid. Het luchthavenbeheer zit tegen de grens van de capaciteit aan. Deze grens, die wegens de afhandelsproblemen wordt geraamd op 18 starts en aankomsten per uur wordt reeds verschillende malen per dag overschreden. De verkeersprognoses laten een toename van het jaarlijkse aantal vliegbewegingen zien van 118 000 in 1996 tot 125 000 in 2000. Tezelfdertijd zou het aantal passagiers stijgen van 8 naar 10,2 miljoen.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, deel 1, nr. 82 van 16 december 1997, blz. 2885.

- (12) De volledige benutting van de afhandelingscapaciteit vereist volgens de Duitse autoriteiten een integrale coördinatie tussen de verschillende activiteiten, vooral op het platform. Om het capaciteitsgebrek op te vangen moeten bovendien op zeer korte termijn veranderingen in het afhandelingsproces worden doorgevoerd. Het sinds verschillende jaren snel toenemende aantal dienstverleners voor bepaalde activiteiten op het platform (catering, brandstoflevering) heeft de moeilijkheden bij het beheer van het verkeer op het platform alleen maar doen toenemen.

2. *Ruimtegebrek*

A. *Parkeren van materieel*

- (13) Van de 14 500 m² die beschikbaar is voor afhandlingsactiviteiten kan 10 100 m² daadwerkelijk worden gebruikt als parkeerruimte voor het materieel en volgens de Duitse autoriteiten wordt deze oppervlakte integraal benut. De resterende 4 400 m² fungeren als werkzones naast de vliegtuigen die niet aan één bepaalde afhandelaar kunnen worden toegewezen. Deze zones zijn driehoekig van vorm, wat het gebruik ervan bemoeilijkt.
- (14) De huidige behoefte op het platform bedraagt 10 700 m² voor alle dienstverleners (behalve de benodigde oppervlakte voor het stallen van het wintermaterieel; daarvoor zijn geen speciale plaatsen ingeruimd: dit materieel wordt namelijk verspreid over de werkplaatsen en diverse andere locaties); van deze oppervlakte wordt 8 000 m² ter beschikking van BLAS gesteld en is 2 700 m² toegewezen aan de overige exploitanten. Het huidige tekort wordt dus geraamd op 600 m².

B. *Bagageafhandeling*

- (15) Kenmerkend voor het huidige bagageafhandelingssysteem is dat het negen „bagagekelders” omvat (zeven rond de terminal zelf en twee in het verlengde daarvan) die onderling niet verbonden zijn. Via deze kelders, waarvan de oppervlakte varieert van 300 tot 450 m², worden de vliegtuigen op de opstelplaatsen voor elke kelder alsook de verderop staande vliegtuigen (remote sensing positions) afgehandeld. Elk van de zeven rond de terminal gegroepeerde kelders is voorzien van een transportband „aankomst” en twee transportbanden „vertrek”. De laatste twee kelders zijn uitgerust met een systeem bestaande uit een dubbele continu-band. Bij elke kelder horen kleed- en rustruimten voor het personeel. Volgens de Duitse autoriteiten maakt het ruimtegebrek in deze kelders het totaal onmogelijk het aantal dienstverleners uit te breiden en kunnen alleen wanneer de dienstverlening in één hand is de vluchten correct worden afgehandeld en de overstaptijden worden gerespecteerd. Volgens het ingediende dossier zijn de lokalen zo klein dat niet alle wachtende wagentjes daar

kunnen worden gestald en ontbreekt de ruimte voor een vlotte doorstroming van deze wagentjes wanneer verschillende tezelfdertijd worden afgehandeld. Aangezien elke kelder bij een bepaalde opstelplaats hoort, is het bovendien onmogelijk de verschillende kelders aan specifieke dienstverleners toe te wijzen. Door een dergelijke verdeling zou het functioneren van de luchthaven ernstig in het gedrang komen.

C. *Voor het personeel gereserveerde ruimten*

- (16) Ook in de rustruimten is er plaatsgebrek; deze zijn thans volledig bezet door de toename van het verkeer en de uitbreiding van het aantal dienstverleners. De Duitse autoriteiten zien geen mogelijkheid om op zeer korte termijn nieuwe lokalen te openen wegens de aan de bouw daarvan verbonden administratieve problemen. Bovendien brengt het personeel bagageafhandeling in overleg met de directie zijn rusttijden door in dichtbij de bagagekelders gelegen lokalen, en nieuwe lokalen zouden slechts op een te grote afstand kunnen worden gerealiseerd.
- (17) Door de sluiting van Tempelhof in 2001-2002 zullen vanaf dan op Schönefeld de grenzen van de capaciteit worden bereikt. Anderzijds zal de voorkeur van de vervoerders voor Tegel leiden tot een toename van het verkeer op deze luchthaven van naar schatting 20 % in de periode tot 2002; op dat moment worden per jaar 10,2 miljoen passagiers verwacht. De luchthavenautoriteiten verwachten capaciteitsproblemen zowel in het luchthavengebouw als op het platform. Op het platform wordt de behoefte aan extra ruimte geschat op 700 m², hetgeen het tekort op 1 300 m² brengt; daarbij wordt alleen uitgegaan van de toename van het afgehandelde verkeer en worden de consequenties van het aantreden van een nieuwe dienstverlener buiten beschouwing gelaten.

3. *Gevolgen van de komst van nieuwe afhandelaars*

- (18) Volgens het ingediende dossier zou door de komst van nieuwe dienstverleners de ruimtebehoefte sterk toenemen door de grotere hoeveelheid materieel die nodig zou zijn om elke dienstverlener in staat te stellen pieken in het aanbod op te vangen.
- (19) De effecten zijn volgens de Duitse autoriteiten afhankelijk van het aantal nieuwe afhandelaars, de omvang en de structuur van hun activiteiten, alsook van hun commercieel beleid.
- (20) Uit de voor rekening van de luchthaven uitgevoerde studies komt naar voren dat uitgaande van de komst van twee nieuwe afhandelaars (dienstverleners of voor zelfafhandeling zorgende gebruikers) die hetzelfde beleid voeren als de huidige monopoliehouder, en op basis van een verdeling van het

verkeer waarbij Lufthansa aan de eerste afhandelaar, British Airways en zijn dochtermaatschappij Deutsche BA aan de tweede en de overige maatschappijen aan de derde zouden worden toegewezen, voor de bijkomende uitrusting een extra oppervlakte van 3 500 m² nodig zou zijn. Het totale ruimtegebrek zou dan 4 100 m² bedragen en zou vanaf 2000 stijgen tot 4 800 m² door de verwachte toename van het verkeer. Volgens de aanvullende documenten die door de luchthavenautoriteiten zijn overgelegd, blijkt de door sommige dienstverleners opgegeven ruimtebehoefte voor materieel veel hoger te zijn, namelijk in totaal circa 6 500 m².

- (21) Volgens de Duitse autoriteiten is bij deze studies onvoldoende rekening gehouden met het effect van de komst van nieuwe afhandelaars op de markt van de monopoliehouder en dus met de geringere behoefte van deze laatste aan materieel en personeel en bijgevolg ook aan ruimte. Zij zijn echter van mening dat wegens het reeds bestaande tekort van 600 m² het niet mogelijk zal zijn voldoende ruimte te vinden voor een nieuwe afhandelaar.
- (22) Uit het dossier blijkt ook dat rekening moet worden gehouden met een aanzienlijke verslechtering van het verkeer op het platform, dat zeer moeilijk te coördineren zal zijn met een groter aantal afhandelaars op de luchthaven, aangezien deze reeds tegen de grens van haar capaciteit aanzit. Door het extra verkeer dat het gevolg zal zijn van niet alleen de omvang, maar ook het wisselen van het materieel, zullen de verkeerspatronen moeten worden gereorganiseerd, waardoor de capaciteit van de luchthaven nadelig zal worden beïnvloed, hetgeen zal leiden tot aanzienlijke vertragingen (naar schatting 32 % in 2002 tegen slechts 12 % nu).
- (23) De studie geeft een verkeerstoename op het platform van 20 à 50 % te zien bij de komst van één enkele afhandelaar, en zelfs van 140 à 160 % op het kruispunt aan de noordkant, hetgeen ook aanleiding zou geven tot ernstige veiligheidsproblemen.
- (24) De luchthaven verklaart zich evenwel bereid een nieuwe afhandelaar toe te laten, voorzover zijn komst slechts beperkte effecten inzake capaciteit, ruimtebeslag en verkeer op het platform met zich brengt.

III. REACTIE VAN DE BELANGHEBBEDE PARTIJEN

- (25) Overeenkomstig artikel 9, lid 3, van de richtlijn is de verschillende belanghebbende partijen gevraagd hun mening te geven. De verschillende maatschappijen die hebben gereageerd, wijzen in de eerste plaats met nadruk op het feit dat de luchthaven al

verschillende jaren bekend was met de krachtens de richtlijn op haar rustende verplichtingen en geen enkele maatregel heeft genomen om de aangehaalde moeilijkheden te voorkomen en zodoende de openstelling van de markt mogelijk te maken.

- (26) Het door de luchthaven aangevoerde huidige tekort van 600 m² zou probleemloos kunnen worden weggewerkt en er zou bovendien extra ruimte kunnen worden vrijgemaakt door optimalisering van de bestaande oppervlakte. Met name wordt voorgesteld het wintermaterieel onder te brengen in verderop gelegen delen van de luchthaven en zodoende ruimte vrij te maken bij de opstelplaatsen 51 t/m 56 aan de westkant. Voorts zijn de verschillende maatschappijen van mening dat de luchthaven geen rekening heeft gehouden met het verlies aan marktaandeel van de monopoliehouder bij de komst van een nieuwe afhandelaar.
- (27) Wat de gepresenteerde cijfers over het verwachte verkeer betreft, dient te worden opgemerkt dat deze wellicht overgewaardeerd zijn, zoals blijkt uit de meest recente tendensen, en dat de benodigde capaciteit dus naar beneden dient te worden bijgesteld. Voor het vervoer en de bagageafhandeling kan, uitgaande van de thans bestaande mogelijkheid drie vluchten tegelijk af te handelen in de bagagekelders, de toelating van een tweede dienstverlener normaal geen probleem zijn, gezien de beschikbare ruimte in elke kelder en het feit dat het aantal wagentjes afhankelijk is van het aantal vluchten en niet van het aantal dienstverleners. De organisatie binnen deze afdeling zou evenmin problemen opleveren, aangezien de luchthaven daar als enige de verantwoordelijkheid voor blijft dragen. Het ruimteprobleem op het platform en ook bij de bagageafhandeling heeft volgens de maatschappijen dan ook vooral te maken met een slecht ruimtebeheer en een gebrekkige organisatie.
- (28) Wat de ruimten voor het personeel betreft, wordt erkend dat moeilijk een plekje zou kunnen worden gevonden voor het hele personeel van een tweede dienstverlener. Door gebruik te maken van lichte constructies of ruimte te huren buiten het terrein van de luchthaven zou dit probleem echter kunnen worden opgelost voor de nieuwkomers; de reeds op de luchthaven aanwezige dienstverleners zouden daar niet noodzakelijk behoefte aan hebben. Over het algemeen zijn de maatschappijen die gereageerd hebben van mening dat de situatie op de luchthaven Berlin-Tegel de komende jaren dreigt te verslechteren; dit staat echter los van de toename van het verkeer en heeft niets te maken met de aanwezigheid van één of meer afhandelaars op het platform.

IV. **BEOORDELING VAN DE AFWIJKING IN
HET LICHT VAN DE BEPALINGEN VAN
RICHTLIJN 96/67/EG**

1. **Geldende regelgeving inzake afhandeling**

1.1. **Mogelijkheden voor beperking van de
toegang tot de markt**

- (29) Richtlijn 97/67/EG van de Raad voorziet in een gedifferentieerde openstelling van de markt; de bepalende factoren daarbij zijn de wijze waarop de afhandeling wordt verzorgd (zelfhandeling of dienstverlening aan derden) en de omvang van het verkeer op de luchthaven.
- (30) De algemene regels inzake afhandeling voor de in de kennisgeving van de Duitse autoriteiten omschreven categorieën diensten zijn vastgesteld in de artikelen 6, lid 2, en 7, lid 2, van de richtlijn. Deze regels zijn overgenomen in paragraaf 3, lid 2, van de Duitse regeling waarbij de richtlijn in het nationale recht is verwerkt. Overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn kunnen de lidstaten zelfafhandeling voor ten minste twee gebruikers reserveren, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden geselecteerd. Ook moet de selectie van de dienstverleners door middel van een aanbesteding geschieden. Op deze grondslag moet de luchthaven Berlin-Tegel, overeenkomstig bijlage 5 van de „Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften“⁽⁴⁾ van 10 december 1997, waarbij de richtlijn in het Duitse recht is verwerkt, de markt voor grondafhandeling ten behoeve van derden openstellen voor een tweede dienstverlener, alsook zelfafhandeling toestaan voor twee gebruikers wat betreft de activiteiten waarvoor het aantal dienstverleners of gebruikers kan worden beperkt krachtens de artikelen 6, lid 2, en 7, lid 2, van de richtlijn.
- (31) Wanneer het echter door specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft, met name wegens overconcentratie en een hoge bezettingsgraad van de oppervlakte, onmogelijk is de uitoefening van zelfafhandeling of de dienstverlening aan derden open te stellen tot het door de richtlijn voorgeschreven niveau, kan de betrokken lidstaat op grond van artikel 9, lid 1, onder b) en d), de dienstverlening aan derden voor één dienstverlener reserveren en zelfafhandeling verbieden of tot één gebruiker beperken.

Volgens artikel 9, lid 2, moet een uit hoofde van deze bepalingen genomen afwijkingsbesluit:

- melding maken van de categorie(ën) diensten waarvoor een afwijking wordt toegestaan en de specifieke belemmeringen wat de beschikbare

ruimte of capaciteit betreft die de afwijking rechtvaardigen;

- vergezeld gaan van een plan van passende maatregelen dat erop gericht is deze belemmeringen weg te nemen.

Voorts mag de afwijking, nog steeds volgens artikel 9, lid 2:

- niet onnodig afbreuk doen aan de doelstellingen van de richtlijn;
- niet leiden tot concurrentievervalsingen;
- geen grotere omvang hebben dan noodzakelijk.

- (32) Zoals de Commissie reeds heeft vermeld in haar beschikkingen van 14 januari 1998 betreffende de luchthaven van Frankfurt respectievelijk Düsseldorf⁽⁵⁾, bestaat de hoofddoelstelling van de richtlijn erin de grondafhandelingsdiensten te liberaliseren. Door de beperkingen die aan derden worden opgelegd, wordt afbreuk gedaan aan hun vrijheid dergelijke diensten te leveren. Naar analogie met de nationale maatregelen waarbij de vrijheid van dienstverlening aan banden wordt gelegd⁽⁶⁾, moeten voor maatregelen waardoor de activiteiten van dienstverleners — of in het onderhavige geval van gebruikers die voor zelfafhandeling willen zorgen — kunnen worden uitgesloten of verboden, ook wanneer deze maatregelen zonder onderscheid gelden voor nationale en uit de andere lidstaten afkomstige dienstverleners of gebruikers, dwingende niet-economische redenen van openbaar belang bestaan en moeten deze maatregelen bovendien in verhouding staan tot de nagestreefde doelstellingen.

1.2. **Procedure**

- (33) De Duitse autoriteiten hebben zich ertoe verbonden de inwerkingtreding van het afwijkingsbesluit afhankelijk te stellen van de beschikking van de Commissie.
- (34) Zoals vermeld in haar twee beschikkingen betreffende de luchthavens van Frankfurt en Düsseldorf⁽⁷⁾, moet de Commissie een onderzoek instellen naar:
- het bestaan en de omvang van belemmeringen die de afwijking rechtvaardigen en aannemelijk maken dat openstelling tot het door de richtlijn voorgeschreven niveau onmogelijk is; alleen belemmeringen wat betreft ruimte en capaciteit kunnen in aanmerking worden genomen;
 - het plan van passende maatregelen dat erop gericht is de belemmeringen weg te nemen; dit plan moet geloofwaardig zijn, mag niet aan bepaalde voorwaarden zijn gebonden en moet een tijdschema voor de uitvoering van de desbetreffende maatregelen omvatten;

⁽⁵⁾ Beschikkingen van de Commissie van 14 januari 1998, (PB L 173 van 18.6.1998, blz. 32).

⁽⁶⁾ Arresten van 25 juli 1991, Mediawet, Jurispr. 1991, blz. I-4007 en C-76/90, Säger/Dennemeyer, Jurispr. 1991, blz. I-4221.

⁽⁷⁾ Zie voetnoot 5.

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 3.

— de overeenstemming met de in artikel 9, lid 2, vermelde principes betreffende de inachtneming van de doelstellingen van de richtlijn, het voorkomen van concurrentievervalsingen en de omvang van de maatregel.

(35) De bedoeling van een afwijking is niet de luchthaven een algemene extra aanpassingsperiode toe te kennen bovenop die welke bij artikel 1 van de richtlijn wordt toegestaan. Met de afwijking wordt integendeel beoogd de luchthaven in staat te stellen de specifieke problemen te overwinnen waarmee zij bij de openstelling van de markt te maken kan krijgen. Elke afwijking moet dus worden beoordeeld in het licht van de specifieke belemmeringen die worden aangevoerd om aan te tonen dat openstelling van de markt binnen de gestelde termijn onmogelijk is. Voorts moet volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie iedere uitzondering strikt worden geïnterpreteerd en moet de draagwijdte van een afwijking worden bepaald met inachtneming van de doelstellingen van de maatregel in kwestie⁽⁸⁾.

(36) De onderhavige afwijking moet in het licht van deze verschillende overwegingen worden bestudeerd.

(37) De Commissie heeft overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, lid 4, van de richtlijn, een grondig onderzoek gewijd aan de aangevoerde belemmeringen wat betreft ruimte en capaciteit, de mate waarin het besluit van de Duitse autoriteiten in verhouding staat tot deze belemmeringen en de maatregelen die zijn voorgesteld om deze te overwinnen. Zij heeft zich bij haar onderzoek gebaseerd op de door de Duitse autoriteiten overgelegde studies, alsook op de resultaten van het bezoek dat zij heeft gebracht aan de luchthaven Berlin-Tegel en heeft tevens een beroep gedaan op het bedrijf Aerotec voor een technische evaluatie. Tenslotte heeft zij rekening gehouden met de opmerkingen van de luchthaven en van de Duitse autoriteiten over de analyse van de Commissie en meer bepaald over de ruimteproblemen met betrekking tot de rustlokalen voor het personeel bij de sorteerruimten voor de bagage. Volgens de Duitse autoriteiten lijken deze problemen door de Commissie te worden onderschat. Voorts hebben zij hun standpunt herhaald dat geen tweede dienstverlener kan worden toegelaten binnen de sorteerruimten. Tenslotte betwisten zij de door de Commissie uitgevoerde raming van de ruimtebehoefte voor een tweede dienstverlener, die uitkomt op 1 200 m².

2. *Onderzoek van de door de Duitse autoriteiten aangevoerde problemen*

2.1. Beschikbare ruimte

A. Ruimte voor het parkeren van materieel

(38) Wat de opstelplaatsen langs de terminal betreft, blijkt uit de indeling daarvan en het feit dat zij voor verschillende typen vliegtuigen worden gebruikt dat de ruimte voor het parkeren van het afhandelingsmaterieel op die plek optimaal wordt gebruikt en dat geen extra ruimte meer kan worden vrijgemaakt. Bij een bezoek van de luchthaveninstallaties is echter gebleken dat een aanzienlijk aantal particuliere voertuigen langs de terminal en de bagagekelder geparkeerd stond. Het is niet erg aanmerkelijk dat deze voertuigen voor operationele doeleinden zoals toezicht op de werkzaamheden op het platform worden gebruikt, aangezien duidelijk was dat deze voertuigen die dag gedurende ten minste vijf uur, namelijk tussen 10.00u en 15.00u, het grootste deel van de werkdag, niet waren verplaatst. Op die plaats lijkt het dan ook heel goed denkbaar wachtende bagagewagentjes te parkeren.

(39) Ook wat de vracht- en postafhandelingsinstallaties betrof, bleek dat het op die plek geparkeerde materieel in ieder geval tussen 10.00u en 15.00u niet was gebruikt. Voorts is bij het bezoek van de installaties en het platform door de Commissie in de loop van de middag geen enkele beweging of vliegtuigafhandeling geconstateerd. De luchthavenautoriteiten hebben verklaard dat het afhandelingsmaterieel een vaste bestemming heeft en dat het materieel dat op die plek wordt geparkeerd, alleen voor vracht- en niet voor bagageafhandeling wordt gebruikt. Aangenomen mag worden dat al het vracht- en postafhandelingsmaterieel tijdens deze periode zonder enige activiteit geparkeerd was. Bij nader toezien bleek echter dat het geparkeerde materieel nauwelijks meer dan de helft van de beschikbare ruimte in beslag nam.

(40) Voor rekening van de Commissie is een vergelijkend onderzoek ingesteld naar soortgelijke situaties op andere luchthavens, mede aan de hand van de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) aanbevolen normen en praktijken. De resultaten daarvan zijn in tegenspraak met het rapport over ruimtegebrek op het platform. Genoemde normen en praktijken bepalen namelijk welke ruimten en plaatsen kunnen worden gereserveerd voor veiligheidsvoorzieningen en voor materieel op de opstelplaatsen, een en ander afhankelijk van het type vliegtuigen. Uit de resultaten blijkt dat in het geval van TIPO-plaatsen (opstelplaatsen van waaruit het vliegtuig bij het vertrek moet worden weggeduwd), rekening houdend met de categorie waartoe de plaatsen op die plek behoren, een oppervlakte van bijna 200 m² zou kunnen worden

⁽⁸⁾ Zie voetnoot 5.

vrijgemaakt aan weerszijden van de neus van het vliegtuig. Als dit slechts bij twee van de ongeveer zes opstelplaatsen op dat deel van de luchthaven wordt gedaan, komt bijna 800 m² beschikbaar zonder dat de veiligheidsnormen van de ICAO worden overtreden. Opgemerkt dient te worden dat de luchthaven in totaal meer dan 20 verderop gelegen TIPO-opstelplaatsen telt waar deze maatregel eveneens zou kunnen worden toegepast. Het lijkt dus niet onmogelijk extra ruimte vrij te maken; voorwaarde is wel dat de werkzaamheden op het platform strikt worden beheerd, waarbij met name duidelijke markeringen op de grond moeten worden aangebracht en het gebruik van de parkeerplaatsen alsook de verkeersbewegingen rond het vliegtuig rigoureus moeten worden gereguleerd.

- (41) De Duitse autoriteiten hebben bijgevolg niet afdoende aangetoond dat de nodige parkeerruimte voor afhandelingsmaterieel op het platform ontbreekt om een tweede afhandelaar te kunnen toelaten.

B. Bagagetransport

- (42) Op zichzelf lijkt het transport van bagage tussen het vliegtuig en de terminal geen specifieke problemen op te leveren. Op niveau nul van de terminal zijn er zeven bagagekelders, plus twee kelders met een dubbele transportband waarmee tegelijk aankomende en vertrekkende vluchten kunnen worden afgehandeld. De zeven overige kelders zijn elk voorzien van twee transportbanden voor vertrekkende en één transportband voor aankomende bagage. De oppervlakte van de bagagekelders varieert van 300 tot 450 m². Elke kelder — met uitzondering van die met dubbele transportband die alleen verderop gelegen opstelplaatsen bedienen — moet de bagageafhandeling verzorgen voor de twee tegenoverliggende opstelplaatsen, alsook een aantal verderop gelegen opstelplaatsen. De transporttijd tussen de opstelplaats en het bagagesysteem zelf is daardoor zeer kort, waardoor de afhandeling zeer snel verloopt en er vrij weinig wagentjes nodig zijn.
- (43) Binnen elk van de kelders van de terminal maakt de toegekende ruimte alsook het eenrichtings-transportstelsel het, in vergelijking met de op andere luchthavens bestaande systemen, mogelijk een tweede afhandelaar toe te laten. Volgens het in opdracht van de Commissie uitgevoerde onderzoek blijkt namelijk dat de wachtende wagentjes op Berlin-Tegel binnen het systeem worden geparkeerd. Zoals met name is vermeld in de beschikking van de Commissie betreffende de luchthaven van Keulen/Bonn⁽⁹⁾ is het aantal wagentjes dat binnen het systeem vereist is echter afhankelijk van het aantal vluchten dat op een bepaald moment moet worden afgehandeld en niet van het aantal afhandelaars. Het is de taak van de luchthavenautoriteit het voor het transport noodzakelijke aantal wagentjes op een passende en niet-discriminerende

wijze te beheren. Op de ruimten op het platform, en met name op een deel van de plaatsen langs de terminal die zoals gezegd thans gereserveerd zijn voor particuliere voertuigen, kunnen de wachtende wagentjes worden geparkeerd.

- (44) Ook maakt de doorstroming van de bagage binnen elke kelder het mogelijk zonder al te grote problemen een tweede afhandelaar voor het bagagetransport toe te laten. Het uitladen van de bagage duurt slechts enkele minuten, met name door de nabijheid van de opstelplaatsen, en het lijkt niet onmogelijk tezelfdertijd vertrekkende en aankomende vluchten af te handelen. Op basis van de vluchtschema's is evenmin aangetoond dat onmogelijk twee aankomende en één vertrekkende vlucht tegelijk kunnen worden afgehandeld. In vergelijking met andere met een soortgelijk systeem uitgeruste luchthavens, o.a. Heathrow, is er dankzij de beschikbare ruimte binnen de kelder — en met name de rijstrook in het midden — en het feit dat het om eenrichtingsverkeer gaat, geen obstakel voor het gelijktijdig inzetten van twee en zelfs drie trekkers van twee verschillende maatschappijen voor het vervoer van wagentjes. Er is namelijk voldoende ruimte om wagentjes te laten passeren zonder daarvoor andere te hoeven verplaatsen.

C. Andere platformactiviteiten

- (45) Het door de Duitse autoriteiten ingediende verslag maakt niet specifiek melding van andere platformactiviteiten. Er is op gewezen dat de ruimte op het platform voldoende leek om het materieel van een tweede dienstverlener te parkeren. Wat betreft het vervoer van passagiers per bus van en naar verderop gelegen opstelplaatsen, lijkt het niet absoluut nodig de bussen in de buurt van de terminal te parkeren; zoals op veel luchthavens, onder andere Londen-Heathrow, het geval is, kunnen deze voertuigen zich namelijk snel op het platform verplaatsen en kunnen zij bijgevolg op enige afstand wachten of parkeren, met name in de buurt van de verderop gelegen opstelplaatsen.
- (46) Het is duidelijk dat extra ruimte voor het afhandelingsmaterieel en de afhandelingenactiviteiten zoveel mogelijk moet worden gezocht in de nabijheid van de vliegtuigen of de terminals, afhankelijk van het type werkzaamheden. Het gaat hier echter slechts om een prioriteit, geen noodzaak. De richtlijn schrijft voor dat de autoriteiten van de lidstaat moeten aantonen dat het onmogelijk is de markt tot het voorgeschreven niveau open te stellen. De lidstaat moet aantonen dat er onvoldoende ruimte is voor het parkeren van het materieel en voor het uitvoeren van de betrokken werkzaamheden, echter zonder uitdrukkelijk kwaliteitscriteria te hanteren voor elke plek. Op Berlin-Tegel zou met name geparkeerd kunnen worden in de buurt van de

⁽⁹⁾ Beschikking van de Commissie van 30 oktober 1998, (PB L 300 van 11 november 1998, blz 25).

opstelplaatsen 33, 34 en 35, waar de luchthavenautoriteiten trouwens voornemens zijn ruimte vrij te maken. Een dergelijke aanpak kan in bepaalde gevallen beheersproblemen veroorzaken, maar kan geen belemmering vormen voor openstelling van de markt. De aspirant-afhandelaar moet op de hoogte zijn van de problemen die hij bij zijn activiteiten zal ondervinden en moet zelf afwegen of hij er belang bij heeft zich op de luchthaven te vestigen.

D. Rustruimten

- (47) Het door de Duitse autoriteiten ingediende dossier maakt melding van een rustruimte voor elke bagageafhandelingsruimte. Het gaat om minimaal zeven ruimten die vrijwel even groot zijn als de afhandelingsruimten. De voor het personeel gereserveerde oppervlakte bedraagt dus minimaal 1 800 à 2 000 m². De Duitse autoriteiten hebben echter gepreciseerd dat deze ruimten niet alleen worden gebruikt door de monopoliehouder van de betrokken werkzaamheden, maar ook door andere dienstverleners en gebruikers die zelf bepaalde afhandelingswerkzaamheden op de luchthaven verrichten, en dat voorts, wegens de afstand tussen bepaalde lokalen en de bijbehorende werkruimte (aan het andere eind van de terminal), het personeel dat werkzaam is in de verderop gelegen bagagekelders zijn rusttijden ter plaatse doorbrengt in overleg met de luchthavendirectie.
- (48) Ook als men ervan uitgaat dat deze lokalen door het hele afhandelingspersoneel worden gebruikt, kan toch worden gesteld dat op basis van de regels inzake de omvang en het beheer van gemeenschappelijke ruimten voor het personeel, er bij de terminal voldoende plaats zou zijn om het benodigde personeel voor bagageafhandeling en -transport van een tweede dienstverlener onder te brengen; door de aard van zijn werkzaamheden bevindt dit personeel zich namelijk het dichtste bij de betrokken rustruimten.
- (49) Wat betreft de nodige ruimte voor het onderbrengen van het personeel dat belast is met de passagiersafhandeling, is niet aangetoond dat geen gebruik kan worden gemaakt van tijdelijke gebouwen van het Algeco-type in de buurt van bepaalde verderop gelegen opstelplaatsen, met name de nummers 33, 34 en 35, waar de luchthavenautoriteiten overigens van plan zijn nieuwe afhandelingsruimten te creëren. Het is bijgevolg aan de aspirant-dienstverlener om zich op de hoogte te stellen van de belemmeringen waarmee hij bij de uitoefening van zijn activiteiten te maken krijgt en zijn personeel dienovereenkomstig te spreiden.

Dezelfde redenering geldt voor het vervoer van de bemanningen.

- (50) Hoewel het voor het personeel dat belast is met het transport van passagiers en bemanningsleden niet nodig is dat hun rustruimten vlak in de buurt van de terminal of hun werkplek liggen, zou een te grote afstand daarentegen moeilijker te verantwoorden zijn voor de werkzaamheden in verband met het laden en lossen van vliegtuigen en zou ruimtegebrek in de onmiddellijke nabijheid het inderdaad onmogelijk maken een tweede afhandelaar op het platform toe te laten.
- (51) Vracht- en postafhandeling zijn in die zin een geval apart dat de betrokken werkzaamheden worden uitgevoerd in een daartoe specifiek bestemd deel van de luchthaven met eigen materieel en eigen installaties, waar ook een rustlokaal is ingericht voor het personeel dat belast is met bepaalde vrachtafhandelingsstaken. Doordat geen extra ruimte beschikbaar is voor personeelsleden die in de nabijheid van hun werkplek moeten blijven, kunnen alleen afhandelaars worden toegelaten die reeds over de nodige ruimte voor hun personeel beschikken en geen aanspraak maken op nieuwe ruimten. Aangezien momenteel op dat deel van de luchthaven geen dienstverleners actief zijn accepteert de Commissie, rekening houdend met de beschikbare ruimte voor het materieel, maar ook met het ontbreken van lokalen in de nabijheid voor het personeel, wel dat nieuwe dienstverleners worden geweerd, maar weigert zij een afwijking toe te staan waardoor zelfafhandeling voor de betrokken vracht- en postactiviteiten wordt verboden.

2.2. De komst van nieuwe afhandelaars

- (52) Over het geheel genomen steunt de Commissie de these van de Duitse autoriteiten dat er in de door de luchthaven voorgelegde studie geen rekening mee wordt gehouden dat de nieuwe afhandelaar marktaandeel verwerft, dat dit van invloed is op de omvang van het materieel van de huidige monopoliehouder en dat dus ruimte kan worden vrijgemaakt.
- (53) De Commissie erkent echter dat bij een vrij gering marktaandeel voor de nieuwe afhandelaar van 10 à 15 %, zoals is gebleken uit de evaluaties met betrekking tot andere luchthavens waar afwijkingen zijn toegestaan, de inkrimping van het materieel minimaal kan zijn en het materieel van de nieuwe afhandelaar dan bijna integraal bovenop dat van de huidige monopoliehouder komt.
- (54) Wat de studie naar het effect van nieuwe afhandelaars betreft, lijken de ramingen veel te hoog.
- (55) Uitgaande van een situatie waarin de grootste maatschappij op de luchthaven voor zelfafhandeling zorgt en op basis van de huidige door de luchthaven verstrekte vluchtschema's, blijkt de daarvoor vereiste hoeveelheid materieel overeen te komen met ongeveer 70 % van de hoeveelheid die thans op de luchthaven wordt gebruikt (voor een oppervlakte van ongeveer 5 600 m²). Rekening houdend

met het feit dat de materieelaanvoer door de tweede afhandelaar geen volledig proportionele daling tot gevolg kan hebben van de behoefte aan materieel — en dus aan ruimte — van de huidige monopoliehouder, wordt deze daling in de door de Commissie uitgevoerde studie geraamd op ongeveer 40 % (4 000 m²). De nettotoename van de ruimtebehoefte komt dus uit op 30 % van de huidige ruimte, oftewel 2 400 m². Op dezelfde berekeningsgrondslag kan bij de komst van een afhandelaar met een marktaandeel van 10 à 15 % — de raming die doorgaans wordt gehanteerd in de studies van andere luchthavens waarvoor tot een afwijking is besloten — en ervan uitgaande dat de materieelbehoefte van de huidige monopoliehouder in het geheel niet afneemt, de extra ruimtebehoefte op 1 200 m² wordt geschat. Zoals reeds gezegd⁽¹⁰⁾ zou een dergelijke oppervlakte met inachtneming van de ICAO-normen kunnen worden vrijgemaakt rond drie à vier TIPO-plaatsen en zelfs vijf van de ongeveer 20 plaatsen van dit type, rekening houdend met de door de Duitse autoriteiten verstrekte raming van 2 000 m². Een dergelijke ruimtebehoefte is echter slechts denkbaar in het weinig waarschijnlijke geval — het betreft hier een maximumhypothese — waarin de nieuwe afhandelaar ook steeds zou werken op de momenten waarop zijn concurrent het drukst heeft.

- (56) De door de luchthaven verstrekte gedetailleerde opgave van de behoeften die worden verwacht bij de komst van bepaalde maatschappijen lijkt gebaseerd op de aanname dat de nieuwe afhandelaars alle activiteiten zouden uitvoeren die de monopoliehouder thans voor zijn rekening neemt, hetgeen niet realistisch is. De door sommige naar voren gebrachte raming van 1 200 m² lijkt dus meer in overeenstemming met de werkelijke situatie en de analyse heeft aangetoond dat een dergelijke behoefte kan worden vervuld.
- (57) De Commissie onderkent dat de toename van het verkeer in de komende jaren en de behoefte aan extra opstelplaatsen en terminalinstallaties een probleem is. Toch lijkt het effect van een nieuwe afhandelaar op het aantal verkeersbewegingen op het platform te hoog ingeschat. Deze toename heeft vooral te maken met het aantal vliegbewegingen en bij het opgegeven maximum van 18 aankomsten en starts per uur kunnen de taxibanen vanaf de verderop gelegen opstelplaatsen worden overgestoken zonder dat het verkeer daardoor wordt verstoord. Tijdens het spitsuur zullen de afhandelaars bijzonder oplettend moeten zijn en de luchthavenautoriteiten moeten de normen voor het verkeer op het platform doen naleven. Op verschillende Europese luchthavens waar een groot aantal

verkeersbewegingen plaatsvindt in de buurt van veel zwaarder belaste terminals ziet men kans taxibanen over te steken met strikte inachtneming van de veiligheidsnormen.

Op de luchthaven is dus de nodige ruimte beschikbaar om het materieel van een tweede verlener van grondafhandelingsdiensten onder te brengen, zowel langs de terminal en aan de kop van de opstelplaatsen als bij de verderop gelegen plaatsen met busvervoer voor de passagiers. De aspirant-afhandelaar moet afwegen of het voor hem lonend is om met inachtneming van de bepalingen van de richtlijn te opereren binnen de ruimtebeperkingen die hem ter kennis worden gebracht. De beschikbare rustruimten voor het personeel maken het echter niet mogelijk een nieuwe afhandelaar toe te laten voor alle activiteiten op het platform. De concentratie van rustlokalen bij de terminal maakt het wel mogelijk een tweede afhandelaar toe te laten voor het bagagetransport; de buschauffeurs kunnen dan in verderop gelegen ruimten worden ondergebracht. Wat betreft de overige activiteiten waarop de afwijking betrekking heeft kunnen de in de richtlijn omschreven principes alleen worden nageleefd via zelfafhandeling door een luchtvaartmaatschappij die geen behoefte heeft aan extra ruimte voor haar personeel.

De vijfde overweging van de richtlijn zegt dat „het toegankelijk maken van de grondafhandelingsmarkt zal bijdragen tot een verlaging van de exploitatiekosten van de luchtvaartmaatschappijen en de kwaliteit voor de gebruikers zal verbeteren”. De richtlijn kan echter pas effect sorteren wanneer daadwerkelijk toegang tot deze markt wordt verleend. Wettelijke openstelling zonder praktische tenuitvoerlegging, zoals sinds 1 januari 1998 het geval is voor zelfafhandeling, zou dus schadelijk zijn voor het realiseren van de doelstellingen van de richtlijn. Een openstelling die ook zou bijdragen tot een betere dienstverlening en gunstiger tarieven voor een groot aantal gebruikers, zoals bedoeld in de vijfde overweging, zou het bereiken van de doelstellingen van de richtlijn vergemakkelijken doordat de dienstverleners onderling zouden moeten gaan concurreren. Aangezien door de beperkte ruimte op de luchthaven voor bepaalde categorieën diensten slechts één nieuwe afhandelaar kan worden toegelaten, kunnen alleen door de komst van een verlener van diensten aan derden de doelstellingen van de richtlijn worden gediend.

3. *Het plan van aanpak*

- (58) Overeenkomstig artikel 9, lid 2, van de richtlijn, behelst het door de Duitse autoriteiten ingediende dossier maatregelen om de aangevoerde belemmeringen weg te nemen.

⁽¹⁰⁾ Zie 2.1.A.

- (59) Door de luchthavenbeheerder is een uitbreidingsplan vastgesteld. In de eerste plaats zal de capaciteit van de luchthaven worden uitgebreid door de bouw van een nieuwe terminal ten oosten van de huidige terminal. Daartoe moeten de bestaande parkeerplaatsen worden verplaatst en een nieuw platform worden aangelegd en moet tevens de hoofdtoegangsweg worden verplaatst naar de oostkant van de toren; een en ander moet de huidige overbelasting van het kruispunt van de taxibanen in het noordelijk gedeelte verminderen.
- (60) De definitieve beslissing over de bouw van deze nieuwe terminal is echter afhankelijk van het verkrijgen van de nodige administratieve vergunningen, alsook van de investeerders in het project voor de toekomstige luchthaven Berlijn-Brandenburg.
- (61) Zoals reeds gezegd moet het plan van maatregelen om de aangevoerde belemmeringen weg te nemen geloofwaardig en haalbaar zijn en vergezeld gaan van een tijdschema. Aangezien zelfs niet vaststaat dat het project wordt uitgevoerd, laat staan dat de uitvoeringstermijn bekend zou zijn, kan de Commissie dit ene project niet in aanmerking nemen als een plan van passende maatregelen in de zin van artikel 9 van de richtlijn.
- (62) De Duitse autoriteiten hebben echter nog twee ander maatregelen voorgesteld. Deze betreffen:
- de aanleg van werklocaties en parkeerterreinen voor het afhandelingsmaterieel op vijf van de huidige grasvelden (genummerde locaties op de plattegrond bij deze beschikking). Deze terreinen, die zich in de nabijheid bevinden van de huidige werklocaties — en die zijn aangeven in het „Lageplan: Planzustand BZW Aenderung: Alte Bestandsplan Nr 62” dat gebaseerd is op de situatie op 6 november 1998 — kunnen in het najaar 2000 6 300 m² afhandelingsruimte opleveren, waardoor nieuwe afhandelaars kunnen worden toegelaten overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn en de voor de Duitse luchthavens geldende nationale regelingen waarin deze is omgezet.
 - de verbouwing van het gebouw waarin thans de autoverhuurdiensten zijn ondergebracht. Het gebouw zal worden verhoogd om de begane grond vrij te maken; dit levert ruimte op voor de afhandelingsdiensten, maar maakt het ook mogelijk het probleem van de bagageafhandeling op te lossen.
- (63) Doordat voor de verbouwing geen specifieke administratieve vergunning vereist is en door de toezegging van de Duitse autoriteiten de desbetreffende werkzaamheden uit te voeren om bij het aflopen van de afwijking volledig te kunnen voldoen aan alle eisen van de richtlijn, kunnen de betrokken maatregelen worden aangemerkt als een plan zoals bedoeld in artikel 9 van de richtlijn.

4. *Inachtneming van de criteria van artikel 9, lid 2, van de richtlijn*

- (64) Aangezien de nodige ruimte voorhanden is om, voor de categorieën afhandelingswerkzaamheden waarop de afwijking betrekking heeft, het materieel en het personeel van een andere afhandelaar dan de huidige monopoliehouder onder te brengen, blijkt het toepassingsgebied uitgebreider dan nodig is. Daarentegen kan op grond van het feit dat de geplande werkzaamheden die het mogelijk moeten maken voor de betrokken categorieën afhandelingsdiensten de markt open te stellen tot het niveau dat is voorgeschreven door de richtlijn en de Duitse regelgeving waardoor deze is omgezet, namelijk door het toelaten van twee dienstverleners en twee gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, tot najaar 2000 zullen duren, worden geconcludeerd dat de duur van de afwijking niet langer lijkt dan noodzakelijk.

V. CONCLUSIE

- (65) De Duitse autoriteiten hebben niet aangetoond dat het onmogelijk is de markt open te stellen voor een tweede afhandelaar voor alle categorieën diensten waarop de afwijking betrekking heeft. De beschikbare ruimte voor het parkeren van het materieel en voor het personeel op het platform of bij de terminal maakt het mogelijk een tweede dienstverlener toe te laten voor het sorteren van de bagage en voor het vervoer van bagage, passagiers en bemanningen, maar is echter ontoereikend om tijdens de betrokken periode een vervoerder toe te staan voor die diensten aan zelfafhandeling te doen. Door het ontbreken van de nodige adequate infrastructuur voor het personeel op andere delen van het platform of van de terminal kan de luchthaven de vracht- en postafhandeling echter slechts openstellen voor gebruikers, die voor hun zelfafhandeling op dat deel van de luchthaven geen behoefte hebben aan extra lokalen voor het personeel. De beperkte ruimte op het platform en het feit dat aan het personeel dat belast is met het laden en lossen alsook het verplaatsen van het vliegtuig in de nabijheid van hun werkplek geen extra ruimte voor rustlokalen kan worden geboden rechtvaardigen tevens voor deze specifieke activiteiten dat het monopolie gedurende de betrokken periode wordt gehandhaafd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Het besluit van de Duitse autoriteiten tot het toekennen van een afwijking aan de luchthaven Berlin-Tegel van 26 januari 1999, dat op 29 januari 1999 aan de Commissie ter kennis is gebracht, wordt goedgekeurd op voorwaarde dat de Bondsrepubliek Duitsland de volgende wijzigingen aanbrengt:

- verbod op zelfafhandeling tot en met 31 december 2000, alleen voor de in de punten 3, 5.4, wat betreft het vervoer van passagiers, bagage en bemanning, en 5.6 van de bijlage bij de richtlijn genoemde categorieën diensten;
- reservering voor de luchthaven Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) van de dienstverlening aan derden tot en met 31 december 2000, voor de in de punten 4, 5.4, wat betreft het beladen en lossen van het vliegtuig, en 5.6 van de bijlage bij de richtlijn genoemde categorieën diensten.

Artikel 2

De Bondsrepubliek Duitsland brengt het overeenkomstig artikel 1 gewijzigde afwijkingsbesluit aan de Commissie ter kennis voordat dit in werking treedt.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 27 april 1999.

Voor de Commissie

Neil KINNOCK

Lid van de Commissie
