Publicatieblad

van de Europese Gemeenschappen

ISSN 0378-7087

L 337

41e jaargang

12 december 1998

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

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

* **Verordening (EG) nr. 2678/98 van de Raad van 10 december 1998 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1890/97 en (EG) nr. 1891/97 tot instelling van respectievelijk een definitief antidumpingrecht en een definitief compenserend recht op de invoer van gekweekte Atlantische zalm van oorsprong uit Noorwegen** 1

* **Verordening (EG) nr. 2679/98 van de Raad van 7 december 1998 inzake de werking van de interne markt wat het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten betreft** 8

Resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 7 december 1998, betreffende het vrije verkeer van goederen 10

Verordening (EG) nr. 2680/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit 12

Verordening (EG) nr. 2681/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de maximumaankoopprijs en de hoeveelheden rundvlees die door de interventiebureaus worden aangekocht in het kader van de 214e deelinschrijving die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 1627/89 in het kader van de algemene interventiemaatregelen is gehouden 14

Verordening (EG) nr. 2682/98 van de Commissie van 11 december 1998 betreffende de offertes voor de uitvoer van langkorrelige volwitte rijst bestemd voor bepaalde derde landen, die zijn ingediend in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2566/98 16

Verordening (EG) nr. 2683/98 van de Commissie van 11 december 1998 betreffende de offertes voor de verzending van langkorrelige gedopte rijst bestemd voor het eiland Réunion, die zijn ingediend in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2563/98 17

Verordening (EG) nr. 2684/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2565/98 18

Prijs: 19,50 ecu

(Vervolg z.o.z.)

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

Inhoud (vervolg)

Verordening (EG) nr. 2685/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2564/98 19

★ **Verordening (EG) nr. 2686/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot wijziging van de bijlagen I en II bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 van de Raad houdende een communautaire procedure tot vaststelling van maximumwaarden voor residuen van geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik in levensmiddelen van dierlijke oorsprong** (1) 20

Verordening (EG) nr. 2687/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van het maximumbedrag van de steun voor boterconcentraat voor de 194e bijzondere inschrijving die wordt gehouden in het kader van de permanente verkoop bij inschrijving als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 429/90 24

Verordening (EG) nr. 2688/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de minimumverkoopprijzen voor boter en de maximumbedragen van de steun voor room, boter en boterconcentraat die gelden voor de tweeëntwintigste bijzondere inschrijving in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2571/97 bedoelde permanente openbare inschrijving 25

Verordening (EG) nr. 2689/98 van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de voor het eerste halfjaar van 1999 beschikbare hoeveelheid voor bepaalde producten in de sector melk en zuivelproducten op grond van de regelingen waarin is voorzien bij de Europa-overeenkomsten tussen, enerzijds, de Gemeenschap en, anderzijds, de Republiek Hongarije, de Republiek Polen, de Tsjechische Republiek, de Slowaakse Republiek, Bulgarije en Roemenië en van de regeling waarin is voorzien bij de overeenkomsten betreffende vrijhandel en met handel verband houdende zaken tussen de Gemeenschap en de Baltische staten 27

★ **Richtlijn 98/90/EG van de Commissie van 30 november 1998 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 70/387/EEG van de Raad betreffende deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan** (1) 29

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

Raad

98/709/EG, EGKS, Euratom:

★ **Besluit van de Raad van 7 december 1998 tot wijziging van zijn reglement van orde** 40

Commissie

98/710/EG:

★ **Beschikking van de Commissie van 16 september 1998 inzake een procedure aangaande de toepassing van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad (Zaak VII/AMA/11/98 — Italiaanse verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan)** (1) *(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 2625)* 42

98/711/EG:

★ **Beschikking van de Commissie van 24 november 1998 houdende wijziging van Beschikking 97/296/EG tot vaststelling van de lijst van derde landen waaruit invoer van visserijproducten voor menselijke consumptie is toegestaan** (1) *(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3585)* 58

NL

(1) Voor de EER relevante tekst

(Vervolg zie bladzijde 3 van de omslag)

Inhoud (vervolg)

98/712/EG:

* **Beschikking van de Commissie van 26 november 1998 houdende wijziging van bepaalde gegevens van de lijst in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 44/98 tot vaststelling voor 1998 van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter die in bepaalde zones van de Gemeenschap met boomkorren waarvan de totale boomlengte meer dan 9 meter bedraagt, op tong mogen vissen** *(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3617)* 61

98/713/EG:

* **Beschikking van de Commissie van 26 november 1998 tot wijziging van bepaalde gegevens van de lijst in de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 55/87 tot vaststelling van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter en die in bepaalde kustzones van de Gemeenschap mogen vissen met de boomkor** *(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3618)* 64

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 2678/98 VAN DE RAAD

van 10 december 1998

tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1890/97 en (EG) nr. 1891/97 tot instelling van respectievelijk een definitief antidumpingrecht en een definitief compenserend recht op de invoer van gekweekte Atlantische zalm van oorsprong uit Noorwegen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 384/96 van de Raad van 22 december 1995 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap ([1]) (hierna „basisantidumpingverordening" genoemd), inzonderheid op de artikelen 8, lid 9, en 9,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2026/97 van 6 oktober 1997 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap ([2]) (hierna „basisantidumpingverordening" genoemd), inzonderheid op artikel 13, lid 9, en artikel 15,

Gelet op het voorstel dat de Commissie na overleg in het Raadgevend Comité heeft ingediend,

Overwegende hetgeen volgt:

A. VOORLOPIGE MAATREGELEN

(1) In het kader van de antidumping- en antisubsidieonderzoeken die met het bekendmaken van twee afzonderlijke berichten in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([3]) werden geopend, heeft de Commissie bij Besluit 97/634/EG ([4]) verbintenissen aanvaard die waren aangeboden door het Koninkrijk Noorwegen en 190 Noorse exporteurs.

(2) Uit onderzoek van de verslagen voor het vierde kwartaal van 1997 bleek dat drie Noorse exporteurs — Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS, en Ma-vo Norge AS — zalm op de communautaire markt hadden verkocht onder de minimumprijs die was vastgesteld in de verbintenis zodat zij de verbintenis hadden geschonden. Toen zij in de gelegenheid werden gesteld eventuele administratieve fouten recht te trekken verklaarde één onderneming dat zij tot dusverre verslag had uitgebracht aan de Commissie over de verkoop aan verbonden ondernemingen in de Gemeenschap in plaats van over de wederverkoop aan de eerste onafhankelijke afnemer, zoals vereist op grond van de verbintenis. Deze verkoop aan verbonden ondernemingen vertegenwoordigde het overgrote deel van de totale verkoop voor uitvoer van het betrokken product naar de Gemeenschap van deze onderneming.

(3) Bijgevolg stelde de Commissie bij Verordening (EG) nr. 1789/98 ([5]) hierna „voorlopige verordening" genoemd, voorlopige antidumpingrechten en compenserende rechten in op de invoer van gekweekte Atlantische zalm, ingedeeld onder de GN-codes ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 en ex 0304 20 13, van oorsprong uit Noorwegen, die werd uitgevoerd door de drie hierboven genoemde ondernemingen. Bij dezelfde verordening heeft de Commissie de betrokken ondernemingen geschrapt van de in de bijlage bij Besluit 97/634/EG opgenomen lijst van ondernemingen waarvan verbintenissen waren aanvaard.

B. VERVOLG VAN DE PROCEDURE

(4) Onmiddellijk nadat de voorlopige rechten waren ingesteld werden deze drie Noorse ondernemingen schriftelijk op de hoogte gebracht van de voornaamste feiten en overwegingen op grond waarvan deze rechten waren ingesteld.

([1]) PB L 56 van 6.3.1996, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 905/98 (PB L 128 van 30.4.1998, blz. 18).
([2]) PB L 288 van 21. 10. 1997, blz. 1.
([3]) PB C 235 van 31. 8. 1996, blz. 18 en PB C 235 van 31.8.1996, blz. 20.
([4]) PB L 267 van 30.9.1997, blz. 81. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2249/98 (PB L 282 van 20.10.1998, blz. 57).
([5]) PB L 228 van 15. 8. 1998, blz. 4.

(5) Eén onderneming diende naar aanleiding van het document van de Commissie geen opmerkingen in. Bovendien had de onderneming de Commissie al eerder op de hoogte gebracht van het feit dat zij op 1 januari 1998 haar door de Noorse autoriteiten afgegeven uitvoervergunning had teruggestuurd.

(6) Binnen de in de voorlopige verordening vastgestelde termijn hebben de twee overige ondernemingen schriftelijk opmerkingen gemaakt en werden zij gehoord.

(7) Nadat zij deze schriftelijke opmerkingen had ontvangen, heeft de Commissie alle gegevens verzameld en onderzocht die zij met het oog op de definitieve vaststelling van eventuele schendingen van de verbintenis nodig had.

(8) Verder onderzoek van de onderneming die verslag had uitgebracht over verkoop aan verbonden ondernemingen bevestigde de voorlopige conclusies zoals uiteengezet in overweging 11 van de voorlopige verordening. Vastgesteld werd dat vrijwel alle transacties in het vierde kwartaal van 1997, alsmede alle transacties die waren opgenomen in de kwartaalverslagen die binnen de vastgestelde termijn waren ingediend voor het derde kwartaal van 1997 en het eerste en tweede kwartaal van 1998, in feite betrekking hadden op verkoop aan verbonden ondernemingen in de Gemeenschap en niet aan onafhankelijke afnemers terwijl, overeenkomstig de duidelijke bewoordingen van de verbintenis hiervoor alleen verkoop aan onafhankelijke partijen in aanmerking mocht komen. In antwoord op het document dat de Commissie had verstuurd nadat de voorlopige rechten waren ingesteld, voerde de onderneming aan dat het slechts om een administratieve vergissing ging en stuurde zij de Commissie op 15 september 1998 nieuwe verslagen voor het derde en vierde kwartaal van 1997 alsmede voor het eerste en tweede kwartaal van 1998. Bovendien betoogde de onderneming dat bij de verkoop aan de eerste onafhankelijke afnemers die waren opgenomen in de herziene verslagen de bepaling inzake de minimumprijs in acht was genomen. Er zou derhalve geen schade zijn berokkend aan de communautaire bedrijfstak.

(9) In haar verbintenis had de onderneming zich ertoe verplicht de Commissie binnen de vastgestelde termijn een vertrouwelijk verslag toe te zenden van alle verkooptransacties aan de eerste niet-verbonden afnemers in de Gemeenschap. Voorts is in de verbintenis bepaald dat het niet-naleven van deze verplichting behoudens overmacht, als een schending van de verbintenis zal worden beschouwd. Ondanks deze duidelijke bewoordingen waarvan de onderneming zich volledig bewust was, bracht zij binnen de vastgestelde termijn uitsluitend verslag uit over de verkoop aan verbonden ondernemingen zodat de verplichting om verslag uit te brengen werd geschonden. Op basis van de verkoop aan verbonden ondernemingen kunnen geen conclusies worden getrokken met betrekking tot de prijzen die in rekening worden gebracht aan de eerste onafhankelijke afnemers, zodat de Commissie geen toezicht kan houden op de verbintenis.

(10) Omdat overeenkomstig artikel 8, lid 7, van de basisantidumpingverordening en artikel 13, lid 7, van de basisantisubsidieverordening, het niet naleven van de expliciete verplichting om verslag uit te brengen moet worden gezien als een schending van de verbintenis, is het niet noodzakelijk na te gaan of het niveau van de verkoopprijzen onder de in de verbintenis vastgestelde minimumprijs lag. Dit zou alleen hebben kunnen aantonen dat niet alleen de verbintenis om verslag uit te brengen zodanig was geschonden dat doeltreffend toezicht door de Commissie onmogelijk werd, maar dat ook de hierin vastgestelde minimumprijs wellicht niet in acht werd genomen.

(11) De derde onderneming gaf toe dat er een verkooptransactie had plaatsgevonden onder de in de verbintenis vastgestelde minimumprijs die de totale verkoop vertegenwoordigde waarover verslag was uitgebracht. De exporteur betoogde echter dat voor deze transactie, die weliswaar een speciale verkoop vormde zonder winst, de minimumprijs normaal gesproken in acht zou zijn genomen indien onvoorziene transportregelingen niet hadden geleid tot een onverwacht lage verkoopprijs. De goederen zouden via een ander grenspunt zijn verzonden dan was voorzien en zouden als een deellading en niet als een volledige lading zijn verzonden. De hogere transportkosten die hieruit voortvloeiden verhoogden de aftrek per kilo voor de transportkosten binnen de Gemeenschap van de DDP-prijs (geleverd, rechten betaald) aan de eerste onafhankelijke afnemer om de prijs grens-Gemeenschap te verkrijgen.

Afgezien van de moeilijkheid om dergelijke hypothetische argumenten te verifiëren, die bovendien geleidelijk aan werden aangedragen bij verschillende toelichtingen, lijkt de schending voort te vloeien uit het feit dat de verkoop te dicht bij de minimumprijs was gepland en zelfs geen winst inhield. Gezien de duidelijke formulering van de minimumprijsverplichting in de verbintenis, die aftrek inhoudt voor rechtstreekse verkoopkosten in het geval van DDP-verkoop, is het aan de onderneming ervoor te zorgen dat de minimumprijs in acht wordt genomen, los van eventuele gunstige transportregelingen.

C. DEFINITIEVE MAATREGELEN

(12) De belanghebbenden werden op de hoogte gebracht van de voornaamste feiten en overwegingen op basis waarvan de Commissie voornemens was intrekking te bevestigen van de aanvaarding van hun verbintenis en aan te bevelen definitieve antidumpingrechten en compenserende

rechten in te stellen en de bedragen die uit hoofde van de voorlopige rechten als zekerheid waren gesteld, definitief te innen. Tevens werd een termijn vastgesteld waarbinnen zij hierover opmerkingen konden maken.

(13) Op grond van de binnengekomen toelichtingen wordt geconcludeerd dat op gekweekte Atlantische zalm uit Noorwegen die door de in bijlage I genoemde ondernemingen wordt uitgevoerd, definitieve antidumpingrechten en compenserende. rechten moeten worden ingesteld.

(14) De onderzoeken die tot de verbintenissen aanleiding hebben gegeven werden, bij Verordening (EG) nr. 1890/97 ([1]), beëindigd met een definitieve vaststelling van dumping en schade en bij Verordening (EG) nr. 1891/97 ([2]) met een definitieve vaststelling van subsidiëring en schade. Overeenkomstig artikel 8, lid 9, van de basisantidumpingverordening en artikel 13, lid 9, van de basisantisubsidieverordening, dienen de definitieve rechten die op de drie Noorse ondernemingen van toepassing zullen zijn overeen te komen met de rechten die bij de twee genoemde verordeningen werden ingesteld.

D. **DEFINITIEVE INNING VAN VOORLOPIGE RECHTEN**

(15) Ten aanzien van de drie in bijlage I bij deze verordening genoemde exporteurs werd vastgesteld dat zij hun verbintenis niet hebben nageleefd. Het wordt derhalve noodzakelijk geacht de bedragen die uit hoofde van de voorlopige antidumpingrechten en compenserende rechten als zekerheid werden gesteld, ten belope van de definitieve rechten te innen.

E. **AANPASSING VAN DE LIJST VAN EXPORTEURS DIE ZIJN VRIJGESTELD VAN ANTIDUMPINGRECHTEN EN COMPENSERENDE RECHTEN**

(16) De bijlagen bij Verordening (EG) nr. 1890/97 en Verordening (EG) nr. 1891/97 waarin de ondernemingen zijn vermeld die zijn vrijgesteld van antidumpingrechten en compenserende rechten dienen te worden gewijzigd in die zin dat de drie in bijlage I bij onderhavige verordening vermelde ondernemingen worden geschrapt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De bijlage bij Verordening (EG) nr. 1890/97 wordt vervangen door bijlage II van deze verordening.

2. De bijlage bij Verordening (EG) nr. 1891/97 wordt vervangen door bijlage II van deze verordening.

Artikel 2

De bedragen die als zekerheid zijn gesteld uit hoofde van de bij Verordening (EG) nr. 1126/98 ingestelde voorlopige antidumpingrechten en compenserende rechten op gekweekte (andere dan wilde) Atlantische zalm van de GN-codes ex 0302 12 00 (Taric-code: 0302 12 00 * 19), ex 0304 10 13 (Taric-code: 0304 10 13 * 19), ex 0303 22 00 (Taric-code: 0303 22 00 * 19) en ex 0304 20 13 (Taric-code: 0304 20 13 * 19) uit Noorwegen, uitgevoerd door in bijlage I genoemde ondernemingen, worden definitief geïnd.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op 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 december 1998.

Voor de Raad
De Voorzitter
W. SCHÜSSEL

([1]) PB L 267 van 30.9.1997, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2052/98 (PB L 264 van 29.9.1998, blz. 17).
([2]) PB L 267 van 30.9.1997, blz. 19. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2052/98 (PB L 264 van 29.9.1998, blz. 17).

BIJLAGE I

LIJST VAN ONDERNEMINGEN WAAROP DEFINITIEVE ANTIDUMPINGRECHTEN EN COMPENSERENDE RECHTEN VAN TOEPASSING ZIJN

Nummer verbintenis	Naam van de onderneming	Aanvullende Taric-code
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

BIJLAGE II

LIJST VAN ONDERNEMINGEN WAARVOOR VERBINTENISSEN GELDEN

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

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

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

VERORDENING (EG) Nr. 2679/98 VAN DE RAAD

van 7 december 1998

inzake de werking van de interne markt wat het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten betreft

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 235,

Gezien het voorstel van de Commissie [1],

Gezien het advies van het Europees Parlement [2],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité [3],

(1) Overwegende dat de interne markt, zoals bepaald in artikel 7 A van het Verdrag, een ruimte zonder binnengrenzen omvat, waarin met name het vrije verkeer van goederen is gewaarborgd volgens de artikelen 30 tot en met 36 van het Verdrag;

(2) Overwegende dat inbreuken op dit beginsel, bijvoorbeeld in de vorm van handelingen van particulieren waardoor in een bepaalde lidstaat belemmeringen worden gecreëerd voor het vrije verkeer van goederen, de goede werking van de interne markt ernstig kunnen verstoren en de benadeelde particulieren grote schade kunnen toebrengen;

(3) Overwegende dat de lidstaten, teneinde de uit het Verdrag voortvloeiende verplichtingen na te komen en, in het bijzonder, de goede werking van de interne markt te waarborgen, zich enerzijds moeten onthouden van maatregelen of gedragingen die het handelsverkeer kunnen belemmeren en anderzijds alle noodzakelijke en evenredige maatregelen moeten treffen om het vrije verkeer van goederen op hun grondgebied te vergemakkelijken;

(4) Overwegende dat die maatregelen geen afbreuk mogen doen aan de uitoefening van de grondrechten, met inbegrip van het stakingsrecht of de stakingsvrijheid;

(5) Overwegende dat deze verordening geen beletsel vormt voor maatregelen die eventueel in bepaalde gevallen op communautair niveau moeten worden getroffen om problemen bij de werking van de interne markt te ondervangen, waarbij indien nodig rekening dient te worden gehouden met de toepassing van deze verordening;

(6) Overwegende dat de lidstaten de exclusieve bevoegdheid hebben voor de handhaving van de openbare orde en de bescherming van de binnenlandse veiligheid, alsmede om te bepalen of, wanneer, en in hoeverre maatregelen noodzakelijk en evenredig zijn teneinde het vrije verkeer van goederen op hun grondgebied in een bepaalde situatie te vergemakkelijken;

(7) Overwegende dat moet worden gezorgd voor adequate en snelle uitwisseling van informatie tussen de lidstaten en de Commissie over de belemmeringen van het vrije verkeer van goederen;

(8) Overwegende dat de lidstaat op wiens grondgebied belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen voorkomen, alle noodzakelijke en evenredige maatregelen moet treffen om het vrije verkeer van goederen op zijn grondgebied zo spoedig mogelijk te herstellen, teneinde het risico te vermijden dat de verstoring of schade in kwestie voortduurt, zich uitbreidt of verergert en dat de handelsstromen en de contractuele betrekkingen waarop die berusten, worden verstoord; dat hij de Commissie en desgevraagd de andere lidstaten in kennis moet stellen van de maatregelen die hij heeft genomen of voornemens is te nemen om dit doel te verwezenlijken;

(9) Overwegende dat de Commissie, ter nakoming van de verplichting die haar krachtens het Verdrag wordt opgelegd, de betrokken lidstaat ervan in kennis moet stellen dat volgens haar een inbreuk is begaan, en dat de lidstaat op die kennisgeving moet reageren;

(10) Overwegende dat het Verdrag voor de vaststelling van deze verordening in geen andere bevoegdheden voorziet dan die van artikel 235 van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. „belemmering": een belemmering van het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten die toe te schrijven is aan een lidstaat, ongeacht of het gaat om het handelen of het niet-handelen van die lidstaat, die een inbreuk op de artikelen 30 tot en met 36 van het Verdrag kan vormen, en die:

   a) een ernstige verstoring van het vrije verkeer van goederen veroorzaakt doordat de invoer van de goederen in, hun uitvoer uit of hun vervoer over het grondgebied van een lidstaat fysiek of op enige andere wijze wordt voorkomen, vertraagd of verlegd;

[1] PB C 10 van 15. 1. 1998, blz. 14.
[2] PB C 359 van 23. 11. 1998.
[3] PB C 214 van 10. 7. 1998, blz. 90.

b) de benadeelde particulieren ernstige schade toebrengt, en

c) onmiddellijk optreden vereist om eventuele voortduring, uitbreiding of verergering van de verstoring of schade in kwestie te voorkomen;

2. „niet-handelen": het geval waarin de bevoegde autoriteiten van een lidstaat bij een door acties van particulieren veroorzaakte belemmering, nalaten alle noodzakelijke en evenredige maatregelen te nemen waartoe zij bevoegd zijn om de belemmering op te heffen en het vrije verkeer van goederen op hun grondgebied te waarborgen.

Artikel 2

Deze verordening mag niet zo worden geïnterpreteerd dat zij op enigerlei wijze afbreuk doet aan de uitoefening van de grondrechten zoals die in de lidstaten erkend zijn, met inbegrip van het stakingsrecht of de stakingsvrijheid. Deze rechten kunnen ook het recht of de vrijheid behelzen om andere acties te ondernemen in het kader van de in de lidstaten bestaande bijzondere stelsels van arbeidsbetrekkingen.

Artikel 3

1. Wanneer zich een belemmering voordoet of dreigt voor te doen:

a) deelt elke lidstaat (ongeacht of het om de betrokken lidstaat gaat) die over relevante informatie beschikt, die onverwijld mede aan de Commissie, en

b) deelt de Commissie die informatie en elke informatie uit welke andere bron ook die zij relevant acht, onverwijld mede aan de lidstaten.

2. De betrokken lidstaat reageert zo spoedig mogelijk op verzoeken om informatie van de Commissie en van andere lidstaten over de aard van de belemmering of dreigende belemmering, en over de actie die hij heeft ondernomen of voornemens is te ondernemen. De tussen de lidstaten uitgewisselde informatie wordt ook aan de Commissie toegezonden.

Artikel 4

1. Wanneer zich een belemmering voordoet, en behoudens het bepaalde in artikel 2:

a) neemt de betrokken lidstaat alle noodzakelijke en evenredige maatregelen om ervoor te zorgen dat het vrije verkeer van goederen op het grondgebied van de lidstaat overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag is gewaarborgd, en

b) stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van de acties die zijn autoriteiten hebben ondernomen of voornemens zijn te ondernemen.

2. De Commissie doet de informatie die zij op grond van lid 1, onder b), heeft ontvangen onverwijld aan de overige lidstaten toekomen.

Artikel 5

1. Wanneer de Commissie van oordeel is dat er zich in een lidstaat een belemmering voordoet, stelt zij de betrokken lidstaat in kennis van de redenen op grond waarvan de Commissie tot die conclusie is gekomen, en verzoekt zij de lidstaat alle noodzakelijke en evenredige maatregelen te nemen om genoemde belemmering te verhelpen binnen een termijn die zij op grond van de urgentie van het geval bepaalt.

2. De Commissie houdt bij het trekken van haar conclusie rekening met artikel 2.

3. De Commissie maakt de tekst van de door haar aan de betrokken lidstaat gezonden kennisgeving bekend in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen,* en doet deze tekst onverwijld toekomen aan iedere partij die daarom verzoekt.

4. Binnen vijf werkdagen na ontvangst van de tekst:

— stelt de lidstaat de Commissie in kennis van de stappen die hij ter uitvoering van lid 1 heeft genomen of voornemens is te nemen, of

— deelt hij haar de redenen mede waarom er volgens hem geen belemmering is die een inbreuk vormt op de artikelen 30 tot en met 36 van het Verdrag.

5. Bij wijze van uitzondering kan de Commissie een verlenging van de in lid 4 genoemde termijn toestaan wanneer de lidstaat zijn verzoek hiertoe met redenen omkleedt en deze redenen het verzoek rechtvaardigen.

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

Gedaan te Brussel, 7 december 1998.

Voor de Raad
De Voorzitter
J. FARNLEITNER

RESOLUTIE VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

van 7 december 1998

betreffende het vrije verkeer van goederen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

BEKLEMTONEND dat de interne markt een centrale rol speelt in de alomvattende strategie van de Europese Unie om het concurrentievermogen, de economische groei en de werkgelegenheid te bevorderen;

In dit verband tevens BEKLEMTONEND dat het vrije verkeer van goederen van fundamenteel belang is voor de goede werking van de interne markt;

HERINNEREND aan de verplichting van de lidstaten om het vrije verkeer van goederen te waarborgen overeenkomstig de artikelen 30 tot en met 36 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en andermaal bevestigend dat zij zich er ten volle voor zullen inzetten om problemen in dit verband met bekwame spoed doeltreffend aan te pakken;

CONSTATEREND dat ernstige belemmeringen van het vrije verkeer van goederen aanzienlijke economische kosten voor particulieren veroorzaken en de moderne distributie- en productiemethoden verstoren; tevens constaterend dat deze belemmeringen ernstige twijfel doen rijzen omtrent de geloofwaardigheid van de interne markt, waarvan een efficiënte werking nog belangrijker is geworden in het licht van de economische en monetaire unie en van de uitbreiding;

BENADRUKKEND dat de lidstaten en de instellingen van de Gemeenschap dergelijke problemen snel en doeltreffend moeten oplossen, ook via samenwerking op administratief gebied;

HERINNEREND aan de conclusies van de Europese Raden van Amsterdam en Luxemburg;

NOTA NEMEND van Verordening (EG) nr. 2679/98 van de Raad van 7 december 1998 inzake de werking van de interne markt wat het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten betreft ([1]);

Tevens NOTA NEMEND van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 9 december 1997 (C 265/95), waarin wordt herinnerd aan de verplichting van de lidstaten om alle noodzakelijke en evenredige maatregelen te nemen waarover zij beschikken om het vrije verkeer van goederen te waarborgen;

ONDERSTREPEND dat er geen sprake is van maatregelen die de uitoefening van de grondrechten, met inbegrip van het stakingsrecht of de stakingsvrijheid, zoals erkend in de lidstaten, zouden kunnen beperken of aantasten,

HEBBEN OVER HET VOLGENDE OVEREENSTEMMING BEREIKT:

1. DE LIDSTATEN verbinden zich ertoe met inachtneming van de bescherming van de grondrechten, met inbegrip van het stakingsrecht of de stakingsvrijheid, al het mogelijke te doen om het vrije verkeer van goederen in stand te houden en met bekwame spoed op te treden tegen handelingen die leiden tot een ernstige verstoring van het vrije verkeer van goederen, als omschreven in Verordening (EG) nr. 2679/98.

2. DE LIDSTATEN verbinden zich ertoe hun bedrijfsleven op de hoogte te brengen van die verstoringen en van inspanningen om deze tegen te gaan.

3. DE LIDSTATEN komen overeen ervoor te zorgen dat er snelle en doeltreffende onderzoekprocedures ter beschikking staan van personen die nadeel hebben ondervonden van een schending van het Verdrag ten gevolge van een belemmering in de zin van artikel 1 van Verordening (EG) nr. 2679/98. Zij verbinden zich ertoe alle redelijke en evenredige stappen te ondernemen om personen die nadeel ondervinden van een dergelijke schending van het Verdrag te informeren over het bestaan van die rechtsmiddelen en van de procedure die daarvoor moet worden gevolgd.

4. DE LIDSTATEN komen tevens overeen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag de nodige stappen te ondernemen, om ervoor te zorgen dat verzoeken om een debat over het vrije verkeer van goederen snel op het passende Raadsniveau kunnen worden behandeld, indien een bepaalde situatie een dergelijke behandeling rechtvaardigt.

5. DE RAAD neemt nota van het voornemen van de Commissie om strakke termijnen op te leggen voor de procedures uit hoofde van artikel 169 van het Verdrag voor zaken die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 2679/98 vallen, en verzoekt de Commissie hem mee te delen welke specifieke initiatieven in dat verband moeten worden genomen.

6. DE LIDSTATEN nemen er nota van dat in de zaken als bedoeld in punt 5, de door de Commissie vastgestelde termijn voor het maken van opmerkingen niet meer dan vijf werkdagen kan zijn en dat de termijn om te reageren op een met redenen omkleed advies, evenmin meer dan vijf werkdagen kan zijn.

([1]) Zie bladzijde 8 van dit Publicatieblad.

7. DE RAAD verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te overwegen of zaken die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 2679/98 vallen, versneld kunnen worden afgehandeld, en belooft om voorstellen tot wijziging van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie met spoed en in een open geest te behandelen.

8. DE RAAD verzoekt de Commissie om twee jaar na de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2679/98 een verslag over de toepassing ervan in te dienen.

VERORDENING (EG) Nr. 2680/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

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,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3813/92 van de Raad van 28 december 1992 betreffende de rekeneenheid en de omrekeningskoersen die in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid moeten worden toegepast ([3]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 150/95 ([4]), en met name op artikel 3, lid 3,

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 verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

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.
([3]) PB L 387 van 31. 12. 1992, blz. 1.
([4]) PB L 22 van 31. 1. 1995, blz. 1.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

(in ecu/100 kg)

GN-code	Code derde landen (1)	Forfaitaire invoerwaarde
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
	999	116,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6
	204	45,7
	388	45,4
	999	43,6
0805 20 10	204	64,8
	999	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4
	464	258,6
	999	159,0
0805 30 10	052	58,6
	600	95,5
	999	77,0
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
	999	57,0
0808 20 50	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

(1) 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. 2681/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van de maximumaankoopprijs en de hoeveelheden rundvlees die door de interventiebureaus worden aangekocht in het kader van de 214e deelinschrijving die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 1627/89 in het kader van de algemene interventiemaatregelen is gehouden

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 805/68 van de Raad van 27 juni 1968 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector rundvlees ([1]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1633/98 ([2]), inzonderheid op artikel 6, lid 7,

Overwegende dat, overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2456/93 van de Commissie van 1 september 1993 tot uitvoering van Verordening (EEG) nr. 805/68 van de Raad wat de algemene en de speciale interventiemaatregelen in de sector rundvlees betreft ([3]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2304/98 ([4]), bij artikel 1, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1627/89 van de Commissie van 9 juni 1989 betreffende de aankoop van rundvlees door middel van inschrijving ([5]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2466/98 ([6]);

Overwegende dat, op grond van artikel 13, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2456/93, eventueel voor elke deelinschrijving een maximumaankoopprijs voor de kwaliteit R 3 moet worden vastgesteld op basis van de ontvangen offertes; dat krachtens artikel 13, lid 2, kan worden besloten niet toe te wijzen; dat op grond van artikel 14 van die verordening slechts de offertes in aanmerking worden genomen waarin een prijs wordt geboden die niet hoger is dan de vastgestelde maximumprijs, en ook niet hoger dan de gemiddelde nationale of regionale marktprijs verhoogd met het in lid 1 bedoelde bedrag;

Overwegende dat, na onderzoek van de voor de 214e deelinschrijving ingediende offertes en rekening houdend, overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 805/68, met hetgeen vereist is met het oog op een redelijke ondersteuning van de markt en met de seizoengebonden ontwikkeling van de aantallen geslachte dieren en prijzen, geen gevolg blijkt te moeten worden gegeven aan de deelinschrijving voor categorie A en dat de maximumaankoopprijs en de hoeveelheden die door de interventiebureaus worden aanvaard voor categorie C, moeten worden vastgesteld;

Overwegende dat wegens de omvang van de toegewezen hoeveelheden gebruik moet worden gemaakt van de in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2456/93 geboden mogelijkheid om de leveringstermijn voor de interventieproducten te verlengen;

Overwegende dat op grond van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1103/97 van de Raad van 17 juni 1997 over enkele bepalingen betreffende de invoering van de euro ([7]) verwijzingen naar de ECU in rechtsinstrumenten vanaf 1 januari 1999 worden vervangen door verwijzingen naar de euro, tegen een koers van 1 EUR voor 1 ECU;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Voor de 214e deelinschrijving op grond van Verordening (EEG) nr. 1627/89:

a) wordt voor categorie A geen gevolg gegeven;

b) wordt voor categorie C

— de maximumaankoopprijs vastgesteld op 235,50 ECU per 100 kg voor hele of halve geslachte dieren van kwaliteit R 3,

— de aanvaarde maximumhoeveelheid hele dieren, halve dieren en voorvoeten vastgesteld op 2 451 ton.

Artikel 2

In afwijking van artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2456/93 wordt de termijn voor de levering in de interventieopslagplaatsen met een week verlengd, tot en met 6 januari 1999. In de lidstaten waar in de periode van 24 december 1998 tot en met 3 januari 1999 of gedurende een deel van deze periode niet kan worden geleverd, wordt de leveringstermijn echter met het overeenkomstige aantal dagen verlengd.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op 14 december 1998.

([1]) PB L 148 van 28. 6. 1968, blz. 24.
([2]) PB L 210 van 28. 7. 1998, blz. 17.
([3]) PB L 225 van 4. 9. 1993, blz. 4.
([4]) PB L 288 van 27. 10. 1998, blz. 3.
([5]) PB L 159 van 10. 6. 1989, blz. 36.
([6]) PB L 307 van 17. 11. 1998, blz. 13.
([7]) PB L 162 van 19. 6. 1997, blz. 1.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

VERORDENING (EG) Nr. 2682/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

betreffende de offertes voor de uitvoer van langkorrelige volwitte rijst bestemd voor bepaalde derde landen, die zijn ingediend in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2566/98

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad van 22 december 1995 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt ([1]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2072/98 ([2]), en met name op artikel 13, lid 3,

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 2566/98 van de Commissie ([3]) een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rijst is opengesteld;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 584/75 van de Commissie ([4]), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 299/95 ([5]), de Commissie volgens de procedure van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 3072/95 op grond van de ingediende offertes kan besluiten niet tot toewijzing over te gaan;

Overwegende dat het, met name rekening houdend met de in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 3072/95 genoemde criteria, niet wenselijk is een maximumrestitutie vast te stellen;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Er wordt geen gevolg gegeven aan de offertes die van 7 tot en met 10 december 1998 zijn ingediend in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2566/98 bedoelde inschrijving voor de uitvoer van langkorrelige volwitte rijst van GN-code 1006 30 67 bestemd voor bepaalde derde landen.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

([1]) PB L 329 van 30. 12. 1995, blz. 18.
([2]) PB L 265 van 30. 9. 1998, blz. 4.
([3]) PB L 320 van 28. 11. 1998, blz. 49.
([4]) PB L 61 van 7. 3. 1975, blz. 25.
([5]) PB L 35 van 15. 2. 1995, blz. 8.

VERORDENING (EG) Nr. 2683/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

betreffende de offertes voor de verzending van langkorrelige gedopte rijst bestemd voor het eiland Réunion, die zijn ingediend in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2563/98

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad van 22 december 1995 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2072/98 [2], en met name op artikel 10, lid 1,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2692/89 van de Commissie van 6 september 1989 houdende uitvoeringsbepalingen inzake de verzending van rijst naar Réunion [3], inzonderheid op artikel 9, lid 1,

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 2563/98 van de Commissie [4] een inschrijving voor de vaststelling van de subsidie voor de verzending van rijst naar het eiland Réunion is opengesteld;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2692/89, de Commissie volgens de procedure van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 3072/95 op grond van de ingediende offertes kan besluiten niet tot toewijzing over te gaan;

Overwegende dat het, met name rekening houdend met de in de artikelen 2 en 3 van Verordening (EEG) nr. 2692/89 genoemde criteria, niet wenselijk is een maximumsubsidie vast te stellen;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Er wordt geen gevolg gegeven aan de offertes die van 7 tot en met 10 december 1998 zijn ingediend in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2563/98 bedoelde inschrijving voor de subsidie voor de verzending van langkorrelige gedopte rijst van GN-code 1006 20 98 naar het eiland Réunion.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 329 van 30. 12. 1995, blz. 18.
[2] PB L 265 van 30. 9. 1998, blz. 4.
[3] PB L 29 van 7. 9. 1989, blz. 8.
[4] PB L 320 van 28. 11. 1998, blz. 40.

VERORDENING (EG) Nr. 2684/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2565/98

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad van 22 december 1995 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2072/98 [2], en met name op artikel 13, lid 3,

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 2565/98 van de Commissie [3] een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rijst is opengesteld;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 584/75 van de Commissie [4], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 299/95 [5], de Commissie volgens de procedure van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 3072/95 op grond van de ingediende offertes kan besluiten een maximumrestitutie bij uitvoer vast te stellen; dat bij deze vaststelling met name rekening moet worden gehouden met de in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 3072/95 genoemde criteria; dat wordt toegewezen aan de inschrijver(s) wiens (wier) offerte ten hoogste gelijk is aan de maximumrestitutie bij uitvoer;

Overwegende dat de toepassing van bovenbedoelde criteria op de huidige marktsituatie voor de betrokken rijst leidt tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer op het in artikel 1 vermelde bedrag;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst naar bepaalde derde landen van Europa in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2565/98 bedoelde inschrijving wordt op grond van de van 7 tot en met 10 december 1998 ingediende offertes vastgesteld op 124,00 ECU per ton.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 329 van 30. 12. 1995, blz. 18.
[2] PB L 265 van 30. 9. 1998, blz. 4.
[3] PB L 320 van 28. 11. 1998, blz. 46.
[4] PB L 61 van 7. 3. 1975, blz. 25.
[5] PB L 35 van 15. 2. 1995, blz. 8.

VERORDENING (EG) Nr. 2685/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst in het kader van de inschrijving bedoeld in Verordening (EG) nr. 2564/98

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad van 22 december 1995 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2072/98 [2], en met name op artikel 13, lid 3,

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 2564/98 van de Commissie [3] een inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rijst is opengesteld;

Overwegende dat, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 584/75 van de Commissie [4], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 299/95 [5], de Commissie volgens de procedure van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 3072/95 op grond van de ingediende offertes kan besluiten een maximumrestitutie bij uitvoer vast te stellen; dat bij deze vaststelling met name rekening moet worden gehouden met de in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 3072/95 genoemde criteria; dat wordt toegewezen aan de inschrijver(s) wiens (wier) offerte ten hoogste gelijk is aan de maximumrestitutie bij uitvoer;

Overwegende dat de toepassing van bovenbedoelde criteria op de huidige marktsituatie voor de betrokken rijst leidt tot vaststelling van de maximumrestitutie bij uitvoer op het in artikel 1 vermelde bedrag;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De maximumrestitutie bij uitvoer van rondkorrelige, halflangkorrelige en langkorrelige A volwitte rijst naar bepaalde derde landen in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2564/98 bedoelde inschrijving wordt op grond van de van 7 tot en met 10 december 1998 ingediende offertes vastgesteld op 130,00 ECU per ton.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 329 van 30. 12. 1995, blz. 18.
[2] PB L 265 van 30. 9. 1998, blz. 4.
[3] PB L 320 van 28. 11. 1998, blz. 43.
[4] PB L 61 van 7. 3. 1975, blz. 25.
[5] PB L 35 van 15. 2. 1995, blz. 8.

VERORDENING (EG) Nr. 2686/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot wijziging van de bijlagen I en II bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 van de Raad houdende een communautaire procedure tot vaststelling van maximumwaarden voor residuen van geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik in levensmiddelen van dierlijke oorsprong

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2377/90 van de Raad van 26 juni 1990 houdende een communautaire procedure tot vaststelling van maximumwaarden voor residuen van geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik in levensmiddelen van dierlijke oorsprong [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2560/98 van de Commissie [2], inzonderheid op de artikelen 6, 7 en 8,

Overwegende dat er krachtens Verordening (EEG) nr. 2377/90 geleidelijk maximumwaarden moeten worden vastgesteld voor residuen van alle farmacologisch werkzame substanties die in de Gemeenschap worden gebruikt in aan voedselproducerende dieren toegediende geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik;

Overwegende dat, alvorens maximumwaarden voor residuen worden vastgesteld, alle relevante gegevens betreffende de veiligheid van de residuen van de stof in kwestie voor de consument van levensmiddelen van dierlijke oorsprong, alsmede het effect van residuen op de industriële verwerking van de levensmiddelen, door het Comité voor geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik moeten zijn onderzocht;

Overwegende dat er bij het vaststellen van maximumwaarden voor residuen van geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik in levensmiddelen van dierlijke oorsprong dient te worden omschreven in welke diersoorten residuen mogen worden aangetroffen, welke concentraties daarvan in elk voor consumptie in aanmerking komend weefsel van een behandeld dier toelaatbaar zijn (te onderzoeken weefsel) en welk type residu voor de controle van de residuen van belang is (indicatorresidu);

Overwegende dat er, voor de controle van residuen zoals door de desbetreffende communautaire wetgeving wordt voorgeschreven, meestal maximumwaarden voor residuen in de te onderzoeken weefsels, de lever of de nieren zullen moeten worden vastgesteld; dat lever en nieren evenwel vaak uit voor de internationale handel bestemde karkassen worden verwijderd en dat bijgevolg ook steeds maximumwaarden voor residuen in spier- of vetweefsel moeten worden vastgesteld;

Overwegende dat, wat geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik betreft die aan legpluimvee, melkvee of honingbijen worden toegediend, ook maximumwaarden moeten worden vastgesteld voor residuen in eieren, melk en honing;

Overwegende dat flumethrine in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 dient te worden opgenomen;

Overwegende dat oleyloleaat, calcium glucoheptonaat, calcium gluconoglucoheptonaat, calcium gluconolactaat, calcium glutamaat, nikkelgluconaat, nikkelsulfaat, natriumhypofosfide, bacitracine, bronopol, cetostearylalcohol, menadion, fytomenadion, 2-pyrrolidon, natriumcetostearyl-sulfaat, alcoholia lanae, lespedeza capitata, majoranae herba, medicago sativa extractum, sinapis nigrae semen en flumethrine in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 dienen te worden opgenomen;

Overwegende dat moet worden voorzien in een termijn van 60 dagen alvorens deze verordening van kracht wordt, teneinde de lidstaten toe te laten om, met het oog op de bepalingen van deze verordening, eventueel de nodige aanpassingen aan te brengen in de reeds eerder overeenkomstig Richtlijn 81/851/EEG van de Raad [3], laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/40/EEG [4], verleende vergunningen voor het op de markt brengen van de bedoelde geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik;

Overwegende dat de in deze verordening vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Permanent Comité voor geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I en II bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 worden gewijzigd zoals bepaald in de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

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

[1] PB L 224 van 18. 8. 1990, blz. 1.
[2] PB L 320 van 28. 11. 1998, blz. 28.
[3] PB L 317 van 6. 11. 1981, blz. 1.
[4] PB L 214 van 24. 8. 1993, blz. 31.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Martin BANGEMANN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

A. Bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2377/90 wordt als volgt gewijzigd:

2. Antiparasitaire middelen

2.2. Geneesmiddelen tegen ectoparasiten

2.2.3. Pyrethroiden

Farmacologisch werkzame substantie(s)	Indicatorresidu	Diersoorten	Maximum-waarden voor residuen	Te onderzoeken weefsels	Overige bepalingen
„Flumethrine	Flumethrine (som van alle trans-Z-isomeren)	Runderen	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Spier Vetweefsel Lever Nieren Melk”	

B. Bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2377/90 wordt als volgt gewijzigd:

1. Anorganische stoffen

Farmacologisch werkzame substantie(s)	Diersoorten	Overige bepalingen
„Calcium glucoheptonaat	Alle voedselproducerende soorten	
Calcium gluconoglucoheptonaat	Alle voedselproducerende soorten	
Calcium gluconolactaat	Alle voedselproducerende soorten	
Calcium glutamaat	Alle voedselproducerende soorten	
Nikkelgluconaat	Alle voedselproducerende soorten	
Nikkelsulfaat	Alle voedselproducerende soorten	
Natriumhypofosfide	Alle voedselproducerende soorten”	

2. Organische stoffen

Farmacologisch werkzame substantie(s)	Diersoorten	Overige bepalingen
„2-Pyrrolidon	Alle voedselproducerende soorten	In parenterale doses tot 40 mg/kg lg
Bacitracine	Runderen	Uitsluitend voor intramammair gebruik bij melkgevende koeien en voor alle weefsels behalve melk
Bronopol	Zalmachtigen	Uitsluitend voor gebruik op gekweekte viseieren (bevrucht)
Cetostearylalcohol	Alle voedselproducerende soorten	
Flumethrine	Honingbijen	
Menadion	Alle voedselproducerende soorten	
Oleyloleaat	Alle voedselproducerende soorten	Uitsluitend voor uitwendig gebruik
Fytomenadion	Alle voedselproducerende soorten	
Natriumcetostearyl-sulfaat	Alle voedselproducerende soorten	Uitsluitend voor uitwendig gebruik
Alcoholia lanae	Alle voedselproducerende soorten	Uitsluitend voor uitwendig gebruik”

6. Plantaardige substanties

Farmacologisch werkzame substantie(s)	Diersoorten	Overige bepalingen
„Lespedeza capitata	Alle voedselproducerende soorten	
Majoranae herba	Alle voedselproducerende soorten	
Medicago sativa extractum	Alle voedselproducerende soorten	Uitsluitend voor uitwendig gebruik
Sinapis nigrae semen	Alle voedselproducerende soorten”	

VERORDENING (EG) Nr. 2687/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van het maximumbedrag van de steun voor boterconcentraat voor de 194e bijzondere inschrijving die wordt gehouden in het kader van de permanente verkoop bij inschrijving als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 429/90

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 804/68 van de Raad van 27 juni 1968 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector melk en zuivelproducten [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1587/96 [2], en met name op artikel 7 bis, lid 3,

Overwegende dat de interventiebureaus overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 429/90 van de Commissie van 20 februari 1990 betreffende de toekenning, via openbare inschrijving, van steun voor boterconcentraat voor rechtstreekse consumptie in de Gemeenschap [3], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 417/98 [4], een permanente verkoop bij inschrijving houden voor de toekenning van steun voor boterconcentraat; dat in artikel 6 van die verordening is bepaald dat, rekening houdend met de voor elke bijzondere inschrijving ontvangen offertes, voor boterconcentraat met een botervetgehalte van ten minste 96 % een maximumbedrag voor de steun wordt vastgesteld of wordt besloten om aan de inschrijving geen gevolg te geven; dat de bestemmingszekerheid dienovereenkomstig moet worden vastgesteld;

Overwegende dat het aanbeveling verdient met inachtneming van de ontvangen aanbiedingen het maximumbedrag van de steun op de hiernavolgende hoogte vast te stellen en dienovereenkomstig de bestemmingszekerheid te bepalen;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Voor de 194e bijzondere inschrijving die wordt gehouden in het kader van de permanente verkoop bij inschrijving als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 429/90 worden het maximumbedrag van de steun en de bestemmingszekerheid als volgt vastgesteld:

— maximumbedrag van de steun: 134 ECU/100 kg,

— bestemmingszekerheid: 148 ECU/100 kg.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 148 van 28. 6. 1968, blz. 13.
[2] PB L 206 van 16. 8. 1996, blz. 21.
[3] PB L 45 van 21. 2. 1990, blz. 8.
[4] PB L 52 van 21. 2. 1998, blz. 18.

VERORDENING (EG) Nr. 2688/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van de minimumverkoopprijzen voor boter en de maximumbedragen van de steun voor room, boter en boterconcentraat die gelden voor de tweeëntwintigste bijzondere inschrijving in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2571/97 bedoelde permanente openbare inschrijving

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 804/68 van de Raad van 27 juni 1968 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector melk en zuivelproducten [1], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1587/96 [2], en met name op artikel 6, leden 3 en 6, en artikel 12, lid 3,

Overwegende dat de interventiebureaus bij openbare inschrijving bepaalde hoeveelheden boter die in hun bezit zijn, verkopen en steun voor room, boter en boterconcentraat toekennen, een en ander overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2571/97 van de Commissie van 15 december 1997 betreffende de verkoop van boter tegen verlaagde prijs en de toekenning van steun voor room, boter en boterconcentraat voor de vervaardiging van banketbakkerswerk, consumptie-ijs en andere voedingsmiddelen [3], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1982/98 [4]; dat in artikel 18 van die verordening is bepaald dat, rekening houdend met de voor elke bijzondere inschrijving ontvangen offertes, een minimumverkoopprijs voor boter en een maximumbedrag van de steun voor room, boter en boterconcentraat worden vastgesteld, die kunnen worden gedifferentieerd volgens de bestemming, het vetgehalte van de boter en de verwerkingsmethode, of wordt besloten aan de inschrijving geen gevolg te geven; dat de bedragen van de verwerkingszekerheden dienovereenkomstig moeten worden vastgesteld;

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Voor de tweeëntwintigste bijzondere inschrijving in het kader van de permanente openbare inschrijving als bedoeld in Verordening (EG) nr. 2571/97, worden de maximumbedragen van de steun alsmede de bedragen van de verwerkingszekerheden vastgesteld zoals aangegeven in de tabel in de bijlage.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 148 van 28. 6. 1968, blz. 13.
[2] PB L 206 van 16. 8. 1996, blz. 21.
[3] PB L 350 van 20. 12. 1997, blz. 3.
[4] PB L 256 van 18. 9. 1998, blz. 9.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 11 december 1998 tot vaststelling van de minimumverkoopprijzen voor boter en de maximumbedragen van de steun voor room, boter en boterconcentraat die gelden voor de 22e bijzondere inschrijving in het kader van de in Verordening (EG) nr. 2571/97 bedoelde permanente openbare inschrijving

(in ECU/100 kg)

Formule			A		B	
Verwerkingsmethode			Met verklikstoffen	Zonder verklikstoffen	Met verklikstoffen	Zonder verklikstoffen
Minimum-verkoopprijs	Boter ≥ 82 %	In ongewijzigde staat	—	—	—	—
		Concentraat	—	—	—	—
Verwerkingszekerheid		In ongewijzigde staat	—	—	—	—
		Concentraat	—	—	—	—
Maximum-bedrag van de steun	Boter ≥ 82 %		109	105	—	105
	Boter < 82 %		104	100	104	—
	Boterconcentraat		134	130	134	130
	Room		—	—	46	44
Verwerkings-zekerheid	Boter		120	—	120	—
	Boterconcentraat		148	—	148	—
	Room		—	—	51	—

VERORDENING (EG) Nr. 2689/98 VAN DE COMMISSIE

van 11 december 1998

tot vaststelling van de voor het eerste halfjaar van 1999 beschikbare hoeveelheid voor bepaalde producten in de sector melk en zuivelproducten op grond van de regelingen waarin is voorzien bij de Europa-overeenkomsten tussen, enerzijds, de Gemeenschap en, anderzijds, de Republiek Hongarije, de Republiek Polen, de Tsjechische Republiek, de Slowaakse Republiek, Bulgarije en Roemenië en van de regeling waarin is voorzien bij de overeenkomsten betreffende vrijhandel en met handel verband houdende zaken tussen de Gemeenschap en de Baltische staten

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2508/97 van de Commissie van 15 december 1997 houdende bepalingen voor de uitvoering, in de sector melk en zuivelproducten, van de regelingen waarin is voorzien bij de Europa-overeenkomsten tussen, enerzijds, de Gemeenschap en, anderzijds, Hongarije, de Republiek Polen, de Tsjechische Republiek, de Slowaakse Republiek, Bulgarije en Roemenië, van de regeling waarin is voorzien bij de overeenkomsten betreffende vrijhandel en met handel verband houdende zaken tussen de Gemeenschap en de Baltische staten, en van de regeling waarin is voorzien bij de Interim-overeenkomst tussen de Gemeenschap en Slovenië, en houdende intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 584/92, (EG) nr. 1588/94, (EG) nr. 1713/95 en (EG) nr. 455/97 [1], en met name op artikel 4, lid 4,

Overwegende dat in het kader van Verordening (EG) nr. 1620/98 van de Commissie [2], tot vaststelling van de mate waarin gevolg kan worden gegeven aan de in juli 1998 ingediende aanvragen om invoercertificaten voor de genoemde producten, voor sommige van de in Verordening (EG) nr. 2508/97 genoemde producten invoercertificaten zijn aangevraagd voor kleinere hoeveelheden dan beschikbaar zijn; dat het bijgevolg dienstig is voor elk betrokken product te bepalen hoeveel van 1 januari tot en met 30 juni 1999 beschikbaar is,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De op grond van Verordening (EG) nr. 2508/97 beschikbare hoeveelheid voor de periode van 1 januari tot en met 30 juni 1999 is aangegeven in de bijlage.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 12 december 1998.

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

Gedaan te Brussel, 11 december 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 345 van 16. 12. 1997, blz. 31.
[2] PB L 209 van 25. 7. 1998, blz. 38.

BIJLAGE

Totale beschikbare hoeveelheden voor de periode van 1 januari tot en met 30 juni 1999

Land	Polen			Tsjechische Republiek			Slowaakse Republiek			Hongarije		
GN-code	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
In ton	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Land	Republiek Estland			Republiek Letland				Republiek Litouwen			
GN-code	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
In ton	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Land	Roemenië	Bulgarije
GN-code	0406	0406
In ton	1 659	5 060

RICHTLIJN 98/90/EG VAN DE COMMISSIE

van 30 november 1998

houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 70/387/EEG van de Raad betreffende deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ([1]), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/14/EG van de Commissie ([2]), inzonderheid op artikel 13, lid 2,

Gelet op Richtlijn 70/387/EEG van de Raad van 27 juli 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ([3]), gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Denemarken, Ierland en het Verenigd Koninkrijk, inzonderheid op artikel 3,

Overwegende dat Richtlijn 70/387/EEG één van de bijzondere richtlijnen van de op grond van Richtlijn 70/156/EEG ingestelde EG-typegoedkeuringsprocedure is; dat derhalve de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG betreffende systemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden van voertuigen op de onderhavige richtlijn van toepassing zijn;

Overwegende dat het door verbetering te brengen in de veiligheid van hen die de bestuurdersruimte van bepaalde zware vrachtauto's in- en uitstappen, mogelijk is Richtlijn 70/387/EEG verder aan de technische vooruitgang aan te passen;

Overwegende dat met name in artikel 3, lid 4, en in artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG is bepaald dat bij iedere bijzondere richtlijn een inlichtingenformulier met de relevante punten van bijlage I van die richtlijn en een op bijlage VI gebaseerd typegoedkeuringsformulier dient te worden gevoegd, teneinde computerverwerking van typegoedkeuring mogelijk te maken;

Overwegende dat het, met het oog op de praktische toepassing van Richtlijn 70/387/EEG, dienstig is dat in alle lidstaten eenvormige bepalingen gelden;

Overwegende dat de in deze richtlijn vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het bij Richtlijn 70/156/EEG ingestelde comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang,

([1]) PB L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.
([2]) PB L 91 van 25. 3. 1998, blz. 1.
([3]) PB L 176 van 10. 8. 1970, blz. 5.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 70/387/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 worden de woorden „landbouwtractoren" vervangen door de woorden „landbouw- en bosbouwtrekkers" en de woorden: „landbouwmachines en machines voor openbare werken" door de woorden „en alle mobiele machines."

2. De bijlagen worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 1999 mogen de lidstaten, om redenen die verband houden met de deuren,

— voor een type voertuig noch de EG-typegoedkeuring noch de nationale typegoedkeuring weigeren,

— noch de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen verbieden,

indien de voertuigen voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 70/387/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

2. Met ingang van 1 oktober 2000 mogen de lidstaten, om redenen die verband houden met de deuren,

— niet langer de EG-typegoedkeuring verlenen en

— de nationale typegoedkeuring weigeren,

voor een nieuw type voertuig, indien niet is voldaan aan de voorschriften van Richtlijn 70/387/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1998 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.

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 30 november 1998.

Voor de Commissie
Martin BANGEMANN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

1. Voorafgaand aan bijlage I van Richtlijn 70/387/EEG wordt de volgende lijst van bijlagen ingevoegd:

„LIJST VAN BIJLAGEN

1.	*BIJLAGE I*	Toepassingsgebied, definities, algemene voorschriften, aanvraag om EG-typegoedkeuring, verlening van EG-typegoedkeuring, wijziging van het type en van de goedkeuring, overeenstemming van de productie
	Aanhangsel 1	Inlichtingsformulier
	Aanhangsel 2	Typegoedkeuringenformulier
2.	*BIJLAGE II*	Constructie- en montagevoorschriften en sterkteproeven
3.	*BIJLAGE III*	Voorschriften betreffende de toegang tot en het uitstappen via deuren van de bestuursdersruimte".

2. Bijlage I wordt vervangen door de volgende tekst:

„BIJLAGE I

TOEPASSINGSGEBIED, DEFINITIES, ALGEMENE VOORSCHRIFTEN, AANVRAAG OM EG-TYPEGOEDKEURING, VERLENING VAN EG-TYPEGOEDKEURING, WIJZIGING VAN HET TYPE EN VAN DE GOEDKEURING, OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE

1. TOEPASSINGSGEBIED

1.1. Deze richtlijn is van toepassing op de deuren van motorvoertuigen van de categorieën M_1 en N [1].

2. DEFINITIES

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

2.1. „goedkeuring van een voertuig", de goedkeuring van een voertuigtype met betrekking tot de deuren daarvan en de voor die deuren geldende eigenschappen;

2.2. „voertuigtype", voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen met betrekking tot de volgende hoofdeigenschappen:

— eigenschappen inzake ontwerp en sterkte van het hang- en sluitwerk voor de in bijlage II vermelde voertuigen;

— constructie- en montagevoorschriften voor de treeplanken en treden van voertuigen die niet onder bijlage III vallen;

— plaats en geometrische eigenschappen van de toegangstreden en de handvatten voor voertuigen die in bijlage III zijn vermeld,

voorzover deze eigenschappen van invloed zijn op de voorschriften van deze richtlijn.

3. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

3.1. Ontwerp

3.1.1. De ontwerpeigenschappen van het voertuig moeten het mogelijk maken dat volkomen veilig kan worden ingestapt en uitgestapt.

3.1.2. Voertuigen van categorie N_2 met een maximummassa van meer dan 7,5 ton en categorie N_3 worden geacht aan de bovenstaande eisen te voldoen, indien zij aan de voorschriften van bijlage III voldoen.

[1] Zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG.

3.2. Deuren, ingangen en uitgangen

3.2.1. Deuren, ingangen en uitgangen moeten gevaarloos en gemakkelijk te gebruiken zijn.

3.3. Deuren en deursluitingen

3.3.1. Deuren en deursluitingen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat bij het sluiten storende geluiden kunnen worden vermeden.

3.3.2. Deursluitingen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat ongewild opengaan van de deuren niet mogelijk is.

3.4. Hang- en sluitwerk (constructie- en montagevoorschriften)

3.4.1. De scharnieren van opendraaiende zijdeuren (met uitzondering van vouwdeuren) aan de langszijden van de voertuigen moeten aan de voorzijde — gezien in de rijrichting — van de deuren zijn aangebracht. Bij dubbele deuren geldt dit voor de deurvleugel die het eerst wordt geopend; de andere deurvleugel moet kunnen worden vergrendeld.

3.4.2. Het hang- en sluitwerk van de zijdeuren van voertuigen van categorie M_1 moet voldoen aan de voorschriften van bijlage II.

3.5. Opstap (constructie- en montagevoorschriften)

3.5.1. De naaf, de velg of de andere delen van de wielen worden niet beschouwd als opstap in de zin van deze richtlijn, behoudens in de gevallen waarin constructie- of gebruiksredenen het aanbrengen van een opstap aan andere delen van het voertuig beletten.

3.5.2. Indien bij voertuigen van de categorieën M_1, N_I en N_2 met een maximummassa van niet meer dan 7,5 ton de vloer bij de ingang naar de passagiersruimte van dergelijke voertuigen zich meer dan 600 mm boven het wegdek bevindt, dient het voertuig te zijn voorzien van een opstap met een of meer treeplanken of treden.

3.5.2.1. Bij terreinwagens, zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG, mag deze hoogte boven het wegdek 700 mm bedragen.

3.5.2.2. De opstap moet zodanig zijn uitgevoerd dat hij geen gevaar van uitglijden oplevert.

4. AANVRAAG OM EG-TYPEGOEDKEURING

4.1. De aanvraag om EG-typegoedkeuring van een type voertuig met betrekking tot de deuren wordt door de fabrikant van het voertuig ingediend.

4.2. In aanhangsel 1 wordt een model van het inlichtingenformulier gegeven.

4.3. Aan de met de goedkeuringsproeven belaste technische dienst wordt een voor het goed te keuren type representatief voertuig ter beschikking gesteld.

5. VERLENING VAN EG-TYPEGOEDKEURING

5.1. Indien aan de desbetreffende voorschriften is voldaan, wordt EG-typegoedkeuring verleend overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG.

5.2. In aanhangsel 2 wordt een model van het EG-typegoedkeuringsformulier gegeven.

5.3. Aan elk goedgekeurd type voertuig wordt overeenkomstig bijlage VII van Richtlijn 70/156/EEG een goedkeuringsnummer toegekend. Een lidstaat kent een nummer slechts aan één type voertuig toe.

6. WIJZIGING VAN HET TYPE EN VAN DE GOEDKEURING

6.1. Bij wijziging van het overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurde type zijn de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing.

7. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE

7.1. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG worden maatregelen genomen om de overeenstemming van de productie te waarborgen.

Aanhangsel 1

INLICHTINGENFORMULIER Nr. ...

overeenkomstig bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (*) betreffende de EG-typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot de deuren (Richtlijn 70/387/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn .../.../EG)

De onderstaande gegevens worden in voorkomend geval verstrekt in drievoud en gaan vergezeld van een lijst van de opgenomen elementen.

De tekeningen worden in voorkomend geval op een passende schaal met voldoende details in formaat A 4 of tot dat formaat gevouwen verstrekt.

Op eventuele foto's zijn voldoende details te zien.

Indien de systemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden elektronisch gestuurde functies hebben, worden gegevens over de prestaties verstrekt.

0. ALGEMENE GEGEVENS

0.1. Merk (firmanaam): .....

0.2. Type: .....

0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig is aangegeven (b): .....

0.3.1. Plaats van dat merkteken: .....

0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort (c): .....

0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....

0.8. Adres(sen) van de assemblagefabriek(en): .....

1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG

1.1. Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig: .....

9. CARROSSERIE

9.2. Materialen en bouwwijze: .....

9.3. Deuren voor de inzittenden, hang- en sluitwerk .....

9.3.1. Configuratie van de deuren en aantal deuren: .....

9.3.1.1. Afmetingen, openingsrichting en maximale openingshoek van de deuren: .....

9.3.2. Tekening van het hang- en sluitwerk en de plaats daarvan in de deuren: .....

9.3.3. Technische beschrijving van het hang- en sluitwerk: .....

9.3.4. Details (met afmetingen) van ingangen, treden en noodzakelijke handvatten, indien van toepassing: .....

(*) De in dit inlichtingenformulier gebruikte nummering en voetnoten komen overeen met die van bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG. Punten die voor deze richtlijn niet relevant zijn, zijn weggelaten.

Aanvullende gegevens voor terreinwagens

1.3. Aantal assen en aantal wielen: .....

1.3.3. Aangedreven assen (aantal, plaats, onderlinge, verbinding): .....

2.4.1. Chassis zonder carrosserie: .....

2.4.1.4.1. Oploophoek (na): .....

2.4.1.5.1. Afloophoek (nb) .....

2.4.1.6. Vrije hoogte boven het wegdek (als omschreven in bijlage II, deel A, punt 4.5, van Richtlijn 70/156/EEG)

2.4.1.6.1. Tussen de assen: .....

2.4.1.6.2. Onder de vooras(sen): .....

2.4.1.6.3. Onder de achteras(sen): .....

2.4.1.7. Hellingshoek (nc): .....

2.4.2. Chassis met carrosserie .....

2.4.2.4.1. Oploophoek (na): .....

2.4.2.5.1. Afloophoek (nb): .....

2.4.2.6. Vrije hoogte boven het wegdek (als omschreven in bijlage II, deel A, punt 4.5, van Richtlijn 70/156/EEG)

2.4.2.6.1. Tussen de assen: .....

2.4.2.6.2. Onder de vooras(sen): .....

2.4.2.6.3. Onder de achteras(sen): .....

2.4.2.7. Hellingshoek (nc): .....

2.15. Startvermogen op een helling (solo voertuig): .....

4.9. Differentieelblokkering: ..... ja/neen/facultatief ([1])

([1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aanhangsel 2

MODEL

(maximumformaat: A 4 (210 mm × 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

Dienststempel

Mededeling betreffende de

— typegoedkeuring (1)

— uitbreiding van de typegoedkeuring (1)

— weigering van de typegoedkeuring (1)

— intrekking van de typegoedkeuring (1)

van een type voertuig/onderdeel/afzonderlijke technische eenheid (1) met betrekking tot Richtlijn 70/387/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn .../.../EG.

Goedkeuringsnummer: .....

Reden voor uitbreiding: .....

DEEL I

0.1. Merk (firmanaam): .....

0.2. Type: .....

0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig/het onderdeel/de afzonderlijke technische eenheid (1) is aangegeven (2): .....

0.3.1. Plaats van dat merkteken: .....

0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort (3): .....

0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....

0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van het EG-goedkeuringsmerk voor onderdelen en afzonderlijke technische eenheden: .....

0.8. Adres(sen) van de assemblagefabriek(en): .....

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is.

(2) Indien het middel tot identificatie van het type tekens bevat die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit goedkeuringsformulier betrekking heeft, moeten dergelijke tekens op het formulier door het symbool „?" worden vervangen (bijvoorbeeld ABC??123??).

(3) Zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG.

DEEL II

1. Eventuele aanvullende gegevens: zie addendum
2. Technische dienst die met de proeven is belast: .....
3. Datum van het door deze dienst afgegeven rapport: .....
4. Nummer van het door deze dienst afgegeven rapport: .....
5. Eventuele opmerkingen: zie addendum
6. Plaats: .....
7. Datum: .....
8. Handtekening: .....
9. Bijgevoegd is de inhoudsopgave van het op verzoek verkrijgbare informatiepakket dat bij de keuringsinstantie is ingediend.

Addendum bij EG-typegoedkeuringsformulier nr. ...

voor de typegoedkeuring van een voertuig in toepassing van Richtlijn 70/387/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn .../.../EG

1. Aanvullende gegevens

1.1. Configuratie van de deuren voor de inzittenden: .....

1.2. Wijze waarop de deur wordt geopend: .....

1.3. Wijze waarop het slot wordt geopend: .....

5. Opmerkingen: ..... "

3. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) In de titel wordt het woord „PERSONENAUTO'S" vervangen door de woorden „VOERTUIGEN VAN CATEGORIE M_1".

b) In punt 1.1 wordt het woord „richtlijn" vervangen door het woord „bijlage".

4. Onderstaande bijlage III wordt toegevoegd:

„Bijlage III

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE TOEGANG TOT EN HET UITSTAPPEN VIA DE DEUREN VAN DE BESTUURDERSRUIMTE VAN VOERTUIGEN VAN CATEGORIE N_2 MET EEN MAXIMUMMASSA VAN MEER DAN 7,5 TON EN VAN CATEGORIE N_3

1. Toegangstreden naar de bestuurdersruimte (zie figuur)

1.1. De afstand (A) van het wegdek tot het bovenvlak van de onderste trede, gemeten bij een voertuig in bedrijfsklare toestand op een horizontaal en plat oppervlak, mag niet meer dan 600 mm bedragen.

1.1.1. Bij terreinwagens, zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, van Richtlijn 70/156/EEG, mag die afstand (A) evenwel tot 700 mm bedragen.

1.2. De afstand (B) tussen de bovenvlakken van de treden mag niet meer dan 400 mm bedragen. De verticale afstand tussen twee opeenvolgende treden mag niet meer dan 50 mm verschillen.

1.2.1. Voor terreinwagens (zie punt 1.1.1) mag deze laatste waarde evenwel tot 100 mm worden verhoogd.

1.3. Bovendien moet worden voldaan aan de volgende geometrische minimumspecificaties:

— diepte van de trede (D):	80 mm
— vrije ruimte van de trede (E) (met inbegrip van de diepte van de trede):	150 mm
— breedte van de trede (F):	300 mm
— breedte van de onderste trede (G):	200 mm
— hoogte van de trede (S):	120 mm
— verloop in de breedte tussen treden (H):	0 mm
— overlapping in lengterichting (J):	200 mm.

1.3.1. Voor terreinwagens (zie punt 1.1.1) mag de waarde (F) evenwel tot 200 mm worden verminderd.

1.4. De onderste trede mag als een sport zijn ontworpen, indien dit noodzakelijk is voor redenen in verband met constructie of gebruik, en bij terreinwagens (zie punt 1.1.1). In dat geval moet de diepte van de sport (F) ten minste 20 mm bedragen.

1.4.1. Sporten met een ronde dwarsdoorsnede zijn niet toegestaan.

1.5. Bij het uitstappen uit de bestuurdersruimte moet de plaats van de bovenste trede gemakkelijk te vinden zijn.

1.6. Het bovenvlak van de treden moet slipvrij zijn. Bovendien moeten treden die tijdens het rijden aan weersomstandigheden en vuil zijn blootgesteld, voldoende afvloeivermogen (afvoervlak) hebben.

2. Toegang tot handgrepen naar de bestuurdersruimte (zie figuur)

2.1. De toegang tot de bestuurdersruimte moet worden vergemakkelijkt door middel van een of meer geschikte leuningen en handvatten of andere gelijkwaardige voorzieningen.

2.1.1. De leuning(en) of handvatten of gelijkwaardige voorzieningen moeten zodanig zijn opgesteld dat zij gemakkelijk kunnen worden vastgegrepen en geen belemmering voor de toegang vormen.

2.1.2. Een maximale onderbreking van 100 mm in het grijpgebied van de leuningen of handvatten of gelijkwaardige voorzieningen is toegestaan (bv. tussenbevestiging).

2.1.3. Indien de opstap meer dan twee treden omvat, moeten de leuningen, handgrepen of gelijkwaardige voorzieningen zodanig zijn geplaatst dat een persoon zich tegelijkertijd op drie plaatsen kan vasthouden (met twee handen en een voet of met twee voeten en een hand).

2.1.4. Behalve in het geval van een trap moeten de leuningen, handgrepen en gelijkwaardige voorzieningen zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat de gebruikers ertoe worden aangezet met het gezicht naar de cabine uit te stappen.

2.1.5. Het stuurwiel mag als een handgreep worden beschouwd.

2.2. De hoogte (N) van de onderrand van ten minste één leuning of handgreep of gelijkwaardige voorziening, gemeten vanaf het wegdek bij een voertuig in bedrijfsklare toestand op een horizontaal en plat oppervlak, mag niet meer dan 1 850 mm bedragen.

2.2.1. Bij terreinwagens (zie punt 1.1.1) mag die afstand (N) evenwel tot 1 950 mm bedragen.

2.2.2. Indien de hoogte van de vloer van de bestuurdersruimte vanaf het wegdek groter is dan N, wordt deze hoogte beschouwd als N.

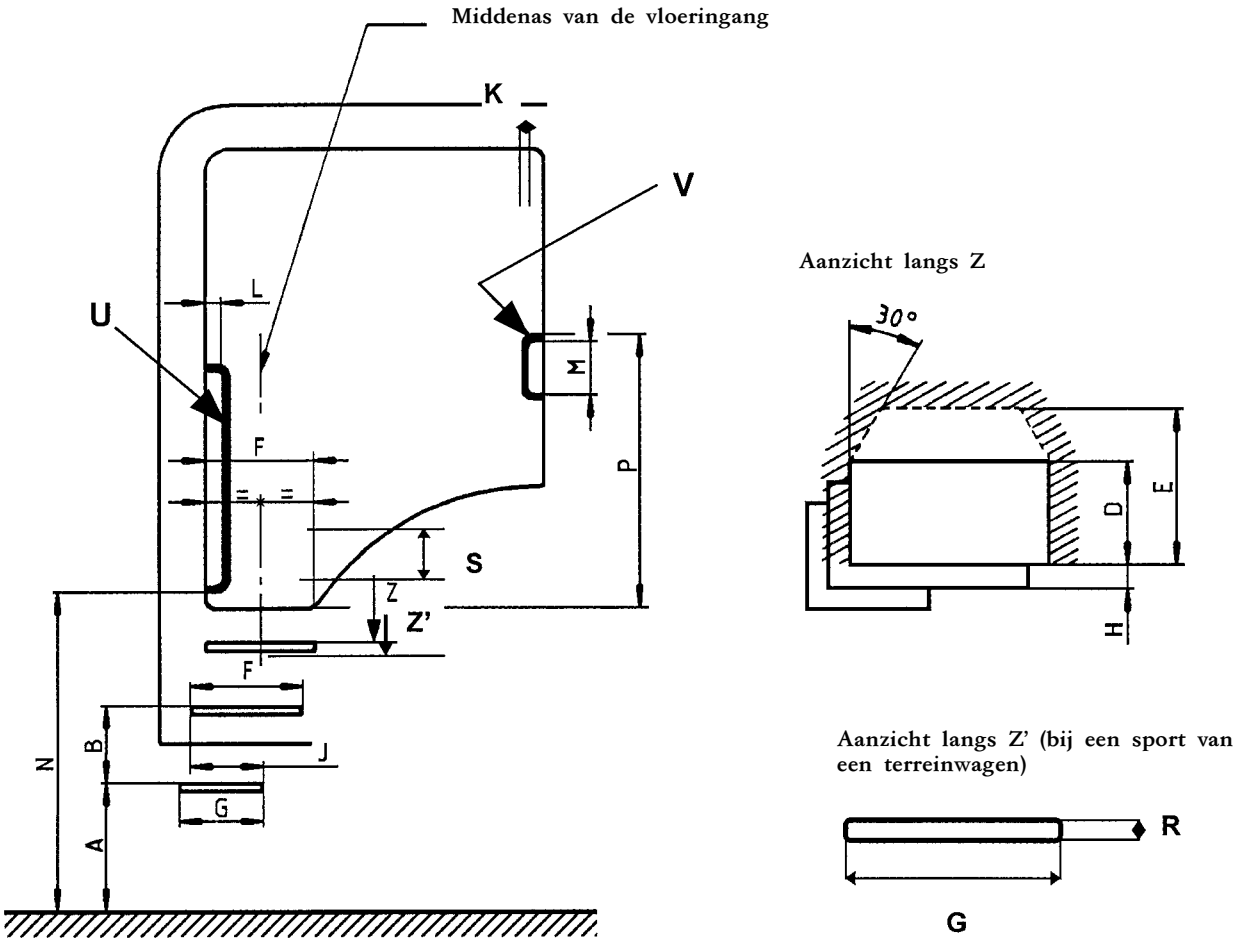
2.2.3. Bovendien moet de afstand (P) van de bovenrand van de leuning(en) of handgrepen of gelijkwaardige voorzieningen tot de bovenste trede (vloer van de bestuurdersruimte) minimaal de volgende waarde hebben:

— leuning(en) of handgrepen of gelijkwaardige voorzieningen (U): 650 mm

— leuning(en) of handgrepen of gelijkwaardige voorzieningen (V): 550 mm.

2.3. Er moet worden voldaan aan de volgende geometrische specificaties:

— afmeting van de greep (K):	minimum: 16 mm; maximum: 38 mm
— lengte (M):	minimum: 150 mm
— vrije ruimte ten opzichte van voertuigonderdelen (L):	minimum 40 mm bij open deur.



Figuur

3. Indien de vloer van de bestuurdersruimte een helling vertoont, worden de vereiste metingen verricht in een horizontaal vlak dat loopt door een punt dat wordt gevormd door het snijpunt van de voorrand van de vloer en een verticaal vlak door het midden van de onmiddellijk daaronder gelegen trede, en dat loodrecht staat op het middenlangsvlak van het voertuig.".

II

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

RAAD

BESLUIT VAN DE RAAD
van 7 december 1998
tot wijziging van zijn reglement van orde

(98/709/EG, EGKS, Euratom)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 151, lid 3,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, inzonderheid op artikel 30, lid 3,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, inzonderheid op artikel 121, lid 3,

Overwegende dat het noodzakelijk blijkt het reglement van orde van de Raad [1] te wijzigen;

Overwegende dat de Europese Centrale Bank onder de in het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vastgestelde voorwaarden over initiatiefrecht in het communautaire besluitvormingsproces beschikt;

Overwegende dat de volgorde waarin het voorzitterschap van de Raad door de lidstaten wordt waargenomen, door de Raad wordt vastgesteld;

Overwegende dat een vereenvoudigde schriftelijke procedure dient te worden ingesteld voor de raadpleging door de Raad van andere instellingen of organen,

BESLUIT:

Artikel 1

Het reglement van orde van de Raad wordt als volgt gewijzigd:

a) artikel 4, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De Commissie wordt uitgenodigd deel te nemen aan de zittingen van de Raad. Hetzelfde geldt voor de Europese Centrale Bank, in die gevallen waarin deze van haar initiatiefrecht gebruik maakt. De Raad kan echter besluiten te beraadslagen buiten tegenwoordigheid van de Commissie of de Europese Centrale Bank.";

b) artikel 7, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De leden van de Raad stemmen in de volgorde der lidstaten die is vastgesteld overeenkomstig artikel 27 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, artikel 146 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en artikel 116 van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, te beginnen met het lid dat in die volgorde volgt op het lid dat met het voorzitterschap is bekleed.";

c) aan artikel 8, lid 4, wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De Raad kan eveneens, op initiatief van het voorzitterschap en teneinde te besluiten om andere instellingen of organen te raadplegen, in alle gevallen waarin deze raadpleging volgens het Gemeenschapsrecht is vereist, handelen via een vereenvoudigde schriftelijke procedure. In die gevallen wordt het besluit tot raadpleging geacht aangenomen te zijn na het verstrijken van een door het voorzitterschap naar gelang van de urgentie vastgestelde termijn, behoudens wanneer een lid van de Raad bezwaar heeft gemaakt.".

[1] Besluit 93/662/EG (PB L 304 van 10. 12. 1993, blz. 1). Besluit gewijzigd bij Besluit 95/24/EG, Euratom, EGKS (PB L 31 van 10. 2. 1995, blz. 14).

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.*

Gedaan te Brussel, 7 december 1998.

Voor de Raad
De Voorzitter
W. SCHÜSSEL

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 16 september 1998

inzake een procedure aangaande de toepassing van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad

(Zaak VII/AMA/11/98 — Italiaanse verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan)

(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 2625)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(98/710/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes [1], gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, inzonderheid op artikel 8, lid 3,

Na raadpleging van het bij artikel 11 van die verordening ingestelde raadgevend comité,

Overwegende hetgeen volgt:

ACHTERGROND

I

(1) Op 16 februari 1998 hebben de luchtvaartmaatschappijen British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System en TAP Air Portugal bij de Commissie een gezamenlijk verzoek ingediend, waarin zij bij de Commissie erop aandringen:

i) de door de Italiaanse instanties vastgestelde verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan, hierna „Italiaanse regels" genoemd, onverenigbaar te verklaren met het Gemeenschapsrecht, in het bijzonder met Verordening (EEG) nr. 2408/92;

ii) de Italiaanse instanties te verbieden deze regels toe te passen en te verzoeken nieuwe regels vast te stellen die volledig in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht zijn.

(2) Op 15 oktober 1998 deelde Air France de Commissie mede dat de maatschappij zich bij de actie van bovengenoemde luchtvaartmaatschappijen tegen de Italiaanse regels aansloot.

(3) Op 22 april 1998 dienden de genoemde maatschappijen bij de Commissie een aanvullend verzoek in waarin de Commissie werd gevraagd, alvorens een besluit te nemen over de inhoudelijke aspecten van de Italiaanse regels, een tussentijds besluit te nemen om ervoor te zorgen dat deze regels niet worden toegepast voordat adequate vervoersverbindingen met de luchthaven Malpensa tot stand zijn gebracht.

[1] PB L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

(4) Op 27 mei 1998 diende Austrian Airlines bij de Commissie een afzonderlijk verzoek in, dat dezelfde strekking had en op dezelfde gronden was gebaseerd als de verzoeken die eerder door de bovengenoemde luchtvaartmaatschappijen waren ingediend.

II

(5) Het luchthavensysteem van Milaan omvat de luchthavens Linate, Malpensa en Orio al Serio (Bergamo). Op de luchthaven Linate, die op 10 km van het centrum van de stad ligt, wordt het grootste deel van het intracommunautaire internationale en binnenlandse verkeer verwerkt. Linate kampt met ernstige capaciteitsproblemen: in 1997 werd de luchthaven door 14,2 miljoen passagiers gebruikt, terwijl de maximale capaciteit op 8 miljoen wordt geraamd. De luchthaven Malpensa, op 53 km van het centrum van Milaan, verwerkt alle intercontinentale vluchten die wegens operationele belemmeringen niet op Linate kunnen worden uitgevoerd. Voor slechts enkele intracommunautaire vluchten wordt van Malpensa gebruik gemaakt, aangezien de passagiers de voorkeur geven aan de luchthaven Linate omdat die dichter bij het centrum van de stad ligt. In 1997 verwerkte Malpensa slechts 3,9 miljoen reizigers, en dit terwijl de optimale capaciteit op 6 miljoen wordt geraamd. De luchthaven Orio al Serio, niet ver van Bergamo en op ongeveer 50 km van het centrum van Milaan, wordt voornamelijk voor vrachtvervoer en chartervluchten gebruikt, hoewel ook een beperkt aantal geregelde passagiersdiensten op deze luchthaven wordt geëxploiteerd.

(6) Binnen de grenzen van de reeds genoemde operationele belemmeringen wordt de verkeersverdeling tussen de drie luchthavens tot nu toe bepaald door de markt. Dit heeft tot een inefficiënt gebruik van de bestaande luchthavencapaciteit geleid, daar Linate overbelast is en Malpensa te weinig wordt gebruikt. Bovendien heeft geen van deze luchthavens zich tot een belangrijke „hub", hierna „knooppunt" genoemd, voor binnenlandse, internationale en intercontinentale vluchten kunnen ontwikkelen. Alitalia heeft namelijk de luchthaven Fiumicino (Rome) als knooppunt gebruikt. Het aanbod van luchtdiensten vanuit het luchthavensysteem van Milaan is, met name wat intercontinentale diensten betreft, dan ook duidelijk niet op de vraag afgestemd; reizigers zijn vaak gedwongen gebruik te maken van knooppuntluchthavens zoals Rome, Londen, Frankfurt en Parijs. Bovendien zou de op korte termijn verwachte verkeersontwikkeling — 20 miljoen passagiers en 300 000 ton vracht in het jaar 2000 — met de bestaande capaciteit niet kunnen worden verwerkt. De huidige structuur en organisatie van het luchthavensysteem van Milaan is dan ook ongeschikt om in de behoefte te voorzien van het te bedienen gebied, namelijk de stad Milaan en geheel Noord-Italië, het op twee na grootste gebied in de Gemeenschap in termen van bevolking en economische activiteit.

(7) Tegen deze achtergrond hebben de Italiaanse instanties besloten het luchthavensysteem van Milaan te reorganiseren, teneinde van Malpensa een knooppunt te maken en de nodige luchthavencapaciteit te scheppen met het oog op de toekomst. Hiertoe is het project Malpensa 2000 opgezet, dat de uitbreiding en de verbetering van de gelijknamige luchthaven behelst. Dit is een van de 14 prioritaire projecten van het trans-Europees vervoernet in het kader van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]). Het wordt financieel gesteund door de Gemeenschap, het Europees Investeringsfonds en de Europese Investeringsbank (EIB). De bouwwerkzaamheden voor een nieuwe terminal zijn in 1990 begonnen. Het eerste deel wordt in 1998 in bedrijf genomen, met een jaarlijkse capaciteit van 12 miljoen passagiers (naast de huidige capaciteit van 6 miljoen), en in het jaar 2000 zal de terminal voltooid zijn. De totale capaciteit van de luchthaven (de huidige terminal plus de nieuwe terminal) komt dan op 24 miljoen passagiers.

(8) In het kader van de financiële regelingen voor de nieuwe luchthaven Malpensa is een concentratie van verkeer op die luchthaven noodzakelijk. Dit houdt in, dat verkeer van Linate naar Malpensa moet worden verplaatst. Een dergelijke verplaatsing kan niet uitsluitend door de marktwerking worden verwezenlijkt, daar de passagiers in het algemeen liever gebruik maken van Linate, dat immers dichter bij het centrum van Milaan is gelegen. De

([1]) PB L 228 van 9. 9. 1996, blz. 1.

Italiaanse instanties hebben dan ook besloten dwingende verkeersverdelingsregels in te voeren, die gericht zijn op een omvangrijke verkeersverplaatsing van Linate naar Malpensa. In dit verband moet worden vermeld dat de EIB haar financiële steun heeft gekoppeld aan de voorwaarde dat de Italiaanse instanties verkeersverdelingsregels zouden vaststellen die tot dit resultaat — een aanzienlijke verkeersverplaatsing van Linate naar Malpensa — zouden leiden.

(9) Op 1 juli 1994 hebben de Italiaanse instanties wetsdecreet nr. 428 vastgesteld, dat vervolgens op 8 augustus 1994 is omgezet in wet nr. 505. Artikel 3, lid 2, geeft de minister van Vervoer de mogelijkheid de concentratie van het luchtverkeer op de luchthaven Malpensa tijdig te realiseren, vóór de geplande liberalisering van het Europese luchtvervoer per 1 april 1997. Op basis daarvan heeft de Italiaanse minister van Verkeer op 5 juli 1996 decreet nr. 46-T vastgesteld. In dit decreet zijn de verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan vastgelegd; deze worden hieronder samengevat in de punten 9.1, 9.2 en 9.3.

9.1. In artikel 1, lid 1, is bepaald dat vanaf de datum van inbedrijfstelling van de prioritaire structuren van Malpensa 2000 (eerste gedeelte van de nieuwe terminal), waarover op een later tijdstip bij decreet moet worden beslist, alle geregelde en niet-geregelde diensten op intercontinentale en intracommunautaire routes (zowel nationale als internationale intracommunautaire routes) voor vertrek en aankomst moeten worden verricht naar en van Malpensa.

9.2. In artikel 1, lid 2, is bepaald dat deze diensten ook op de luchthaven Orio al Serio kunnen worden uitgevoerd.

9.3. In artikel 1, leden 3 en 4, is bepaald dat Linate alleen mag worden gebruikt voor algemene luchtvaart en voor rechtstreekse vluchten naar en van Milaan op routes waarop het totale aantal passagiers in het jaar voorafgaand aan het jaar van de ingebruikneming van de prioritaire structuren ten minste 2 miljoen bedroeg, of waarop het aantal passagiers in de drie voorgaande jaren gemiddeld 1,75 miljoen per jaar bedroeg.

(10) Op 13 oktober 1997 heeft de Italiaanse regering decreet nr. 70-T vastgesteld, waarvan artikel 1, lid 1, bepaalt dat de in decreet nr. 46-T bedoelde prioritaire structuren op 25 oktober 1998 in bedrijf worden gesteld. Deze datum is vastgesteld zonder voorafgaande kennisgeving aan of overleg met de Commissie.

(11) Uit de decreten nrs. 46-T en 70-T volgt dat vanaf 25 oktober 1998 voor alle luchtdiensten van en naar Milaan, met uitzondering van algemene luchtdiensten en luchtvervoersdiensten die de in artikel l, lid 4, van decreet nr. 46-T vastgestelde drempels bereiken, gebruik moet worden gemaakt van Malpensa of Orio al Serio.

(12) In de praktijk is de enige route waarop deze drempels worden bereikt de verbinding Milaan-Rome. Daarom zal voor geen enkele andere luchtvervoersdienst gebruik mogen worden gemaakt van Linate.

(13) Tussen juli 1997 en oktober 1997 vond overleg plaats tussen de klagende luchtvaartmaatschappijen (met uitzondering van Austrian Airlines) en de Italiaanse instanties. De luchtvaartmaatschappijen wezen erop dat zij de criteria en het tijdschema van de Italiaanse regels niet in overeenstemming achtten met het Gemeenschapsrecht. De Italiaanse instanties hielden geen rekening met de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen en handhaafden zowel de criteria als het tijdschema van de verkeersverdelingsregels.

(14) De formele verzoeken van bovengenoemde luchtvaartmaatschappijen, hierna „de maatschappijen" genoemd, betreffen zowel de criteria als het tijdschema die zijn vastgesteld in decreet nr. 46-T van 5 juli 1996 en decreet nr. 70-T van 13 oktober 1997.

III

(15) Ter ondersteuning van hun bij de Commissie ingediende klacht tegen de Italiaanse regels, voeren de maatschappijen de in de punten 15.1 en 15.2 genoemde argumenten aan.

15.1. De Italiaanse regels zijn in strijd met artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92.

De maatschappijen wijzen erop, dat in artikel 3, lid 1, van de verordening het algemene beginsel van de vrije toegang is verankerd en dat de Commissie in Beschikking 95/259/EG [1] (luchthavensysteem van Parijs) heeft geoordeeld dat dit beginsel het recht impliceert te kiezen tussen de onderscheiden luchthavens van een luchthavensysteem. Dit recht doet echter geen afbreuk aan het recht van de Italiaanse instanties op grond van artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 om het verkeer tussen de luchthavens van een luchthavensysteem te verdelen. In genoemd artikel is bepaald dat dit recht moet worden uitgeoefend zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij. Verder verwijzen de maatschappijen naar Beschikking 93/347/EEG [2], waarin is bepaald dat de beperkingen die lidstaten op grond van artikel 8, lid 1, toepassen, net als alle andere uitzonderingen op het in artikel 3, lid 1, neergelegde beginsel van de vrije toegang, gebaseerd moeten zijn op doorzichtige, objectieve, consistente en niet-discriminerende criteria. Volgens de maatschappijen kunnen twee afzonderlijke inbreuken worden vastgesteld:

15.1.1. Ten eerste wijzen de maatschappijen erop dat de Italiaanse regels in de praktijk discriminerend zijn omdat zij Alitalia bevoordelen. Hierbij beroepen zij zich op Beschikking 95/259/EG, waarin de Commissie stelt dat maatregelen waarin weliswaar niet expliciet onderscheid wordt gemaakt op grond van de nationaliteit of identiteit van de maatschappij, maar die toch in de praktijk een discriminerende werking hebben, ook al is deze indirect, in strijd zijn met het discriminatieverbod.

De toepassing van de Italiaanse regels zal ertoe leiden dat vanaf Linate alleen de route Milaan-Rome wordt geëxploiteerd. Op deze route wordt door verscheidene luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap gevlogen, onder andere door Alitalia. Vanaf Milaan verzorgt Alitalia gemiddeld 28 vluchten per dag naar Rome, het knooppunt van haar net. Alitalia onderhoudt vanaf Malpensa thans alleen langeafstandsdiensten naar een beperkt aantal bestemmingen (New York, Los Angeles, Miami, Tokio, Osaka en Peking), terwijl zij voor de meeste vluchten naar bestemmingen buiten de EER gebruik maakt van Rome-Fiumicino. De opening van Malpensa 2000 zal geen eind maken aan de rol van Rome-Fiumicino als knooppunt voor zowel de middellange- als de langeafstandsdiensten van Alitalia.

In de ontwerp-dienstregeling voor het winterseizoen 1998/1999 heeft Alitalia het aantal diensten vanaf Malpensa naar bestemmingen buiten de EER aanzienlijk opgevoerd, ten koste van het aantal diensten dat vanaf Rome-Fiumicino werd uitgevoerd. Verscheidene bestemmingen worden echter nog steeds uitsluitend via Rome bediend, en een nog groter aantal verbindingen wordt zowel vanaf Rome als vanaf Malpensa onderhouden (er wordt bijvoorbeeld op bepaalde dagen vanaf Rome, en op andere dagen vanaf Malpensa gevlogen). Alitalia blijft dus in belangrijke mate gebruik maken van haar knooppunt Rome-Fiumicino, die deze maatschappij vanaf Linate kan bedienen, terwijl niet-Italiaanse maatschappijen uit de Gemeenschap hun knooppunten niet langer vanaf Linate kunnen bedienen, omdat zij voor deze diensten gebruik moeten maken van Malpensa.

De geografische ligging van Malpensa is veel minder gunstig dan die van Linate. De duur van een autorit tussen het centrum van Milaan en Malpensa bedraagt 50 tot 70 minuten, tegenover 15 tot 20 minuten voor de reis centrum Milaan-Linate. Op dit moment is er geen spoorverbinding naar de beide luchthavens en voor een taxirit naar Malpensa (67 ECU) moet ruim vier keer zoveel worden betaald als voor een taxirit naar Linate (15 ECU).

Hierdoor zal Alitalia ten opzichte van niet-Italiaanse luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap een concurrentievoordeel verkrijgen bij de verrichting van luchtvervoersdiensten via haar knooppunt naar bestemmingen op lange- en middellange afstand. Met andere woorden, reizigers die

[1] PB L 162 van 13. 7. 1995, blz. 25.
[2] PB L 140 van 11. 6. 1993, blz. 51.

vanaf Milaan langs een knooppunt naar een bestemming op lange- of middellange afstand willen vliegen, zullen liever langs het knooppunt van Alitalia willen vliegen dan langs die welke door ander communautaire maatschappijen worden geëxploiteerd.

Tegen deze achtergrond stellen de maatschappijen dat de primaire doelstelling van de decreten nrs. 46-T en 70-T niet de verkeersverdeling binnen het luchthavensysteem van Milaan is, maar het verschaffen van een concurrentievoordeel aan Alitalia.

Bovendien zijn de maatschappijen van mening dat de discriminatie, die zoals hierboven is uiteengezet een gevolg is van de ligging van de luchthaven Malpensa, nog wordt versterkt door het feit dat die luchthaven op het ogenblik waarop de diensten worden verplaatst, niet beschikt over adequate verbindingen met het centrum van Milaan. Op 25 oktober 1998 zal er nog geen enkele verbinding tussen het stadscentrum en de luchthaven volledig operationeel zijn, en dit terwijl er naar verwachting 11 miljoen meer passagiers per jaar van Malpensa gebruik zullen maken.

Met name wijzen de maatschappijen erop, dat de spoorverbinding vóór eind 1999 niet voor passagiersvervoer gereed zal zijn.

Er moeten nog omvangrijke werkzaamheden worden uitgevoerd aan de A8, de autosnelweg tussen Milaan en de meren, die in capaciteit en kwaliteit de enige hoogwaardige wegverbinding met de luchthaven Malpensa zal vormen. Op deze weg doen zich nu reeds ernstige opstoppingsproblemen voor. De werkzaamheden, die onder andere de aanleg van een vluchtstrook omvatten, moeten volgens de planning in december 2000 zijn voltooid en tot de beëindiging ervan zal de capaciteit nog verder worden beperkt. In ieder geval zal ook wanneer de capaciteit van de A8 door de geplande verbeteringen enigszins wordt verruimd, de toekomstige capaciteit van de weg nog steeds onvoldoende zijn om de verkeerstoename ten gevolge van de verplaatsing van de verkeersstroom van 11 miljoen reizigers van Linate naar Malpensa op te vangen.

Daarnaast is er nog het probleem dat taxichauffeurs uit Milaan om administratieve redenen uitsluitend passagiers van de stad naar de luchthaven mogen vervoeren, maar niet van de luchthaven naar de stad; daarom zal de prijs van een enkele rit naar de luchthaven worden berekend op basis van een retourrit, wat resulteert in een zeer hoog tarief van ongeveer 67,66 ECU.

Het ontbreken van adequate vervoersverbindingen maakt Malpensa ten opzichte van Linate, nog onaantrekkelijker, waardoor de discriminerende werking van de Italiaanse regels nog wordt versterkt.

15.1.2. Ten tweede wijzen de maatschappijen erop, dat de Italiaanse regels oneven-redig zijn met het door de Italiaanse instanties beoogde doel. Zij voeren aan dat de Commissie in Beschikking 94/290/EG [1] (TAT—Parijs (Orly)-Londen) heeft geoordeeld dat de door de Franse instanties vastgestelde regels inzake de verdeling van het luchtverkeer in strijd waren met het evenredigheidsbeginsel omdat het beoogde resultaat zou kunnen worden bereikt met minder beperkende en voor het intracommunautaire handelsverkeer minder schadelijke maatregelen.

De Italiaanse regels beogen de concentratie van het luchtverkeer op Malpensa om de rol van deze luchthaven als intercontinentaal knooppunt voor Noord-Italië te vergroten, alsmede het in bedrijf houden van Linate. In de elfde overweging van decreet nr. 46-T wordt gesteld dat Linate hoe dan ook in bedrijf moet worden gehouden, omdat het met het oog op de verwachte verkeerstoename strijdig met de economische logica zou zijn, in dit gebied de bestaande capaciteit in een sector als het luchtvervoer op te heffen.

[1] PB L 127 van 19. 5. 1994, blz. 22.

De met de Italiaanse regels beoogde verkeersverplaatsing zal er enerzijds tot leiden dat Linate te weinig wordt gebruikt (slechts 2 miljoen reizigers zullen gebruik maken van deze luchthaven, die een optimale capaciteit van 8 miljoen passagiers heeft) en anderzijds dat Malpensa op middellange termijn met capaciteitsproblemen wordt geconfronteerd. Volgens de voorzitter van de SEA, de onderneming die de luchthavens van Milaan beheert, is het waarschijnlijk dat Malpensa de komende vijf jaar overbelast wordt en dat een deel van de vluchten weer naar Linate moet worden verplaatst.

De maatschappijen zijn derhalve van mening dat de Italiaanse regels niet evenredig zijn, daar de beoogde doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt zonder discriminatie en door een rationeler gebruik van de luchthavencapaciteit, waardoor onderbezetting van Linate en verzadiging van Malpensa worden voorkomen. Tegen deze achtergrond zouden alle communautaire maatschappijen de mogelijkheid moeten hebben om diensten uit te voeren vanaf Linate naar hun respectieve knooppunten.

15.2. De verkeersverdelingsregels zijn in strijd met Beschikking 97/789/EG van de Commissie ([1]) met betrekking tot steunverlening door Italië aan Alitalia. De uit de Italiaanse regels voortvloeiende discriminatie vormt een inbreuk op de voorwaarde die in artikel 1, punt 4, van deze beschikking is gesteld om de verenigbaarheid van de steunverlening met de gemeenschappelijke markt te waarborgen. In artikel 1, punt 4, is namelijk bepaald dat de steun verenigbaar met de gemeenschappelijke markt wordt geacht, mits Italië de toezegging nakomt om „Alitalia op geen enkele wijze te bevoordelen ten opzichte van de andere communautaire luchtvaartmaatschappijen, met name niet wat betreft de toewijzing van verkeersrechten (inclusief naar landen die geen lid zijn van de Europese Economische Ruimte), de toewijzing van slots, de grondafhandeling en de toegang tot de luchthaveninstallaties, wanneer een voorkeursbehandeling in strijd met het Gemeenschapsrecht zou zijn".

IV

(16) Teneinde een volledig onderzoek van deze zaak mogelijk te maken in het kader van de procedure van artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 en om de rechten van de verdediging te waarborgen, heeft de Commissie de klacht van de maatschappijen op 3 maart 1998 aan de Italiaanse instanties ter kennis gebracht, met het verzoek hierop binnen één maand te reageren.

(17) Als antwoord hebben de Italiaanse instanties op 1 april 1998 een nota aan de Commissie gezonden, waarin de inhoud in de punten 17.1. tot en met 17.4 wordt uiteengezet.

17.1. Het luchthavenbeleid van een lidstaat valt onder de bevoegdheid van die lidstaat. Overeenkomstig Beschikking 95/259/EG moet een lidstaat dan ook zelf kunnen bepalen aan welke luchthaven bij de ontwikkeling van een luchthavensysteem de voorrang moet worden gegeven.

De Italiaanse instanties wijzen er in dit verband op, dat het Milanese luchthavensysteem in de huidige opzet onvoldoende capaciteit heeft om te voorzien in de in Milaan en het omliggende gebied bestaande vraag naar luchtvervoersdiensten. De huidige structuur biedt het Milanese luchthavensysteem geen mogelijkheden uit te groeien tot een internationaal verbindingspunt, zoals was vastgelegd in het kader van het Europese gemeenschappelijke vervoersbeleid. Juist om die reden heeft de Gemeenschap het Malpensa 2000-project opgenomen in de lijst van prioritaire projecten voor het trans-Europese net. Voor het welslagen van dit project is de concentratie van het luchtverkeer op de luchthaven Malpensa een voorwaarde. De Europese Investeringsbank heeft toegezegd een deel van het project te financieren op voorwaarde dat de verkeersconcentratie op Malpensa gerealiseerd is op de datum waarop de prioritaire structuren in gebruik worden genomen. De Italiaanse instanties hebben vervolgens de decreten nrs. 46-T en 70-T vastgesteld, die er duidelijk op zijn gericht de bedoelde verkeersconcentratie tot stand te brengen. In deze opzet zal Linate, als aanvullende luchthaven van secundair belang, voor specifiek verkeer worden gebruikt en een nuttige functie kunnen blijven vervullen wanneer de capaciteit in de toekomst onvoldoende mocht blijken.

([1]) PB L 322 van 25. 11. 1997, blz. 44.

17.2. Wat de discriminerende werking van de Italiaanse regels betreft, zijn de Italiaanse instanties van oordeel dat er geen sprake is van discriminatie, omdat de toegang tot de route Milaan-Rome openstaat voor alle communautaire luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de toepasselijke communautaire regels. Thans wordt deze route door twee maatschappijen vanaf Linate (Alitalia en Air One) en door twee maatschappijen vanaf Malpensa (Alitalia en Meridiana) geëxploiteerd.

Door de concentratie van het verkeer op Malpensa kunnen alle communautaire luchtvaartmaatschappijen via deze luchthaven toegang krijgen tot de luchthavens in de Gemeenschap, met inbegrip van Italiaanse luchthavens. Vanaf de luchthaven Malpensa kunnen cabotagerechten en de vijfde, zesde en zevende vrijheid dan ook onbeperkt worden uitgeoefend.

Het feit dat deze route de enige is waarop de bij decreet nr. 46-T vastgestelde drempels worden bereikt, heeft op zichzelf geen discriminatie tot gevolg.

17.2.1. De vaststelling van een zeer hoge drempel is bedoeld om Linate te reserveren voor de drukste luchtroutes die hoofdzakelijk worden gebruikt door „punt naar punt"-passagiers waarvoor met een hoge frequentie moet worden gevlogen. Dit is nu juist het geval voor de route Milaan-Rome, de drukste luchtverbinding in Italië met het hoogste aantal voor zakelijke doeleinden reizende „punt naar punt"-passagiers. Het verkeersvolume op deze route ligt veel hoger dan dat op andere verbindingen van en naar Milaan, en daarom is een speciale behandeling van deze route gerechtvaardigd. Bovendien is de route Milaan-Rome geen aanvoerroute voor het knooppunt van Alitalia op Rome-Fiumicino. Dit blijkt uit het feit dat deze diensten gedurende het gehele etmaal worden uitgevoerd, en niet uitsluitend zijn afgestemd op de dienstregeling van de paar langeafstandsvluchten die Alitalia op Rome-Fiumicino uitvoert.

17.2.2. De discriminerende werking van de regels kan niet worden beoordeeld op basis van de huidige situatie. Het beleid van Alitalia is duidelijk gericht op de ontwikkeling van knooppuntactiviteiten op Malpensa. Alitalia en andere maatschappijen zullen overigens nieuwe rechtstreekse diensten vanaf Milaan aanbieden, die nu nog niet bestaan. Deze diensten zouden vanaf Malpensa worden uitgevoerd. Daardoor zouden reizigers niet langer langs knooppunten elders in de Gemeenschap naar hun eindbestemming behoeven te reizen.

17.2.3. In ieder geval is Malpensa vergeleken met Linate gemakkelijker voor de gebruikers. De werkzaamheden aan de toegangsinfrastructuur verlopen volgens de door de Italiaanse instanties aangegeven planning. Er is altijd van uitgegaan dat de voltooiing van de SS336 (de weg die de bestaande terminal met de nieuwe terminal verbindt), die op 25 oktober 1998 gereed zal zijn, een voorwaarde voor de verkeersverplaatsing is. Het bestaande wegensysteem is geheel afgestemd op de hoeveelheid verkeer die naar Malpensa moet worden verplaatst. Hierbij moet rekening worden gehouden met het gehele aantrekkingsgebied van Malpensa, en niet alleen met de stad Milaan. Het aantal passagiers waarvoor de geografische ligging van Malpensa gunstiger is dan die van Linate, is min of meer gelijk aan het aantal passagiers voor wie dat niet het geval is. Wat betreft het probleem van de buitensporig hoge taxitarieven, heeft de regio Lombardije voorgesteld de tarieven te reguleren zodat zij op een aanvaardbaar niveau blijven.

17.3. Wat het evenredigheidsbeginsel betreft, zijn de Italiaanse instanties van oordeel dat de verkeersverdelingsregels noodzakelijk zijn om het beoogde knooppunt op Malpensa te scheppen en Linate als extra luchthaven achter de hand te houden.

Als gevolg van de hoge drempels zal Linate alleen de verbindingen kunnen behouden met een zodanig verkeersvolume dat het gerechtvaardigd is deze zowel vanaf Linate als vanaf Malpensa te exploiteren. Linate zal namelijk worden gebruikt voor verbindingen met hoofdzakelijk „punt naar punt"-verkeer en moet vooral voorzien in de behoefte van het zakelijk verkeer en van forensen. De onderbezetting van

Linate is gerechtvaardigd om de doelstelling van een operationeel knooppunt op Malpensa te verwezenlijken. Voor deze doelstelling moeten zoveel mogelijk diensten op korte en middellange afstand worden geïntegreerd in langeafstandsdiensten. Dit is noodzakelijk om voor een doelmatige aanvoer van passagiers vanaf diverse punten in de Gemeenschap (bijvoorbeeld Londen, Brussel, Lissabon, Frankfurt, Kopenhagen, Rome, Palermo, Venetië, Pantelleria) naar Malpensa te zorgen. Voorts zal het nog steeds mogelijk zijn vanuit Rome, Milaan en andere Italiaanse centra passagiers naar andere Europese knooppunten te vervoeren.

Iedere ander overweging zou in feite discriminerend zijn ten opzichte van het knooppunt Malpensa.

17.4. Aangaande de niet-nakoming van de in Beschikking 97/789/EG gestelde voorwaarden, zijn de Italiaanse instanties van oordeel dat dit argument niet relevant is, daar de Commissie de beschikking heeft gegeven na de vaststelling van de Italiaanse regels en er in de beschikking niet naar die regels wordt verwezen.

V

(18) Op 10 mei 1998 had de Commissie een ontmoeting met de maatschappijen. Deze beklemtoonden de spoedeisendheid van de zaak, daar over de toewijzing van slots voor de Milanese luchthavens een besluit zou worden genomen naar aanleiding van de 102e IATA-conferentie voor de coördinatie van dienstregelingen, die in juni 1998 te Montreal zou worden gehouden.

(19) Tijdens twee bijeenkomsten op 9 en 19 juni 1998 te Brussel en bij brief van 25 juni 1998, stelde de Commissie de Italiaanse instanties formeel in kennis van het standpunt dat zij, gelet op de feiten waarover zij beschikte, in deze zaak innam; daarbij werden de redenen gegeven waarom de Commissie twijfelde aan de verenigbaarheid van de Italiaanse regels met artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92. De Commissie wees erop, dat de Italiaanse regels in de praktijk een discriminerende werking zouden hebben ten gunste van Alitalia. Verder wees zij erop, dat de regels in ieder geval niet evenredig waren met de beoogde doelstelling. Beide punten houden met name verband met de vraag of de werkzaamheden aan de toegangsinfrastructuur voor Malpensa volgens de planning voldoende waren gevorderd om het verkeersvolume dat naar die luchthaven zou worden verplaatst, te verwerken. Op basis van deze overwegingen werd de Italiaanse instanties verzocht de regels te wijzigen en volledig in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht te brengen.

(20) Bij brieven van 2 en 15 juli 1998 deelden de Italiaanse instanties de Commissie mede dat zij niet bereid waren om wijziging van de regels in overweging te nemen; daarbij maakten zij de in de punten 20.1 tot en met 20.4 weergegeven opmerkingen:

20.1. De Italiaanse instanties wezen er nogmaals op, dat de criteria van decreet nr. 46-T voor de verdeling van het verkeer binnen het luchthavensysteem van Milaan op geen enkele wijze discriminerend zijn ten gunste van Alitalia. Om de Commissie op dit punt gerust te stellen, waren de Italiaanse instanties bereid voorwaarden in overweging te nemen inzake de exploitatie van de route Milaan-Rome vanaf de luchthaven Linate, waardoor feitelijk zou worden verhinderd dat deze verbinding als aanvoerroute voor het Alitalia-knooppunt Rome-Fiumicino zou dienen. De verbinding Milaan-Rome zou dan alleen kunnen worden geëxploiteerd als pendeldienst, met een beperking van andere dan handbagage en zonder inchecken vooraf (het verbod om op Linate een instappas af te geven voor de aansluitende vlucht vanaf Rome-Fiumicino).

20.2. De bij decreet nr. 46-T vastgestelde criteria zijn aan de Commissie voorgelegd tijdens een aantal vergaderingen van de groep Christophersen, die verantwoordelijk was voor het volgen van het project; de bijeenkomsten vonden plaats tussen 1994 en 1997. De Commissie heeft bij die gelegenheden nooit moeilijkheden gesignaleerd met betrekking tot de verenigbaarheid van de regels met het Gemeenschapsrecht. Verder is de Commissie steeds in kennis gesteld van de tijdschema's voor de werkzaamheden aan de toegangsinfrastructuur.

20.3. Tijdens bovengenoemde vergaderingen werden twee toegangsinfrastructuren „minimaal maar toereikend" geacht om de verkeersverplaatsing naar Malpensa mogelijk te maken: de SS336 en de gemoderniseerde autosnelweg A8. Bovendien werd de Commissie regelmatig op de hoogte gehouden van het tijdschema voor de voltooiing van de diverse werkzaamheden in verband met de toegangsinfrastructuur voor het vliegveld.

20.4. Het standpunt van de Commissie brengt de totstandbrenging van een volledig rendabel en operationeel knooppunt op Malpensa in gevaar. Tegelijkertijd bedreigt het de levensvatbaarheid van een project van gemeenschappelijk belang, dat een van de prioritaire projecten van het trans-Europese vervoersnet vormde.

(21) Tijdens de laatste vergadering, die op 24 juli 1998 te Brussel plaatsvond, hebben de Italiaanse instanties de Commissie geactualiseerde gegevens verstrekt over de voortgang van de werkzaamheden aan de toegangsinfrastructuur voor de luchthaven Malpensa. De Commissie heeft de Italiaanse instanties medegedeeld dat zij de vaststelling van gelijksoortige voorwaarden als die voor pendeldiensten op de route Milaan(Linate)-Rome(Fiumicino) geen afdoende oplossing vond. Door dergelijke voorwaarden, die in ieder geval geen deel uitmaken van de in deze beschikking behandelde verkeersverdelingsregels, worden de mogelijkheden om Fiumicino als knooppunt te voeden niet opgeheven. Een verbod op het inchecken van bagage en zeker een verbod op het inchecken vooraf van bagage zou waarschijnlijk niet alleen op weerstand stuiten van reizigers en luchtvaartmaatschappijen, maar zou bovendien moeilijk kunnen worden geëffectueerd, terwijl het de reizigers met alleen handbagage er niet van zou weerhouden vanaf Fiumicino een aansluitende vlucht te nemen. In ieder geval zou het probleem van de onevenredigheid van de regels met de beoogde doelstellingen hierdoor niet worden opgelost.

JURIDISCHE BEOORDELING

VI

(22) Ten aanzien van de verdeling van het verkeer tussen de luchthavens van een luchthavensysteem heeft de Commissie bevoegdheden op grond van artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, waarin het volgende is bepaald:

„Op verzoek van een lidstaat of uit eigen beweging onderzoekt de Commissie hoe de leden 1 en 2 worden toegepast en zij besluit binnen één maand na ontvangst van een verzoek en na overleg met het in artikel 11 genoemde comité of de lidstaat de maatregel mag blijven toepassen ...".

(23) Naar aanleiding van de klachten van de luchtvaartmaatschappijen acht de Commissie het noodzakelijk van deze bevoegdheden gebruik te maken, teneinde vast te stellen, of Italië de in de decreten nrs. 46-T en 70-T neergelegde verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan mag toepassen, op grond waarvan vanaf 25 oktober 1998 alle luchtvervoersdiensten moeten worden geëxploiteerd op de luchthaven Malpensa, met uitzondering van de diensten die specifieke drempels bereiken en waarvoor nog steeds gebruik mag worden gemaakt van Linate ([1]). De Commissie doet dit uit eigen beweging, zoals uitdrukkelijk is bepaald in artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, en haar onderzoek is niet beperkt tot de klacht en tot de situatie van de klagers.

(24) Het feit dat de Commissie zich tijdens de vergaderingen in het kader van de groep Christophersen niet heeft uitgesproken over de verenigbaarheid van de onderwerpelijke verkeersverdelingsregels met het Gemeenschapsrecht, mag niet worden beschouwd als een oordeel dat vooruitloopt op een officieel standpunt van de Commissie in deze zaak. De Commissie herinnert eraan dat deze vergaderingen, waaraan ook steeds andere partijen dan uitsluitend de Commissie deelnamen, plaatsvonden in het kader van de algemene controle van het Malpensa 2000-project en dat zij niet bedoeld waren als uitgebreid onderzoek naar

([1]) Hoewel de luchthaven van Bergamo nog steeds kan worden gebruikt, is dit vliegveld wegens de afstand en het ontbreken van goede verbindingen en technische infrastructuur een nog minder aantrekkelijke optie dan Linate.

de verenigbaarheid van de verkeersverdelingsregels met het Gemeenschapsrecht. Bovendien heeft de Commissie er reeds in die fase op gewezen dat er op het moment van de verkeersverplaatsing toereikende toegangsinfrastructuren operationeel moesten zijn. Voorts is de Commissie nooit geraadpleegd over het tijdschema voor de toepassing van de betrokken maatregelen. Tegen deze achtergrond mochten de Italiaanse instanties geen enkel gewettigd vertrouwen hebben dat de Commissie de Italiaanse regels in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht zou achten. Hoe dan ook, in deze procedure is met name in geding de toepassing van de verkeersverdelingsregels in een situatie waarin de bereikbaarheid van Malpensa over de weg of het spoor onvoldoende is.

VII

(25) De in artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 neergelegde vrijheid om binnen de Gemeenschap vervoersdiensten te exploiteren, geeft luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap de mogelijkheid op iedere luchthaven binnen eenzelfde luchthavensysteem overeenkomstig hun eigen commerciële beslissingen diensten te exploiteren. De vrije markttoegang impliceert in het algemeen dan ook het recht te kiezen tussen de onderscheiden luchthavens van een luchthavensysteem. Zoals reeds werd gesteld in de Beschikkingen 93/347/EEG en 95/259/EG [1] acht de Commissie dit recht een essentieel element van het liberaliseringsproces, daar luchthavens die tot een luchthavensysteem behoren in economisch opzicht meestal niet even aantrekkelijk zijn.

(26) De lidstaten kunnen de genoemde vrijheid echter beperken op grond van artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, dat als volgt luidt:

„Deze verordening laat het recht van een lidstaat onverlet om de verdeling van het verkeer tussen de luchthavens van een luchthavensysteem zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij te verdelen".

(27) Zoals de Commissie in de Beschikkingen 95/259/EG en 94/290/EG [2] reeds heeft aangegeven, moet iedere beperking uit hoofde van de hierboven geciteerde bepaling voldoen aan de in de punten 27.1. en 27.2. genoemde beginselen.

27.1. Het discriminatieverbod, dat in artikel 8, lid 1, expliciet wordt genoemd.

Op grond van dit verbod is niet alleen iedere vorm van discriminatie op grond van nationaliteit verboden — zoals ook is neergelegd in artikel 6 van het EG-Verdrag — maar ook iedere vorm van discriminatie op grond van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij. Bij de vaststelling van Verordening (EEG) nr. 2408/92 was de Raad van oordeel dat uitsluiting van discriminatie op grond van de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij wegens de structuur van de luchtvervoersmarkt in de Gemeenschap niet zou volstaan om een bevredigende werking van de interne markt in de burgerluchtvaart alsmede de naleving van het beginsel van de vrije toegang tot de markt, zoals neergelegd in artikel 3, lid l, van de verordening, te waarborgen. Derhalve heeft de Raad ook discriminatie op grond van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij verboden. Het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen heeft hiernaar in zijn arrest in de zaak Air Inter [3] rechtstreeks verwezen.

27.2. De algemene beginselen die ten grondslag liggen aan het vrij verrichten van diensten, zoals neergelegd in de rechtspraak van het Hof van Justitie [4].

In Verordening (EEG) nr. 2408/92 heeft de Raad, overeenkomstig artikel 84, lid 2, van het EG-Verdrag, omstandige regels vastgesteld inzake de toepassing van de in de artikelen 59 en 62 van het EG-Verdrag neergelegde beginselen in de sector luchtvervoer, en daarmee alle regelingen inzake de markttoegang voor luchtvaartmaatschap-

[1] Blz. 54/55, respectievelijk blz. 30.
[2] Blz. 30/31, respectievelijk blz. 28/31.
[3] Zaak T-260/94, Air Inter tegen Commissie, Jurisprudentie 1997, blz. II-977, punt 112.
[4] Zaak C-288/89, Collectieve Antennevoorziening Gouda, Jurisprudentie 1991, blz. I-4007, punten 10 tot 15.

pijen die over een in de Gemeenschap afgegeven vergunning beschikken, geharmoniseerd. Derhalve moet voor de uitlegging van Verordening (EEG) nr. 2408/92 rechtstreeks worden verwezen naar deze beginselen waarover bovendien een mededeling is gepubliceerd ([1]).

De beginselen die ten grondslag liggen aan het vrij verrichten van diensten gaan verder dan uitsluitend een verbod op iedere vorm van discriminatie op grond van nationaliteit of zelfs op grond van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij. Immers ook wanneer nationale maatregelen de vrije dienstverrichting beperken zonder dat er discriminatie plaatsvindt, zijn zij nog onacceptabel wanneer zij niet zijn gerechtvaardigd om dwingende redenen en van algemeen belang of indien hetzelfde resultaat overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel met minder vergaande maatregelen kan worden bereikt.

VIII

(28) In het onderhavige geval moet de Commissie bij haar onderzoek uit eigen beweging, of de door de Italiaanse instanties vastgestelde regels inzake het luchthavensysteem van Milaan verenigbaar zijn met artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, beoordelen of deze regels verenigbaar zijn met het discriminatieverbod en het evenredigheidsbeginsel.

Het discriminatieverbod

(29) De Commissie is van oordeel dat de criteria van decreet nr. 46-T, die zijn gebaseerd op verkeersvolumes, objectieve criteria zijn waarmee geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen op grond van nationaliteit of identiteit, daar deze criteria in gelijke mate gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap. Het loutere feit dat alleen de route Milaan-Rome aan deze criteria voldoet, houdt op grond van artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 op zichzelf geen discriminatie in, aangezien deze route voor alle communautaire luchtvaartmaatschappijen zonder beperkingen openstaat.

(30) Zoals de Commissie reeds heeft opgemerkt in Beschikking 95/259/EG ([2]), houdt het in artikel 8, lid 1, neergelegde discriminatieverbod een verbod in van iedere maatregel die, zelfs zonder dat er expliciet onderscheid wordt gemaakt naar nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij, in de praktijk toch een discriminerende werking heeft, ook al is deze slechts indirect.

(31) Om vast te stellen of de criteria van decreet nr. 46-T in de praktijk een discriminerende werking hebben, moet worden nagegaan wat de gevolgen zijn van de toepassing van deze criteria per 25 oktober 1998, de datum waarop zij volgens decreet nr. 70-T in werking treden.

(32) Dienaangaande merkt de Commissie op, dat de exploitatie van „naaf en spaak"-netten een gemeenschappelijke trek van alle communautaire luchtvaartmaatschappijen is geworden. De netten van deze maatschappijen zijn opgebouwd rond knooppuntluchthavens die, als gevolg van de vroegere verdeling van de Gemeenschap in diverse beperkte markten en de bestaande wettelijke belemmeringen voor de verstrekking van luchtvervoersdiensten tussen de Gemeenschap en landen buiten de EER, altijd liggen in de lidstaat van vestiging van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Grote maatschappijen die thans dergelijke netten exploiteren zijn onder meer Air France (Paris-Charles de Gaulle), Alitalia (Rome-Fiumicino), British Airways (Londen-Heathrow en Londen-Gatwick), Iberia (Madrid-Barajas), Lufthansa (Frankfurt), KLM (Amsterdam-Schiphol), Sabena (Brussel-Zaventem) en SAS (Kopenhagen-Karlstrup). Dankzij het knooppuntsysteem kunnen deze maatschappijen de communautaire luchtvervoersmarkt volledig bestrijken, doordat diensten kunnen worden onderhouden tussen twee willekeurige communautaire luchthavens die vanuit het knooppunt worden bediend, zonder dat daarvoor de bij de exploitatie van directe diensten noodzakelijke investeringen behoeven te worden gedaan. Tegelijkertijd kunnen dankzij het knooppuntsysteem diensten worden verstrekt tussen een willekeurige luchthaven in de Gemeenschap die vanuit het knooppunt wordt bediend en luchthavens in derde landen, waarmee een alternatief wordt geboden voor de rechtstreekse diensten die op grond van de bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en derde landen niet mogen worden uitgevoerd.

(33) Hoewel de concurrentie tussen de bovengenoemde luchtvaartmaatschappijen ten gevolge van het knooppuntsysteem is toegenomen, betekent dit nog niet dat zij op een bepaalde

([1]) PB C 334 van 9. 12. 1993, blz. 3.
([2]) Blz. 32.

route altijd met elkaar kunnen concurreren. Rechtstreekse diensten zijn in de regel niet verwisselbaar met niet-rechtstreekse diensten, wegens de aanzienlijke verschillen in reistijd, niveau van dienstverlening (een tussenstop met overstap is voor de reiziger minder aantrekkelijk dan een rechtstreekse dienst) en prijs (niet-rechtstreekse diensten zijn goedkoper dan rechtstreekse diensten). Als gevolg hiervan is de concurrentie tussen direct en niet-rechtstreekse diensten op een bepaalde route nog zeer beperkt. Omgekeerd zijn niet-rechtstreekse diensten via knooppunten meestal wel verwisselbaar, hoewel dit weer niet voor alle beschikbare indirecte diensten geldt. Hierbij speelt de geografische ligging van de knooppunten een rol, met name wanneer de eindbestemming in Europa ligt.

(34) In het onderhavige geval wijst de informatie waarover de Commissie beschikt erop dat er op dit moment concurrentie is bij de verstrekking van luchtdiensten van Milaan naar een aantal luchthavens die voornamelijk in landen buiten de EER liggen (bijvoorbeeld Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro enz.), namelijk tussen Alitalia, dat haar diensten uitvoert via het knooppunt Rome-Fiumicino, en andere communautaire luchtvaartmaatschappijen, die hiervoor hun eigen knooppunten gebruiken ([1]). Derhalve kan de Commissie het argument van de Italiaanse instanties dat de route Milaan-Rome niet fungeert als aanvoerroute voor Alitalia's knooppunt Rome-Fiumicino, niet aanvaarden ([2]).

(35) Het plan van Alitalia om vanaf 25 oktober 1998 geleidelijk meer knooppuntactiviteiten op Malpensa te ontwikkelen, zal volgens de Commissie geen eind maken aan deze situatie. Het is waar dat het grotere aanbod van rechtstreekse diensten vanaf Malpensa ertoe kan leiden dat reizigers minder snel een niet-rechtstreekse dienst zullen kiezen ([3]). Alles wijst er echter op dat de activiteiten van Alitalia verdeeld zijn en verdeeld zullen blijven over twee knooppunten: Rome-Fiumicino en Milaan-Malpensa. Dit was een van de uitgangspunten in het herstructureringsplan van de maatschappij, dat de Italiaanse instanties in het kader van de staatssteunregels bij de Commissie hebben aangemeld. In Beschikking 97/789/EG werd gesteld dat de Italiaanse instanties de economische en financiële voordelen hadden beklemtoond van een op een net met twee knooppunten gebaseerde strategie. Volgens hen krijgt Rome-Fiumicino de rol van „terminal voor het Middellandse-Zeegebied waarbij de klemtoon op intercontinentale vluchten blijft liggen". Bovendien ligt de knooppuntstrategie ten grondslag aan de alliantie met de KLM. Hoewel Alitalia het aantal diensten vanaf Malpensa naar bestemmingen buiten de EER in de ontwerp-dienstregeling voor het winterseizoen 1998/1999 aanzienlijk heeft opgevoerd, ten koste van het aantal diensten dat vanaf Rome wordt uitgevoerd, worden verscheidene bestemmingen echter nog steeds uitsluitend via Rome bediend, terwijl er meer verbindingen zowel vanaf Rome als vanaf Malpensa worden onderhouden (er wordt bijvoorbeeld op bepaalde dagen vanaf Rome, en op andere dagen vanaf Malpensa gevlogen).

([1]) In 1997 vlogen 846 100 passagiers van Milaan naar een andere luchthaven, via Amsterdam, Frankfurt, Parijs, Londen, Madrid en Rome. 24,5 % vloog via Rome, 21,4 % via Londen, 17,4 % via Frankfurt en 15,1 % via Amsterdam. Daarvan vlogen:
— 73 399 passagiers naar een Europese luchthaven (geen binnenlandse vlucht). 27,3 % van deze passagiers vloog via Frankfurt, 24,4 % via Amsterdam, 21,3 % via Londen en 13,5 % via Rome.
— 169 626 passagiers naar een luchthaven in Noord-Amerika. 33,4 % van deze passagiers vloog via Londen, 25,7 % via Amsterdam, 13,4 % via Rome en 11 % via Parijs.
— 130 552 passagiers naar een luchthaven in Zuid-Amerika. 41 % van deze passagiers vloog via Madrid, 22 % via Rome, 16 % via Amsterdam en 7,8 % via Parijs.
— 255 998 passagiers naar een luchthaven in het Verre Oosten. 32,2 % van deze passagiers vloog via Londen, 22,2 % via Frankfurt, 18,3 % via Rome en 15,2 % via Amsterdam.
— 71 282 passagiers naar aan luchthaven in Afrika. 65 % van deze passagiers vloog via Rome, 12 % via Parijs, 10 % via Frankfurt en 6,7 % via Londen.

([2]) In 1997 nam 16,4 % van de passagiers op de route Milaan-Rome (Fiumicino) een aansluitende vlucht op laatstgenoemde luchthaven. Het ging om 207 750 passagiers, waarvan slechts 15 % de reis vervolgde op een binnenlandse of Europese route, terwijl 85 % een intercontinentale vlucht nam. De inkomsten uit deze laatste groep zijn verhoudingsgewijs veel hoger, daar het om langeafstandsroutes gaat.

([3]) Zelfs indien Alitalia rechtstreeks en uitsluitend vanaf Malpensa op een bepaalde bestemming vliegt, zullen met name prijsbewuste reizigers wellicht toch nog de voorkeur geven aan een niet-rechtstreekse verbinding via een ander knooppunt. Wegens de goede bereikbaarheid van Linate zullen dergelijke reizigers liever van Linate naar Rome vliegen om daar bijvoorbeeld over te stappen op een vlucht van een andere maatschappij de goedkoper is dan de rechtstreekse vlucht met Alitalia, dan vanaf Malpensa naar een knooppunt elders in de Gemeeschap te vliegen.

Zelfs wanneer men ervan uitgaat dat de ontwerp-dienstregeling van Alitalia voor het winterseizoen 1998/1999 definitief is, geeft dat nog geen aanwijzingen over de wijze waarop de verhouding tussen de op Malpensa en de op Rome uitgevoerde vluchten zich in volgende seizoenen zal ontwikkelen. Gezien de te verwachten toename van de activiteit op Malpensa is het onwaarschijnlijk dat Fiumicino geleidelijk als knooppunt wordt afgebouwd; het belang van Fiumicino zou zelfs nog kunnen toenemen in geval van opstopping op Malpensa.

Alitalia blijft dus in belangrijke mate gebruik maken van haar knooppunt Rome-Fiumicino, die de maatschappij vanaf Linate kan bedienen, terwijl niet-Italiaanse maatschappijen uit de Gemeenschap hun knooppunten niet langer vanaf Linate kunnen bedienen, omdat zij voor deze diensten gebruik moeten maken van Malpensa.

(36) Het feit dat op grond van de Italiaanse regels alleen nog de route Milaan-Rome vanaf de luchthaven Linate kan worden geëxploiteerd, betekent dat vanaf 25 oktober 1998 Alitalia de enige communautaire luchtvaartmaatschappij is die vanuit Milaan zowel via Linate als via Malpensa toegang heeft tot haar knooppunt op Rome-Fiumicino. Alle andere bovengenoemde communautaire luchtvaartmaatschappijen kunnen hun knooppunten alleen maar vanaf Malpensa bereiken.

(37) De luchthaven Linate ligt op 10 km ten zuidoosten van het centrum van Milaan. De meeste luchthavens in de Gemeenschap die steden bedienen die even groot of groter zijn dan Linate, liggen niet zo dicht bij het stadscentrum. Wegens deze gunstige ligging profiteert het vliegveld zowel van de vervoerinfrastructuur die alle belangrijke gebieden van het Noord-Italiaanse bekken met de stad Milaan verbindt, als van de vervoersinfrastructuur van de stad zelf. Een uitgebreid net van autosnelwegen verbindt Milaan met Turijn, Bergamo en Venetië (A4), Varese (A8), Genua (A7) en Bologna (A1). Dit wegennet wordt aangevuld door een binnenste ringweg en een buitenste ringweg, welke laatste de rechtstreekse verbinding met de luchthaven Linate vormt. De luchthaven is dus zowel vanuit het Noord-Italiaanse bekken als vanuit de stad Milaan gemakkelijk bereikbaar. Een spoorverbinding is gezien de korte afstand tussen Linate en het stadscentrum niet nodig.

(38) De luchthaven Malpensa ligt 53 km ten noordwesten van het centrum van Milaan. Geen enkele andere luchthaven in de Gemeenschap die een stad van gelijke of grotere omvang bedient, ligt zover van het stadscentrum af. Wegens deze ligging kan Malpensa slechts ten dele profiteren van de vervoersinfrastructuur die het Noord-Italiaanse bekken met de stad Milaan verbindt, en van de vervoersinfrastructuur van de stad zelf. In feite is de luchthaven alleen bereikbaar via autósnelweg A8, Milaan-Varese. De A8 geeft echter geen rechtstreekse toegang tot de luchthaven, die vanaf de autosnelweg alleen via een verbindingsweg, de SS 336, kan worden bereikt. Momenteel is er geen rechtstreekse verbinding met de andere autosnelwegen naar Milaan. Bovendien is er thans geen rechtstreekse spoorverbinding, ondanks de lange afstand tot Milaan.

(39) Op dit moment is de bereikbaarheid van de luchthaven Malpensa daarom duidelijk niet vergelijkbaar met die van Linate. De luchthavens zijn dus, alle omstandigheden in aanmerking genomen, niet even aantrekkelijk.

(40) Na 25 oktober 1998 zal deze situatie voortduren of zelfs nog slechter worden, aangezien de toegangsinfrastructuur die in verband met de verkeersverplaatsing noodzakelijk wordt geacht, nog niet gereed zal zijn. Deze infrastructuur is duidelijk omschreven tijdens de bijeenkomst van de groep Christophersen op 27 oktober 1997 in het kader van de controle van het Malpensa 2000-project. Het gaat om de in 40.l, 40.2 en 40.3 genoemde elementen:

40.1. Verlenging van de SS 336

Thans loopt de SS 336, die autosnelweg A8 met de luchthaven verbindt, tot de bestaande terminal Noord en niet tot aan de nieuwe terminal.

40.2. Verbetering van autosnelweg A8

Deze weg is momenteel zwaar overbelast. De situatie zal nog slechter worden door de verkeersverplaatsing die het gevolg is van de Italiaanse regels. De volgende moderniseringswerkzaamheden hebben ten doel de capaciteit van de autosnelweg te vergroten:

— aanleg van een extra rijstrook in beide richtingen;

— aanleg van een vluchtstrook;

— vergroting van de capaciteit van de tolstations.

40.3. Totstandbrenging van een rechtstreekse spoorverbinding van Milaan naar de luchthaven.

(41) De verlenging van de SS 336 zou op 25 oktober 1998 voltooid moeten zijn, maar volgens de gegevens van de Italiaanse instanties zullen de werkzaamheden voor de modernisering van autosnelweg A8 niet vóór december van het jaar 2000 worden beëindigd (tot nu toe is alleen de extra rijstrook aangelegd), terwijl de rechtstreekse spoorverbinding waarschijnlijk pas in mei 1999 operationeel is. Deze spoorverbinding zal een voorlopig karakter hebben (twee treinen per uur — duur van de reis: 39 minuten). Pas in 2001 is er een volledig operationele verbinding („Malpensa express": vier treinen per uur — duur van de reis: 30 minuten). De Italiaanse instanties hebben zich nog niet formeel vastgelegd op dit tijdschema.

(42) De beschikbare toegangsinfrastructuur voor de luchthaven Malpensa is na 25 oktober 1998 dus niet berekend op de verkeersstroom die de luchthaven moet verwerken als gevolg van de verplaatsing van het verkeer van Linate naar Malpensa enerzijds en de marktontwikkeling anderzijds. Op basis van de gegevens waarover de Commissie beschikt, moet ervan worden uitgegaan dat deze situatie ten minste zal duren tot december van het jaar 2000, wanneer alle hierboven genoemde infrastructuurwerken volgens de planning gereed moeten zijn.

(43) Zelfs wanneer de gehele infrastructuur voltooid is, betekent dit nog niet dat deze toereikend is om de ongunstige geografische ligging van de luchthaven ten opzichte van Linate te compenseren. In dit verband zal zowel met de beschikbaarheid van de diverse vervoersverbindingen als met de kwaliteit daarvan rekening moeten worden gehouden.

(44) Gezien de verschillen tussen Linate en Malpensa wat bereikbaarheid betreft, is de Commissie van oordeel, dat deze luchthavens pas een vergelijkbare aantrekkingskracht zullen hebben wanneer de kwaliteit van de toegangsinfrastructuur voor Malpensa de ongunstige geografische ligging van dit vliegveld ten opzichte van Linate compenseert.

(45) Gelet op het voorafgaande en rekening houdend met de concurrentie tussen Alitalia en de andere communautaire luchtvaartmaatschappijen, kan worden gesteld dat de criteria van decreet nr. 46-T — die impliceren dat alleen Alitalia haar knooppunt Rome-Fiumicino vanaf Linate kan bedienen, terwijl andere communautaire luchtvaartmaatschappijen gedwongen zullen zijn hun respectieve knooppunten vanaf Malpensa te bedienen — Alitalia een concurrentievoordeel verschaffen. Dit concurrentievoordeel blijft bestaan, zolang Malpensa niet kan profiteren van volwaardige toegangsinfrastructuren die een oplossing vormen voor de huidige situatie en de daaruit voortvloeiende tegenzin van de reizigers om gebruik te maken van Malpensa.

(46) De Commissie is bijgevolg van oordeel, dat de toepassing van de criteria van decreet nr. 46-T vanaf 25 oktober 1998 krachtens decreet nr. 70-T in de praktijk een discriminerende werking zal hebben ten gunste van Alitalia. De toepassing van de criteria van decreet nr. 46-T per 25 oktober 1998 overeenkomstig decreet nr. 70-T, is derhalve niet verenigbaar met artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, waarin is bepaald dat discriminatie op grond van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij niet is toegestaan.

Het evenredigheidsbeginsel

(47) Het project Malpensa 2000 heeft ten doel door uitbreiding en verbetering van de bestaande faciliteiten op Malpensa een volledig operationeel en rendabel knooppunt te scheppen. De Italiaanse regels passen in dit streven, omdat zij ervoor zorgen dat voldoende verkeer van

Linate naar Malpensa wordt verplaatst om de rendabiliteit van het knooppunt te waarborgen. In artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 wordt uitdrukkelijk de legitimiteit erkend van een actief beleid op het gebied van luchthavenplanning. Een dergelijk beleid dient echter in overeenstemming te zijn met de algemene beginselen van het Gemeenschapsrecht en met name het derde pakket liberaliseringsmaatregelen voor het luchtvervoer (zie Beschikking 95/259/EG, blz. 31).

(48) Ten gevolge van de Italiaanse regels zullen luchtvaartmaatschappijen niet langer de mogelijkheid hebben Linate te kiezen als uitgangspunt voor de exploitatie van luchtroutes die de specifieke drempels niet bereiken. In de praktijk geldt dit voor alle luchtverbindingen, met uitzondering van de route Milaan-Rome. De regels beperken derhalve de vrijheid om in de Gemeenschap luchtdiensten te verrichten naar en van Milaan. Zelfs indien deze regels niet als discriminerend zouden worden beschouwd, zou volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie (zie met name het genoemde arrest van het Hof in zaak C-288/89, reeds aangehaald) de toepassing van nationale regelingen op in andere lidstaten gevestigde dienstverrichters dienstig moeten zijn ter bereiking van het ermee beoogde doel en mag zij niet verder gaan dan met het oog daarop noodzakelijk is. Vereist is derhalve dat hetzelfde resultaat niet kan worden bereikt met minder vergaande maatregelen (zie punt 15 van het arrest).

(49) In dit verband merkt de Commissie op, dat niet is aangetoond dat dergelijke „vergaande" maatregelen noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van een rendabel operationeel knooppunt en het welslagen van het project in het kader van het Trans-Europees vervoersnet. Gelet op de in de punten 49.1. en 49.2. uiteengezette aspecten lijkt eerder het tegendeel het geval te zijn.

49.1. Om een rendabele exploitatie van het project Malpensa 2000 mogelijk te maken (met inbegrip van het op tijd uitvoeren van alle diensten en het absolute vereiste van een normale bereikbaarheid voor de reizigers), is het niet noodzakelijk dat op 25 oktober 1998 een verkeersvolume van de uit de Italiaanse regels voortvloeiende omvang naar Malpensa wordt verplaatst. De toepassing van de in deze regels neergelegde criteria leidt volgens de ramingen tot een verkeersverplaatsing van 11,7 miljoen passagiers, terwijl slechts 2,5 miljoen passagiers van Linate gebruik zullen blijven maken.

Voor een rendabele exploitatie van het knooppunt Malpensa is een verplaatsing van een verkeersvolume noodzakelijk die verenigbaar is met het niveau van de luchthavenfaciliteiten en de toegangsinfrastructuur. Indien hiermee geen rekening wordt gehouden, komt de ontwikkeling en de toekomstige positie van Malpensa als succesvol knooppunt in de Gemeenschap in gevaar. Zoals hierboven reeds is aangegeven, zal de nodige toegangsinfrastructuur voor de luchthaven op 25 oktober 1998 nog niet gereed zijn; de op die datum bestaande toegangsinfrastructuur is dus ontoereikend om het verplaatste verkeersvolume te verwerken. Deze situatie zal tenminste blijven voortduren tot december 2000, het tijdstip waarop de vernieuwde autosnelweg A8 en de voorlopige spoorverbinding volgens de gegevens van de Italiaanse instanties operationeel zouden moeten zijn; daarbij wordt er overigens van uitgegaan dat de toegangsinfrastructuur niet verder behoeft te worden verbeterd in verband met de hoeveelheid verkeer die de luchthaven tegen die tijd zal moeten verwerken.

49.2. Het is in het kader van de financiële regelingen voor het project Malpensa 2000 niet noodzakelijk, dat de verkeersverplaatsing van Linate naar Malpensa vóór 25 oktober 1998 is voltooid. Volgens de overeenkomst die de EIB en de SEA over de financiering van het project hebben gesloten, moet de verkeersverplaatsing van Linate naar Malpensa uiterlijk op 31 december 2000 zijn voltooid.

(50) Op grond van het voorafgaande is de Commissie van oordeel, dat de totstandbrenging van een volledig rendabel en operationeel knooppunt op zichzelf niet vereist dat op 25 oktober 1998 een verkeersverplaatsing van 11,7 miljoen passagiers plaatsvindt. Uitstel van de verkeersverplaatsing dan wel een geleidelijke verplaatsing van dit volume vanaf 25 oktober 1998 zou beter bij deze doelstelling passen en zou ook minder gevolgen hebben voor het vrij verrichten van luchtdiensten naar en van Milaan. De Italiaanse regels zijn dan ook niet noodzakelijk voor de verwezenlijking van de door de Italiaanse instanties nagestreefde doelstelling, die ook zou kunnen worden bereikt door middel van regels die het vrij verrichten van luchtdiensten minder beperkten.

(51) Ten slotte hebben de Italiaanse instanties de vaststelling van hoge drempels voor het verkeer dat van Linate gebruik mag blijven maken, gemotiveerd met het argument dat het alleen bij deze drempels gerechtvaardigd is om zowel op Malpensa als op Linate te vliegen, en dat het routes betreft waarop hoofdzakelijk „punt naar punt"-verkeer plaatsvindt.

Indien het inderdaad één van de doelstellingen van decreet nr. 46-T was om Linate te blijven gebruiken voor routes waarop hoofdzakelijk „punt naar punt"-verkeer plaatsvindt — wat overigens ook zou blijken uit de twaalfde overweging, waarin in het bijzonder over de diensten tussen Milaan en Rome wordt gesproken — moet worden vastgesteld dat het decreet niet goed op deze doelstelling is afgestemd, omdat er onnodige beperkingen uit voortvloeien voor alle andere routes dan Milaan-Rome, die immers niet meer vanaf Linate mogen worden bediend.

Bovendien is het opleggen van beperkingen die tot een onmiddellijke terugval van de activiteiten op Linate leiden — van 14,2 miljoen passagiers per jaar in 1997 tot 2,5 miljoen passagiers na de inwerkingtreding van de nieuwe maatregelen — niet het meest geschikte middel om de in de elfde overweging van het decreet genoemde doelstelling te verwezenlijken, namelijk om de luchthaven Linate in ieder geval in bedrijf te houden.

(52) De Commissie is derhalve van oordeel dat de in decreet nr. 46-T en decreet nr. 70-T neergelegde verkeersverdelingsregels niet verenigbaar zijn met het evenredigheidsbeginsel.

Conclusie

(53) Concluderend is de Commissie van oordeel, dat de in decreet nr. 46-T en decret nr. 70-T neergelegde verkeersverdelingsregels niet verenigbaar zijn met artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, daar de toepassing van deze regels zowel in strijd is met het niet-discriminatiebeginsel als met het evenredigheidsbeginsel. Derhalve dient op grond van artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 te worden bepaald dat Italië deze regels niet mag toepassen.

(54) Deze beschikking doet op geen enkele wijze afbreuk aan het recht van Italië om een actief luchthavenbeleid te voeren en, meer in het bijzonder, te streven naar de totstandbrenging van een volledig rendabel en operationeel knooppunt op de luchthaven Malpensa. De verkeersverdelingsregels die noodzakelijk zijn om deze doelstelling te bereiken, moeten evenwel in overeenstemming zijn met de hierboven genoemde beginselen van Gemeenschapsrecht.

(55) Deze beschikking is bovendien niet onverenigbaar met het feit dat het project Malpensa 2000 een project van gemeenschappelijk belang is en is uitgekozen als prioritair project in het kader van de trans-Europese netten. In dit verband herinnert de Commissie eraan, dat maatregelen van de lidstaten die ten doel hebben prioritaire projecten in het kader van de trans-Europese netten te ondersteunen of de voorwaarden te scheppen ter verwezenlijking van de met deze projecten beoogde doelstellingen, volledig in overeenstemming moeten zijn met het Gemeenschapsrecht,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Italië mag de verkeersverdelingsregels voor het luchthavensysteem van Milaan, zoals neergelegd in decreet nr. 46-T van 5 juli 1996 en decreet nr. 70-T van 13 oktober 1997, niet toepassen.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 16 september 1998.

Voor de Commissie
Neil KINNOCK
Lid van de Commissie

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 24 november 1998

houdende wijziging van Beschikking 97/296/EG tot vaststelling van de lijst van derde landen waaruit invoer van visserijproducten voor menselijke consumptie is toegestaan

(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3585)

(Voor de EER relevante tekst)

(98/711/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet of Beschikking 95/408/EG van de Raad van 22 juni 1995 tot vaststelling van voorschriften voor het opstellen, voor een overgangsperiode, van voorlopige lijsten van inrichtingen in derde landen waaruit de lidstaten bepaalde producten van dierlijke oorsprong, visserijproducten en levende tweekleppige weekdieren mogen invoeren [1], laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 98/603/EG [2], en met name op artikel 2, lid 2, en artikel 7,

Overwegende dat bij Beschikking 97/296/EG van de Commissie [3], laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 98/573/EG [4], de lijst is vastgesteld van derde landen waaruit invoer van visserijproducten voor menselijke consumptie is toegestaan; dat in deel I van bijlage I de derde landen worden vermeld waarvoor reeds een specifieke beschikking is gegeven, en in deel II de derde landen die voldoen aan de in artikel 2, lid 2, van Beschikking 95/408/EG vastgestelde voorwaarden; dat in bijlage II de landen en gebieden worden vermeld waaruit tot en met 31 januari 1999 mag worden ingevoerd mits aan artikel 11, lid 7, van Richtlijn 91/493/EEG van de Raad [5] is voldaan;

Overwegende dat bij de Beschikkingen 98/695/EG [6] en 98/675/EG [7] van de Commissie de bijzondere voorwaarden voor de invoer van visserijproducten en aquacultuurproducten van oorsprong uit, respectievelijk, Mexico en Estland zijn vastgesteld;

Overwegende dat Mexico en Estland derhalve dienen te worden toegevoegd aan deel I van de in bijlage I vermelde lijst van derde landen waaruit invoer van visserijproducten voor menselijke consumptie is toegestaan;

Overwegende dat de in deze beschikking vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Permanent Veterinair Comité,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Bijlage I en bijlage II bij Beschikking 97/296/EG worden vervangen door bijlage I en bijlage II bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 24 november 1998.

Voor de Commissie
Franz FISCHLER
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 243 van 11. 10. 1995, blz. 17.
[2] PB L 289 van 28. 10. 1998, blz. 36.
[3] PB L 122 van 14. 5. 1997, blz. 21.
[4] PB L 277 van 14. 10. 1998, blz. 49.
[5] PB L 268 van 24. 9. 1991, blz. 15.
[6] PB L 332 van 8. 12. 1998, blz. 9.
[7] PB L 317 van 26. 11. 1998, blz. 42.

BIJLAGE I

Lijst van derde landen waaruit visserijproducten, in welke vorm ook, mogen worden ingevoerd voor menselijke consumptie

I. *Derde landen en gebieden waarvoor reeds een specifieke beschikking is gegeven op grond van Richtlijn 91/493/EEG van de Raad*

AL	ALBANIË	FO	FAERÖER	MY	MALEISIË
AR	ARGENTINIË	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIË	GM	GAMBIA	NZ	NIEUW-ZEELAND
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERU
BR	BRAZILIË	ID	INDONESIË	PH	FILIPIJNEN
CA	CANADA	IN	INDIA	RU	RUSLAND
CI	IVOORKUST	JP	JAPAN	SG	SINGAPORE
CL	CHILI	KR	ZUID-KOREA	SN	SENEGAL
CO	COLOMBIË	MA	MAROKKO	TH	THAILAND
CU	CUBA	MG	MADAGASKAR	TN	TUNISIË
EC	ECUADOR	MR	MAURITANIË	TW	TAIWAN
EE	ESTLAND	MV	MALDIVEN	TZ	TANZANIA
FK	FALKLANDEILANDEN	MX	MEXICO	UY	URUGUAY
				ZA	ZUID-AFRIKA

II. *Derde landen en gebieden die voldoen aan de in artikel 2, lid 2, van Beschikking 95/408/EG van de Raad vastgestelde voorwaarden*

BJ	BENIN	HR	KROATIË	PK	PAKISTAN
BZ	BELIZE	HU	HONGARIJE [1]	PL	POLEN
CH	ZWITSERLAND	IL	ISRAËL	SC	SEYCHELLEN
CM	KAMEROEN	JM	JAMAICA	SI	SLOVENIË
CN	CHINA	KZ	KAZACHSTAN [2]	SR	SURINAME
CR	COSTA RICA	LT	LITOUWEN	TG	TOGO
CV	KAAPVERDIË	LV	LETLAND	TR	TURKIJE
CZ	TSJECHISCHE REPUBLIEK	MT	MALTA	UG	UGANDA
FJ	FIJI	MU	MAURITIUS	US	VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA
GL	GROENLAND	NA	NAMIBIË	VE	VENEZUELA
GN	GUINEE	NI	NICARAGUA	VN	VIETNAM
HK	HONGKONG	PA	PANAMA		
HN	HONDURAS	PG	PAPOEA-NIEUW-GUINEA		

[1] Alleen toegestaan voor invoer van voor menselijke consumptie bestemde levende dieren.
[2] Alleen toegestaan voor invoer van kaviaar.

BIJLAGE II

Lijst van landen en gebieden waaruit voor menselijke consumptie bestemde visserijproducten mogen worden ingevoerd tot en met 31 januari 1999, mits aan artikel 11, lid 7, van Richtlijn 91/493/EEG wordt voldaan

AO	ANGOLA
AZ	AZERBEIDZJAN (1)
BG	BULGARIJE
BS	BAHAMA'S
CG	CONGO BRAZZAVILLE
DZ	ALGERIJE
EG	EGYPTE
ER	ERITREA
GA	GABON
GW	GUINEE-BISSAU
IR	IRAN
KE	KENIA
LC	SAINT LUCIA
LK	SRI LANKA
MK	VOORMALIGE JOEGO-SLAVISCHE REPUBLIEK MACEDONIË
MM	MYANMAR
MZ	MOZAMBIQUE
RO	ROEMENIË
SB	SALOMONSEILANDEN (2)
SH	SINT-HELENA
ZW	ZIMBABWE

(1) Alleen toegestaan voor invoer van kaviaar.
(2) Alleen toegestaan voor de invoer van producten afkomstig van Solomon Taiyo Limited.

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 26 november 1998

houdende wijziging van bepaalde gegevens van de lijst in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 44/98 tot vaststelling voor 1998 van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter die in bepaalde zones van de Gemeenschap met boomkorren waarvan de totale boomlengte meer dan 9 meter bedraagt, op tong mogen vissen

(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3617)

(98/712/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 894/97 van de Raad van 29 april 1997 houdende technische maatregelen voor de instandhouding van de visbestanden [1],

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3554/90 van de Commissie van 10 december 1990 houdende nadere bepalingen voor de vaststelling van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter die in bepaalde zones van de Gemeenschap met boomkorren waarvan de totale boomlengte meer dan 9 meter bedraagt, op tong mogen vissen [2], gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 3407/93 [3], en met name op artikel 2,

Overwegende dat bij Verordening (EG) nr. 44/98 van de Commissie [4] de in artikel 10, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 894/97 bedoelde lijst van de vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter die in bepaalde zones van de Gemeenschap met boomkorren waarvan de totale boomlengte meer dan 9 meter bedraagt, op tong mogen vissen, is vastgesteld voor 1998;

Overwegende dat de autoriteiten van de betrokken lidstaten om wijzigingen in de in voornoemde lijst vermelde gegevens hebben verzocht; dat deze verzoeken alle vereiste gegevens bevatten die zijn voorgeschreven bij artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 3554/90; dat het uit onderzoek van deze gegevens is gebleken dat zij aan voornoemde bepaling voldoen en dat de in de betrokken lijst vermelde gegevens derhalve dienen te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De gegevens die voorkomen in de lijst die is vermeld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 44/98 worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 26 november 1998.

Voor de Commissie
Emma BONINO
Lid van de Commissie

---

[1] PB L 132 van 23. 5. 1997, blz. 1.
[2] PB L 346 van 11. 12. 1990, blz. 11.
[3] PB L 310 van 14. 12. 1993, blz. 19.
[4] PB L 5 van 9. 1. 1998, blz. 24.

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

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

1	2	3	4	5
BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN				
Z 211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z 582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107
DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK				
HV 89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND				
SC 43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX 17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR 5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED 2	Sirius		Fedderwardersiel	147
GRE 18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE 28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR 3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR 14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH 9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220

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

1	2	3	4	5
BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN				
O 211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z 582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221
DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK				
HV 42	Janni	OU7573	Havneby	165

1	2	3	4	5

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

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

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 26 november 1998

tot wijziging van bepaalde gegevens van de lijst in de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 55/87 tot vaststelling van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter en die in bepaalde kustzones van de Gemeenschap mogen vissen met de boomkor

(kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3618)

(98/713/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 894/97 van de Raad van 29 april 1997 houdende technische maatregelen voor de instandhouding van de visbestanden [1],

Gelet op Verordening (EEG) nr. 55/87 van de Commissie van 30 december 1986 tot vaststelling van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter en die in bepaalde kustzones van de Gemeenschap mogen vissen met de boomkor [2], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 3410/93 [3], en met name op artikel 3,

Overwegende dat de autoriteiten van de betreffende lidstaten hebben verzocht om wijzigingen in de gegevens die zijn vermeld in de in artikel 10, lid 3, onder b), van Verordening (EEG) nr. 894/97 bedoelde lijst; dat deze verzoeken alle vereiste gegevens ter staving van de verzoeken bevatten die overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 55/87 moeten worden verstrekt; dat uit de beoordeling van deze gegevens blijkt dat ze aan vorengenoemde bepaling voldoen en dat in de lijst in de bijlage bij voornoemde verordening vermelde gegevens derhalve moeten worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De gegevens van de lijst in de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 55/87 worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 26 november 1998.

Voor de Commissie
Emma BONINO
Lid van de Commissie

[1] PB L 132 van 23. 5. 1997, blz. 1.
[2] PB L 8 van 10. 1. 1987, blz. 1.
[3] PB L 310 van 14. 12. 1993, blz. 27.

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

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

1	2	3	4	5
BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN				
Z 211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z 582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107
DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK				
E 428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV 89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND				
ACC 11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA 8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS 15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR 5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED 2	Sirius		Fedderwardersiel	147
FRI 3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE 18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE 28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR 14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG 7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC 43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH 9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220
SH 13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

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

1	2	3	4	5
BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN				
O 211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z 582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5
DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK				
HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220
ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND					
ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220
PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS / PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAT / NEDERLÄNDERNA					
ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198