

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 54

trettionionde årgången

5 mars 1996

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

- Kommissionens förordning (EG) nr 393/96 av den 4 mars 1996 om leveranser av spannmål som livsmedelsbistånd 1
- * Kommissionens förordning (EG) nr 394/96 av den 4 mars 1996 om införande av en preliminär antidumpningstull på import av polyesterstapelfibrer med ursprung i Vitryssland..... 10
- * Kommissionens förordning (EG) nr 395/96 av den 4 mars 1996 om ändring av förordning (EG) nr 1667/95 om upprättandet av en prognostiserad försörjningsbalans för försörjningen av Kanarieöarna med nötköttsprodukter 20
- * Kommissionens förordning (EG) nr 396/96 av den 4 mars 1996 om ändring av förordning (EG) nr 2019/94 om import av restprodukter från tillverkningen av majsstärkelse från Förenta staterna 22
- Kommissionens förordning (EG) nr 397/96 av den 4 mars 1996 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 24
- * Kommissionens förordning (EG) nr 398/96 av den 4 mars 1996 om ändring av förordning (EG) nr 1466/95 om inrättande av särbestämmelser för exportbidrag inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter 26

II *Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk*

Kommissionen

96/180/EG:

- * Kommissionens beslut av den 16 januari 1996 i ett förfarande enligt artikel 85 i Romfördraget och artikel 53 i EES-avtalet (IV/35 545 LH/SAS) (!)..... 28

(!) Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 393/96
 av den 4 mars 1996
 om leveranser av spannmål som livsmedelsbistånd

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
 ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3972/86 av den 22 december 1986 om politiken för livsmedelsbistånd och om dess administrering⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1930/90⁽²⁾, särskilt artikel 6.lc i denna, och

med beaktande av följande:

I rådets förordning (EEG) nr 1420/87 av den 21 maj 1987 om tillämpningsföreskrifter till förordning (EEG) nr 3972/86 om politiken för livsmedelsbistånd och om dess administrering⁽³⁾ fastställs förteckningen över länder och organisationer som är berättigade att ta emot livsmedelsbistånd och anges de allmänna kriterierna för transport av livsmedelsbiståndet efter fob-stadiet.

Som en följd av flera beslut om tilldelning av livsmedelsbistånd har kommissionen tilldelat vissa mottagare 24 951 ton spannmål.

Dessa leveranser bör ske i enlighet med bestämmelserna i kommissionens förordning (EEG) nr 2200/87 av den 8 juli 1987 om fastställande av allmänna bestämmelser för framskaffande inom gemenskapen av varor som skall levereras som livsmedelsbistånd från gemenskapen⁽⁴⁾, ändrad genom förordning (EEG) nr 790/91⁽⁵⁾. Det är nödvändigt att ange tidsfrister och leveransvillkor och det

förfarande som skall följas för att bestämma de därav följande kostnaderna.

För ett bestämt parti bör det med hänsyn till de små mängder som skall levereras, paketeringsmetoden och det stora antalet leveransadresser, ges möjlighet för anbudsgivarna att ange två lasthamnar som inte nödvändigtvis ligger i samma hamnområde.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Spannmål skall framskaffas inom gemenskapen som livsmedelsbistånd för leverans till de mottagare som är förtecknade i bilagorna i enlighet med förordning (EEG) nr 2200/87 och enligt de villkor som anges i bilagorna. Leveranskontrakt skall tilldelas genom ett anbuds förfarande.

Trots artikel 7.3 d i förordning (EEG) nr 2200/87 kan det i anbudet för parti B anges två utskeppningshamnar som inte nödvändigtvis ligger i samma hamnområde.

Den anbudsgivare vars anbud antas skall anses ha kännedom om och ha accepterat alla tillämpliga allmänna och särskilda villkor. Alla andra villkor eller förbehåll i hans anbud skall anses som oskrivna.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr L 370, 30.12.1986, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 174, 7.7.1990, s. 6.

⁽³⁾ EGT nr L 136, 26.5.1987, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT nr L 204, 25.7.1987, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT nr L 81, 28.3.1991, s. 108.

BILAGA I

PARTI A

1. **Aktion nr** (1): se bilaga II.
2. **Program**: 1995.
3. **Mottagare** (2): WFP Euronaid Postbus 12, NL-2501 CA Den Haag Nederland (tel: 31 (70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 NL EURON).
4. **Mottagarens representant** (3): uppges av mottagaren.
5. **Bestämmelseort eller -land**: se bilaga II.
6. **Produkt som skall framskaffas**: helt slipat ris (produktnummer 1006 30 92 900 eller 1006 30 94 900 eller 1006 30 96 900 eller 1006 30 98 900).
7. **Varornas egenskaper och kvalitet** (3) (7): Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (IIA.1 f).
8. **Total kvantitet**: 906 ton (1 631 ton spannmål).
9. **Antal partier**: 1 (se bilaga II).
10. **Förpackning och märkning** (6) (8) (9) (12): Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (IIA.2 c och IIA.3). Märkning på följande språk: se bilaga II.
11. **Framskaffningsmetod**: Gemenskapens marknad.
12. **Leveransstadium**: Fritt utskeppningshamnen.
13. **Utskeppningshamn**: —
14. **Lossningshamn angiven av mottagaren**: —
15. **Lossningshamn**: —
16. **Lagrets adress och eventuell lossningshamn**: —
17. **Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen**: 15.4–5.5.1996.
18. **Sista dag för leverans**: —
19. **Förfarande för bestämmande av leveranskostnaderna**: Anbudsinfordran.
20. **Sista dag för inlämnande av anbud**: 19.3.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
21. **Vid en eventuell andra anbudsinfordran**:
 - a) Sista dag för inlämnande av anbud: 2.4.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
 - b) Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen: 29.4.–19.5.1996.
 - c) Sista dag för leverans: —
22. **Anbudssäkerhetens storlek**: 5 ecu/ton.
23. **Leveranssäkerhetens storlek**: 10 % av anbudsbeloppet i ecu.
24. **Adress för inlämnande av anbud och anbudssäkerheter** (1):

Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment "Loi 130", bureau 7/46,
Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel

Obs! Nya nummer: telex: 25670 AGREC B; telefax: +32 2 296 70 03 / 296 70 04
25. **Exportbidrag som betalas ut på begäran av den anbudsgivare som tilldelats kontrakt** (4): Bidrag som är tillämpligt den 15.3.1996, fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 342/96 (EGT nr L 48, 27.2.1996, s. 9).

PARTI B

1. **Aktion nr** ⁽¹⁾: se bilaga II.
2. **Program**: 1995.
3. **Mottagare** ⁽²⁾: Euronaid, postbus 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland (tel.: (31 (70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 NL EURON).
4. **Mottagarens representant** ⁽³⁾: Uppges av mottagaren.
5. **Bestämmelseort eller -land**: se bilaga II.
6. **Produkt som skall framskaffas**: Havregryn.
7. **Varornas egenskaper och kvalitet** ⁽⁴⁾ ⁽⁷⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.1 e.)
8. **Total kvantitet**: 312 ton (538 ton spannmål).
9. **Antal partier**: 1 (se bilaga II).
10. **Förpackning och märkning** ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.2 f och II.B.3)
Märkning på följande språk: se bilaga II.
11. **Framskaffningsmetod**: Gemenskapens marknad.
12. **Leveransstadium**: Fritt utskeppningshamnen ⁽¹¹⁾.
13. **Utskeppningshamn**: —
14. **Lossningshamn angiven av mottagaren**: —
15. **Lossningshamn**: —
16. **Lagrets adress och eventuell lossningshamn**: —
17. **Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen**: 15.4—5.5.1996.
18. **Sista dag för leverans**: —
19. **Förfarande för bestämmande av leveranskostnaderna**: Anbudsinfordran.
20. **Sista dag för inlämnande av anbud**: 19.3.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
21. **Vid en eventuell andra anbudsinfordran**:
 - a) Sista dag för inlämnande av anbud: 2.4.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
 - b) Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen: 29.4—19.5.1996.
 - c) Sista dag för leverans: —
22. **Anbudssäkerhetens storlek**: 5 ecu/ton.
23. **Leveranssäkerhetens storlek**: 10 % av anbudsbeloppet i ecu.
24. **Adress för inlämnande av anbud och anbudssäkerheter** ⁽¹⁾:

Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment "Loi 130", bureau 7/46,
Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel

Obs! Nya nummer: telex: 25670 AGREC B; telefax: + 32 2 296 70 03 / 296 70 04.
25. **Exportbidrag som betalas ut på begäran av den anbudsgivare som tilldelats kontrakt** ⁽¹²⁾: Bidrag som är tillämpligt den 15.3.1996, fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 342/96 (EGT nr L 48, 27.2.1996, s. 9).

PARTI C

1. **Aktioner nr** ⁽¹⁾: se bilaga II.
2. **Program**: 1995.
3. **Mottagare** ⁽²⁾: WFP (World Food Programme), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma (telex: 626675 WFP I).
4. **Mottagarens representant**: uppges av mottagaren.
5. **Bestämmelseort eller -land**: se bilaga II.
6. **Produkt som skall framskaffas**: majs.
7. **Varornas egenskaper och kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁷⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (IIA.1 d).
8. **Total kvantitet**: 10 000 ton.
9. **Antal partier**: 1 (se bilaga II).
10. **Förpackning och märkning** ⁽⁸⁾ ⁽¹²⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (IIA.2 c och IIA.3).
 - Bulk + säckar och säcknålar och det nödvändiga surrningsgarnet (2 m/säck) ⁽¹⁴⁾.
 - Märkning på följande språk: se bilaga II.
11. **Framskaffningsmetod**: Gemenskapens marknad.
12. **Leveransstadium**: Fritt utskeppningshamnen — fob stuvat och trimmat ⁽¹³⁾.
13. **Utskeppningshamn**: —
14. **Lossningshamn angiven av mottagaren**: —
15. **Lossningshamn**: —
16. **Lagrets adress och eventuell lossningshamn**: —
17. **Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen**: 15.4–5.5.1996.
18. **Sista dag för leverans**: —
19. **Förfarande för bestämmande av leveranskostnaderna**: Anbudsinfordran.
20. **Sista dag för inlämnande av anbud**: 19.3.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
21. **Vid en eventuell andra anbudsinfordran**:
 - a) Sista dag för inlämnande av anbud: 2.4.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
 - b) Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen: 29.4–19.5.1996.
 - c) Sista dag för leverans: —
22. **Anbudssäkerhetens storlek**: 5 ecu/ton.
23. **Leveranssäkerhetens storlek**: 10 % av anbudsbeloppet i ecu.
24. **Adress för inlämnande av anbud och anbudssäkerheter** ⁽¹⁾:

Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment "Loi 130", bureau 7/46,
Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel

Obs! Nya nummer: telex: 25670 AGREC B; telefax: + 32 2 296 70 03/296 70 04.
25. **Exportbidrag som betalas ut på begäran av den anbudsgivare som tilldelats kontrakt** ^(*): Bidrag som är tillämpligt den 15.3.1996, fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 342/96 (EGT nr L 48, 27.2.1996, s. 9).

PARTI D

1. **Aktion nr** ⁽¹⁾: 721/95.
2. **Program**: 1995.
3. **Mottagare** ⁽²⁾: WFP (World Food Programme), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma; telex 626675 WFP I.
4. **Mottagarens representant**: uppges av mottagaren.
5. **Bestämmelseort eller -land**: Irak.
6. **Produkt som skall framskaffas**: vetemjöl.
7. **Varornas egenskaper och kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁷⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.1 a)
8. **Total kvantitet**: 9 000 ton (12 330 ton spannmål).
9. **Antal partier**: 1
10. **Förpackning och märkning** ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.2 a och II.B.3)
Påskrifter på engelska; ytterligare upplysningar: "Expiry date: ...".
11. **Framskaffningsmetod**: Gemenskapens marknad.
12. **Leveransstadium**: Fritt utskeppningshamnen — fob stuvat ⁽¹³⁾.
13. **Utskeppningshamn**: —
14. **Lossningshamn angiven av mottagaren**: —
15. **Lossningshamn**: —
16. **Lagrets adress och eventuell lossningshamn**: —
17. **Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen**: 22.4–12.5.1996.
18. **Sista dag för leverans**: —
19. **Förfarande för bestämmande av leveranskostnaderna**: Anbudsinfordran.
20. **Sista dag för inlämnande av anbud**: 19.3.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
21. **Vid en eventuell andra anbudsinfordran**:
 - a) Sista dag för inlämnande av anbud: 2.4.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
 - b) Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen: 6–26.5.1996.
 - c) Sista dag för leverans: —
22. **Anbudssäkerhetens storlek**: 5 ecu/ton.
23. **Leveranssäkerhetens storlek**: 10 % av anbudsbeloppet i ecu.
24. **Adress för inlämnande av anbud och anbudssäkerheter** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment "Loi 130", bureau 7/46,
Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles/Brussel
Obs! Nya nummer: telex 25670 AGREC B; telefax +32 2 296 70 03/296 70 04.
25. **Exportbidrag som betalas ut på begäran av den anbudsgivare som tilldelats kontrakt** ⁽⁴⁾: Bidrag som är tillämpligt den 15.3.1996, fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 342/96 (EGT nr L 48, 27.2.1996, s. 9).

PARTI E

1. **Aktion nr** ⁽¹⁾: 703/95
2. **Program**: 1995.
3. **Mottagare** ⁽²⁾: CICR, 19 Avenue de la Paix, CH-1202 Genève; Tel: (41-22) 734 60 01; Telex: 222 69 CH CICR.
4. **Mottagarens representant**: ICRC Tbilissi, Dutu Megreli Road 1, 38 00 03 Tbilissi. Tel: (78832) 93 55 11, fax: 93 55 20.
5. **Bestämmelseort eller -land**: Georgien.
6. **Produkt som skall framskaffas**: vetemjöl.
7. **Varornas egenskaper och kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁷⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.1 a).
8. **Total kvantitet**: 330 ton (452 ton spannmål).
9. **Antal partier**: 1
10. **Förpackning och märkning** ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾: Se EGT nr C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.2 d och II.B.3).
Påskrifter på engelska.
11. **Framskaffningsmetod**: Gemenskapens marknad.
12. **Leveransstadium**: Fritt bestämmelseorten.
13. **Utskeppningshamn**: —
14. **Lossningshamn angiven av mottagaren**: —
15. **Lossningshamn**: —
16. **Lagrets adress och eventuell lossningshamn**:
ICRC Sochi (warehouse), Castello street 51, ADLER Sochi, Russia.
17. **Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen om kontraktet avser leverans till utskeppningshamnen**: 8 – 21.4.1996.
18. **Sista dag för leverans**: 19.5.1996.
19. **Förfarande för bestämmande av leveranskostnaderna**: Anbudsinfordran.
20. **Sista dag för inlämnande av anbud**: 19.3.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
21. **Vid en eventuell andra anbudsinfordran**:
 - a) Sista dag för inlämnande av anbud: 2.4.1996, kl. 12.00 (belgisk tid).
 - b) Period under vilken varorna skall vara tillgängliga i utskeppningshamnen om kontraktet avser leverans till utskeppningshamnen: 22.4 – 5.5.1996.
 - c) Sista dag för leverans: 2.6.1996.
22. **Anbudssäkerhetens storlek**: 5 ecu/ton.
23. **Leveranssäkerhetens storlek**: 10 % av anbudsbeloppet i ecu.
24. **Adress för inlämnande av anbud och anbudssäkerheter** ⁽¹⁾:
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment "Loi 130", bureau 7/46,
Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel
Obs! Nya nummer: telex 25670 AGREC B; telefax + 32 2 296 70 03/296 70 04.
25. **Exportbidrag som betalas ut på begäran av den anbudsgivare som tilldelats kontrakt** ⁽⁴⁾: Bidrag som är tillämpligt den 15.3.1996, fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 342/96 (EGT nr L 48, 27.2.1996, s. 9).

Fotnoter:

- (¹) Aktionens nummer skall anges i all korrespondens.
- (²) Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall så snart som möjligt vända sig till mottagaren för att fastställa vilka fraktdokument som krävs.
- (³) Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall till mottagaren överlämna ett intyg från ett officiellt organ som visar att de tillämpliga normerna för radioaktiv strålning i den berörda medlemsstaten inte har överskridits för den produkt som skall levereras. Radioaktivitetsintyget skall innehålla uppgift om halterna cesium-134 och -137 samt halten jod-131.
- (⁴) Kommissionens förordning (EEG) nr 2330/87 (EGT nr L 210, 1.8.1987, s. 56), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2226/89 (EGT nr L 214, 25.7.1989, s. 10), är tillämplig vad avser exportbidrag. Den dag som avses i artikel 2 i den förordningen är den som avses i punkt 2.5 i denna bilaga.
- Exportbidragsbeloppet skall räknas om till nationell valuta med användning av den jordbruksomräkningskurs som är tillämplig den dag då exportformalitetserna slutförs. Bestämmelserna i artiklarna 13–17 i kommissionens förordning (EEG) nr 1068/93 (EGT nr L 108, 1.5.1993, s. 106), senast ändrad genom förordning (EG) nr 2853/95 (EGT nr L 299, 12.12.1995, s. 1) skall inte tillämpas på detta belopp.
- (⁵) Leverantören skall skicka en kopia av fakturan till: Willis Corroon Scheuer, postbus 1315, NL-1000 BH Amsterdam.
- (⁶) Frakten skall ske i 20-fotscontainrar enligt FCL/FCL-villkoren (parti B: varje container skall innehålla 12 ton netto).
- Leverantören skall bära kostnaden för containrarna fram till det att containrarna staplas i containerterminalen i utskleppningshamnen. Mottagaren skall bära alla ytterligare lastningskostnader, inklusive kostnaden för att flytta containrarna från containerterminalen. Bestämmelserna i artikel 13.2 andra stycket i förordning (EEG) nr 2200/87 skall inte tillämpas.
- Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall till speditören lämna en fullständig packlista för varje container, med uppgift om det antal säckar som omfattas av varje speditorsnummer enligt vad som anges i anbudsinfördran.
- Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall försegla varje container med en numrerad försegling ("SY-SKO locktainer 180 seal") och speditören skall informeras om dessa nummer.
- (⁷) Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall till mottagaren eller dennes representant överlämna följande dokument vid leveransen:
- Sundhetscertifikat (parti A + B1: + hållbarhetsdag).
 - Partierna A och B: Intyg om desinfektion genom rökning. Spannmål/spannmålsprodukter skall gasbehandlas med magnesiumfosfid (minst 2 g/m³) under minst fem (5) dagar från tillförandet av gasbehandlingsmedlet till ventilationsprocessen. Lämpligt intyg skall hållas tillgängligt vid tidpunkten för avsändning.
- (⁸) Trots punkt II.A.3 c eller II.B.3 c i EGT nr C 114 skall påskriften lyda "Europeiska gemenskapen".
- (⁹) Med hänsyn till eventuell omlastning i andra säckar skall den anbudsgivare som tilldelats kontrakt leverera 2 % tomma extrasäckar av samma kvalitet som de säckar som innehåller varorna, med ett stort "R" tillagt efter påskriften.
- (¹⁰) Se fjärde ändringen till EGT nr C 114, offentliggjord i EGT nr C 272, 21.10.1992, s. 6.
- (¹¹) Trots artikel 7.3 d i förordning (EEG) nr 2200/87 kan det i anbudet för parti B anges två utskleppningshamnar som inte nödvändigtvis ligger i samma hamnområde.
- (¹²) Se andra ändringen till EGT nr C 114, offentliggjord i EGT nr C 135, 26.5.1992, s. 20.
- (¹³) Trots artiklarna 7.3 f och 13.2 i förordning (EEG) nr 2200/87 skall alla lastnings-, stuvnings-, hanterings- (parti C: och trimmings-)kostnaderna ingå i anbudspriset.
- (¹⁴) Säckar: 21 säckar/ton.
- Säcknålar: 1/100 ton.
- Surngarn: 60 % polyester, 40 % bomull, 20/4, utan knutar, 5 000 m/kg, på rullar om 3 kg.

(¹⁵) Säckarna (högst 21) skall travas på träpallar (gjorda av furu, gran eller poppel) som mäter högst 1 200 × 1 400 mm och som har följande egenskaper:

- Fyrvägslastpall, icke-vändbar, med vingar.
- Ett övre däck bestående av minst sju plankor (*).
- Ett bottendäck bestående av tre plankor (*).
- Tre distansstycken (*).
- Nio sprintar: Minst 100 × 100 × 78 mm.

(* Bredd: 100 mm; tjocklek: 22 mm.

På lastpallen skall säckarna täckas av en krympfilm ("shrink wrapping" eller "stretch wrapping") med en tjocklek av minst 150 mikron. Pallen skall täckas av en träställning som medger uppstapling. Allt ovanstående skall i vardera riktningen omges av två minst 15 mm breda nylonband med plastspännen. Säckarna skall dessutom skyddas av papp- eller träfiberskivor som placeras mellan säckarna och banden.

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

Lote Parti Partie Παρτίδα Lot Lot Lotto Partij Lote Erä Parti	Cantidad total (en toneladas) Totalmængde (tons) Gesamtmenge (in Tonnen) Συνολική ποσότητα (σε τόνους) Total quantity (in tonnes) Quantité totale (en tonnes) Quantità totale (in tonnellate) Totale hoeveelheid (in ton) Quantidade total (em toneladas) Kokonaismäärä (tonnia) Total kvantitet (ton)	Cantidades parciales (en toneladas) Delmængde (tons) Teilmengen (in Tonnen) Μερικές ποσότητες (σε τόνους) Partial quantities (in tonnes) Quantités partielles (en tonnes) Quantitativi parziali (in tonnellate) Deelhoeveelheden (in ton) Quantidades parciais (em toneladas) Osittaismäärä (tonnia) Delkvantitet (ton)	Acción nº Aktion nr. Maßnahme Nr. Δράση αριθ. Operation No Action nº Azione n. Maatregel nr. Acção nº Toimi No Aktion nr	País de destino Bestemmelsesland Bestimmungsland Χώρα προορισμού Country of destination Pays de destination Paese di destinazione Land van bestemming País de destino Määrämaa Bestämmelsesland	Lengua que se debe utilizar en la rotulación Mærkning på følgende sprog Kennzeichnung in folgender Sprache Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση Language to be used for the marking Langue à utiliser pour le marquage Lingua da utilizzare per la marcatura Taal te gebruiken voor de opschriften Lingua a utilizar na rotulagem Merkinnässä käytettävä kieli Märkning på följande språk
A	906	A1: 198 A2: 708	197/95 201/95	Perú Perú	Español Español
B	312	B1: 48 B2: 60 B3: 96 B4: 96 B5: 12	585/95 586/95 587/95 588/95 589/95	Perú Madagascar Madagascar Madagascar Madagascar	Español Français Français Français Français
C	10 000	C1: 4 000 C2: 6 000	708/95 709/95	Lesotho Swaziland	English English

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 394/96

av den 4 mars 1996

om införande av en preliminär antidumpningstull på import av polyesterstapel-fibrer med ursprung i Vitryssland

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Euro-peiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3283/94 av den 22 december 1994 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemen-skapen⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1251/95⁽²⁾, särskilt artikel 23 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2423/88 av den 11 juli 1988 om skydd mot dumpad eller subventio-nerad import från länder som inte är medlemmar i Euro-peiska ekonomiska gemenskapen⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 522/94⁽⁴⁾, särskilt artikel 11 i denna,

efter samråd i rådgivande kommittén, och,

med beaktande av följande:

A. FÖRFARANDE

- (1) I augusti 1994 tillkännagav kommissionen i *Euro-peiska gemenskapernas officiella tidning*⁽⁵⁾ att det skulle inledas ett antidumpningsförfarande avseende import av polyesterstapelfibrer med ursprung i Vitryssland.
- (2) Förfarandet inleddes med anledning av ett klagomål som ingivits av International Committee of Rayon and Synthetic Fibres (CIRFS) på vägnar av gemenskapsproducenter som enligt klagomålet representerade en större andel av den totala produktionen av polyesterstapelfibrer i gemenska-pen.

Klagomålet innehöll bevis för att produkten i fråga dumpades och att detta vållade väsentlig skada, vilket ansågs motivera att ett förfarande inleddes.

⁽¹⁾ EGT nr L 349, 31.12.1994, s. 1.
⁽²⁾ EGT nr L 122, 2.6.1995, s. 1.
⁽³⁾ EGT nr L 209, 2.8.1988, s. 1.
⁽⁴⁾ EGT nr L 66, 10.3.1994, s. 10.
⁽⁵⁾ EGT nr C 212, 3.8.1994, s. 5.

- (3) Kommissionen underrättade officiellt de producen-ter, exportörer och importörer som den visste var berörda, företrädarna för exportlandet och de klagande. De direkt berörda parterna gavs tillfälle att skriftligt yttra sig och begära muntlig utfrågning.
- (4) En producent i det berörda landet, ett flertal importörer och den klagande gemenskapsindustrin tillkännagav skriftligen sina synpunkter. De parter som så begärt beviljades muntlig utfrågning.
- (5) Kommissionen sände frågeformulär till de parter som den visste var berörda och mottog upplys-ningar från de klagande gemenskapsproducenterna, en vitrysk exportör och två samarbetsvilliga import-örer i gemenskapen.
- (6) Uppgifter lämnades också av köpare eller bearbe-rare i gemenskapen av produkten i fråga, eller på dessas vägnar.
- (7) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla upplysningar som ansågs nödvändiga för ett preliminärt fastställande av dumping och skada och genomförde undersökningar på plats hos följande företag:

a) klagande gemenskapsproducenter:

- Hoechst AG, Frankfurt am Main, Tyskland.
- Du Pont de Nemours, Bad Homburg, Tyskland.
- Montefibre SpA Enichem, Milano, Italien.
- Akzo Fibres and Polymers Division, Arnheim, Nederländerna.
- Wellman International Ltd, Co. Meath, Irland.
- La Seda de Barcelona SA, El Prat de Llobrega, Spanien.
- Nurel SA, Hospitalet de Llobrega, Spanien.

b) Tre producenter i två marknadsekonomiländer:

- Shinkong Synthetic Fibers Cooperation, Taiwan.
- Tuntex Distinct Cooperation, Taiwan.
- Zakłady Włokien Chemicznych Elana SA, Polen.

- (8) Dumpningsundersökningen omfattade perioden från 1 juli 1993 till 30 juni 1994 (nedan kallad "undersökningsperioden").
- (9) På grund av undersökningens komplicerade natur och särskilt svårigheterna att få tillförlitliga uppgifter i ett lämpligt referensland med marknadsekonomi (nedan kallat "jämförbart land") över-skred undersökningen den normala tidsperiod på ett år som fastställs i artikel 7.9 i rådets förordning (EEG) nr 2423/88 (nedan kallad "den grundläggande förordningen").

Kommissionen följde den klagandes förslag att kontakta en producent av polyesterstapelfibrer i Polen, vilken gav vissa upplysningar men samtyckte till att samarbeta först vid ett sent skede av förfarandet. Därefter kontaktade kommissionen ett flertal koreanska tillverkare, vilka inte var samarbetsvilliga. Slutligen besvarade två taiwanesiska producenter av polyesterstapelfibrer kommissionens förfrågan och samtyckte till att samarbeta i detta förfarande (se punkterna 24 till 28 nedan).

B. PRODUKT SOM ÄR FÖREMÅL FÖR UNDER-SÖKNING OCH LIKADAN PRODUKT

1. Beskrivning av den berörda produkten och dess användning

- (10) Den produkt som är föremål för undersökning är syntetstapelfibrer av polyester, okardade, okammade och ej heller på annat sätt beredda för spinning. De utgör råmaterial som används under olika skeden av textilproduktion, beroende på vilken typ av textil som produceras.
- (11) Produkten kan delas upp i två kategorier: för spinning och inte för spinning.

Cirka 60 % av polyestersyntetstapelfibrer som förbrukas i gemenskapen används för att spinna garn för framställning av vävnader, och blandas vid behov med andra fibrer som ull eller bomull. Resten används som vadd till vissa textilprodukter (kuddar, bilsäten, anoraker och liknande), inklusive andra icke-spinningsanvändningsområden som mattillverkning. Inom dessa två kategorier finns det olika storlekar eller typer av polyestersyntetstapelfibrer, huvudsakligen bestämda av denier och skär-längd.

- (12) Det finns dock inga skillnader mellan de två huvudkategoriernas grundläggande fysiska egenska-

per, och ej heller mellan de olika typerna inom dessa kategorier. Under dessa omständigheter och i enlighet med tidigare undersökningar måste inom ramen för detta förfarande polyestersyntetstapelfibrer betraktas som en enda produkt.

2. Likadan produkt

- (13) Kommissionen fastställde att de polyestersyntetstapelfibrer som exporteras till gemenskapen från Vitryssland har grundläggande egenskaper och användningsområden som liknar dem som gäller för den produkt som tillverkas och säljs i gemenskapen. De polyestersyntetstapelfibrer som har sitt ursprung i Vitryssland har också samma grundläggande egenskaper och användningsområden som de polyestersyntetstapelfibrer som tillverkas och säljs i jämförbart land (se punkterna 24 till 28).
- (14) Eurofibrefill, en sammanslutning bildad av en grupp användare av polyestersyntetstapelfibrer, hävdade att den produkt som exporteras från Vitryssland inte är jämförbar med det enligt vad som påstås finare material av högre kvalitet som produceras och säljs av tillverkarna i gemenskapen.
- (15) Detta argument kan inte godtas eftersom produkternas fysiska egenskaper i hög grad liknar varandra och eftersom användningen av de polyestersyntetstapelfibrer som påstås ha lägre kvalitet inte på ett avgörande sätt skiljer sig från användningen av den produkt som antas ha högre kvalitet. I samband med undersökningen konstaterades att de vitryska produkterna på köporder och fakturor klassificerades på samma sätt som gemenskapens produkter och såldes till slutanvändare som också köpte gemenskapstillverkade produkter för samma användningsområden. Följaktligen är en påstådd skillnad i kvalitet om denna överhuvudtaget finns, inte tillräcklig för att motivera att man skiljer på dessa produkter.
- (16) I detta sammanhang ifrågasatte också en vitrysk exportör och Eurofibrefill huruvida de polyester-syntetstapelfibrer som säljs i Taiwan, vilket valdes som jämförbart land, utgör en likadan produkt som de polyestersyntetstapelfibrer som exporteras från Vitryssland till gemenskapen, och hävdade att det skulle finnas en skillnad i fasthet som på ett avgörande sätt upphäver de argument som antyder att produkterna skulle vara likadana produkter.
- (17) Trots eventuella mindre skillnader i fibrernas utseende och egenskaper, som t.ex. fasthet, vilka beror på olika kemisk sammansättningar eller

tillverkningsprocesser för de fibrer som säljs på de båda marknaderna, kom kommissionen till slutsatsen att dessa skillnader inte är väsentliga i förhållande till faktorer som produktens grundläggande egenskaper, marknadsföring, kund-/konsumentuppfattning och användning.

- (18) Följaktligen ansågs att de polyestersyntetstapelfibrer som exporteras från Vitryssland till gemenskapen, de som säljs på Taiwans inhemska marknad och de som tillverkas och säljs i gemenskapen är likadana produkter i den mening som avses i artikel 2.12 i den grundläggande förordningen.

C. DUMPING

1. Normalvärde — val av jämförbart land

- (19) Eftersom Vitryssland med en årlig produktion av polyestersyntetstapelfibrer på cirka 130 000 ton är ett land som inte har marknadsekonomi måste normalvärdet enligt artikel 2.5 i den grundläggande förordningen fastställas på grundval av uppgifter från hemmamarknaden i ett tredje land med marknadsekonomi.
- (20) I detta syfte föreslog den klagande att Polen skulle användas som jämförbart land. Kommissionen utverkade samarbete från den ende tillverkaren av polyestersyntetstapelfibrer på den polska marknaden.
- (21) Efter granskning av erhållna upplysningar och analys av de allmänna marknadsvillkoren i Polen för produkten i fråga drogs följande slutsatser, som ledde till att Polen avvisades som jämförbart land:
- (22) Polen har en relativt låg inhemska förbrukning på cirka 25 000 ton och den ende polske producenten, vars produktionsvolym är liten, har en marknadsandel på över 90 %. Det finns inte någon priskonkurrens, vilket har sin grund i att importen från tredje land (Vitryssland, Tyskland och Slovakien) på grund av höga importtullar på upp till 26 % är försumbar. Den låga inhemska förbrukningen innebär också att antalet kunder på marknaden är relativt begränsat.
- (23) Under dessa omständigheter drogs slutsatsen att en öppen, marknadsorienterad miljö för polyestersyntetstapelfibrer inte existerade i Polen under undersökningsperioden. Efter att ha kontrollerat det samarbetsvilliga företags produktionskostnad och inhemska försäljningspriser fastställde kommissionen att ett normalvärde bestämt under dessa

marknadsförhållanden inte skulle avspela normala marknadsvillkor och skulle leda till resultat som på ett oskäligt sätt skulle påverka den vitryske exportören.

- (24) Därefter granskade kommissionen huruvida Taiwan var ett lämpligt jämförbart land och noterade även att de två taiwanesiska samarbetsvilliga producenterna redan hade deltagit i tidigare antidumpningsförfaranden med Taiwan som jämförbart land. Den vitryske exportören hade inte några invändningar mot detta förslag förutom frågan om produkten var jämförbar (se punkt 34), och berörda statliga myndigheter invände inte heller. För det slutliga beslutet föreslogs Taiwan och därvid beaktades följande omständigheter:

— *Den taiwanesiska marknaden är öppen och representativ*

- (25) De två taiwanesiska tillverkare som samtyckte till att samarbeta tillverkar på ett effektivt sätt höga produktionsvolymerna och deras produkter saluförs på en öppen och konkurrensutsatt hemmamarknad med nio lokala tillverkare. Den inhemska förbrukningen av polyestersyntetstapelfibrer uppgår till mer än 400 000 ton, vilket innefattar import från olika länder, med importtullar på cirka 1 %.
- (26) Det finns följaktligen utbud och efterfrågan som innebär konkurrens. Med tanke på att de två taiwanesiska företagen är effektiva kunde kommissionen bekräfta att deras kostnader och faktiska försäljningspriser på den öppna inhemska marknaden utgör en tillförlitlig grund för fastställande av normalvärde. Det fastställdes också att de båda taiwanesiska producenterna, vilka regelbundet och i stora kvantiteter sålde sina produkter på den inhemska marknaden till ett stort antal oberoende kunder, hade en representativ inhemska försäljningsvolym jämfört med den totala vitryska exporten till gemenskapen under undersökningsperioden.

— *Tillgång till de viktigaste råmaterialen*

- (27) De taiwanesiska producenterna hade obegränsad tillgång till råmaterial till världsmarknadspriser under undersökningsperioden, och det fanns inga tecken på att inhemska försäljningspriser inte skulle styras av de oreglerade, fria marknadsekonomiska krafterna.
- (28) På grundval av ovannämnda faktorer och enligt artikel 2.5 i den grundläggande förordningen anses följaktligen Taiwan vara ett lämpligt och icke oskäligt val som jämförbart land för fastställande av normalvärde för den produkt som är föremål för undersökning.

2. Beräkning av normalvärde

- (29) Mot bakgrund av det omöjliga i att fastställa exportpriser efter kategori och typ av polyestersyntetstapelfibrer (se punkt 30) fastställdes normalvärdet för de preliminära slutsatserna på grundval av det vägda genomsnittet av de två samarbetsvilliga producenternas försäljning av polyestersyntetstapelfibrer under undersökningsperioden (oavsett kategori och kvalitet) på den taiwanesiska marknaden. Med tanke på den markanta prisutvecklingen både på den taiwanesiska marknaden och vad gäller den vitryska exporten samt den betydande ökningen av exportkvantiteterna under undersökningsperiodens andra hälft fastställdes två normalvärden, ett för den första hälften av undersökningsperioden och ett för den andra. De på detta sätt vägda genomsnittliga priserna var högre än de relevanta vägda genomsnittliga kostnaderna och följaktligen ansågs taiwanesisk försäljning ha skett vid normal handel i den mening som avses i artikel 2.3 i den grundläggande förordningen. Detta tillvägagångssätt ansågs inte vara oskäligt mot bakgrund av tillgängliga uppgifter om de kategorier och typer som såldes i Taiwan och de som såldes för export av den vitryske exportören.

3. Exportpris

- (30) I enlighet med artikel 7.7 b i den grundläggande förordningen fastställde kommissionen exportpriserna på grundval av tillgängliga uppgifter, eftersom den användbara information som erhöles inom en rimlig tid från den enda samarbetsvilliga vitryske exportören endast omfattade en bråkdel av den totala exporten av polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland till gemenskapen under undersökningsperioden (700 ton av 32 000 ton), och mot bakgrund av den låga samarbetsviljan hos importörer/distributörer som konstaterats stå för den stora majoriteten av importen från Vitryssland.
- (31) I detta avseende ansågs uppgifter från Eurostat vara den bästa grundvalen. Det var dock inte möjligt att fastställa priser per kategori och typ. Det på detta sätt erhållna genomsnittliga exportpriset var jämförbart med det som den samarbetsvillige exportören uppgav. Mot bakgrund av utvecklingen av priser och kvantiteter under undersökningsperioden (se punkt 29) beräknades ett separat vägt genomsnittligt exportpris för den första respektive andra hälften av perioden.

4. Jämförelse

- (32) Normalvärdet jämfördes med exportpriset fritt nationens gräns fob.

- (33) Vid behov (och när tillräcklig information fanns tillgänglig) justerades normalvärde och exportpris med hänsyn till vissa försäljningskostnader som anges i artikel 2.9 i den grundläggande förordningen. Dessa justeringar för olikheter som påverkar priset innefattade kostnader för transport, försäkring, hantering och kredit.
- (34) Den vitryske exportören hävdade att justeringar borde göras för kvalitetsskillnader orsakade av olika fasthet i de polyestersyntetstapelfibrer som exporteras från Vitryssland till gemenskapen och de som säljs på Taiwans inhemska marknad.

Det framfördes att den taiwanesiska produkten hade högre kvalitet på grund av dess större fasthet. Den vitryske exportören lade dock inte fram några bevis för detta, trots att kommissionen informerats om att detta skulle göras, och i vilket fall som helst hade kommissionen inga uppgifter som tydde på att exportörens begäran var berättigad. Begäran måste därför avvisas.

5. Dumpningsmarginal

- (35) En jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset visade att det förekom dumpning, varvid dumpningsmarginalen var lika med det belopp med vilket normalvärdet överskred priset för export till gemenskapen.
- (36) Den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen, uttryckt i procent av priset fritt gemenskapens gräns, oförtullat, uppgår till 43,5 %.

D. GEMENSKAPSINDUSTRIN

- (37) Undersökningen visade att de klagande gemenskapsproducenternas andel av den totala produktionen i gemenskapen under undersökningsperioden uppgick till mer än 90 % av gemenskapens produktion av den likadana produkten. De klagande kan därför i enlighet med artikel 4.5 i den grundläggande förordningen betraktas som utgörande en "gemenskapsindustri".

E. SKADA

1. Gemenskapens förbrukning av polyester-syntetstapelfibrer

- (38) Den påvisbara förbrukningen av polyestersyntetstapelfibrer i gemenskapen har under de senaste fyra

åren allmänt haft en svagt stigande tendens: den steg från 455 000 ton under 1991 till 475 000 ton under 1992 och, efter en tillfällig nedgång till 450 000 ton under 1993, till en halvårsförbrukning under undersökningsperioden på 215 000 ton under andra halvåret 1993 och 250 000 ton under första halvåret 1994.

2. Faktorer som avser den dumpade importen

a) Den dumpade importens volym och marknadsandel

(39) Eurostats uppgifter från före 1992 avser det tidigare Sovjetunionen. Separata siffror för Vitryssland finns tillgängliga från 1992. Den totala importen 1991 till gemenskapen från Sovjetunionen var 1 524 ton. Enligt vad som rapporterats var importen av polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland 5 863 ton 1992, 22 101 ton 1993 och 32 063 ton under undersökningsperioden. Tillgängliga uppgifter tyder på att importen från Sovjetunionen för det mesta hade sitt ursprung i Vitryssland och importen har betraktats som sådan i skadeanalysen. Importen har följaktligen ökat med 2 100 % mellan 1991 och undersökningsperioden.

(40) Marknadsandelen i gemenskapen för import av polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland ökade från 0,3 % 1991 till 1,2 % 4,9 % 1993 och 6,9 % under undersökningsperioden. Den ökande trenden accelererade också under den perioden: under andra hälften av 1993 var exporten (11 788 ton) dubbelt så stor som under 1992, och under de första sex månaderna av 1994 var exporten (20 275 ton) nästan fyra gånger större än under 1992, vilket för den sexmånadersperioden innebär en marknadsandel på 8 %.

b) Priserna för den dumpade importen

(41) En jämförelse mellan gemenskapsindustrins vägda genomsnittliga priser fritt fabrik och de vitryska vägda genomsnittliga exportpriserna vid gemenskapens gräns CIF (efter tull), erhållna från Eurostat, visade att det förekom underprissättningsmarginaler under hela undersökningsperioden. För perioden från juni till december 1993 uppgick underprissättningen till 37,4 %, och för den andra hälften av undersökningsperioden (januari till juni 1994) var underprissättningsmarginalen 34,7 %, i båda fallen uttryckt som en procentandel av gemenskapsproducenternas priser. Den vägda genomsnittliga underprissättningsmarginalen för hela undersökningsperioden var 35,7 %. Detta resultat bekräftades av en särskild jämförelse baserad på den begränsade

mängd upplysningar som erhållits från den vitryske exportören (se punkt 30).

3. Faktorer som avser gemenskapsindustrins situation

(42) Gemenskapsindustrins situation granskas mot bakgrund av följande två gällande antidumpningsåtgärder:

— Efter en översyn av gällande antidumpningsåtgärder, införda genom rådets förordning (EEG) nr 3946/88⁽¹⁾, ändrade rådet den 22 oktober 1992 genom förordning (EEG) nr 3017/92⁽²⁾ nivåerna på de antidumpningstullar som var tillämpliga på import av polyestersyntetstapelfibrer med ursprung i Rumänien, Taiwan, Turkiet, Serbien och Montenegro och före detta jugoslaviska republiken Makedonien, samt avslutade förfarandet vad gäller import med ursprung i Mexico och USA.

— Den 15 januari 1993 införde rådet genom förordning (EEG) nr 54/93⁽³⁾ slutgiltiga antidumpningstullar på import av polyestersyntetstapelfibrer med ursprung i Indien och Sydkorea.

a) Produktion

(43) Gemenskapens produktion av polyestersyntetstapelfibrer har varit relativt stabil under de senaste fyra åren: under 1991 var de 370 000 ton, 1992 noterades en tillfällig topp på 390 000 ton, 1993 var den 365 000 ton och under undersökningsperioden var den 370 000 ton.

b) Produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande

(44) Produktionskapaciteten för polyestersyntetstapelfibrer har som helhet minskat från 485 000 ton 1991 till 478 000 ton under undersökningsperioden. Under samma period varierade kapacitetsutnyttjandegraden mellan 76 % 1991 och 78 %. Den försumbara förbättringen av utnyttjandegraden under undersökningsperioden måste ses mot bakgrund av sänkningen av gemenskapsproducenternas tillverkningskapacitet.

c) Lager

(45) Lagervolymen minskade från 33 000 ton 1991 till 30 000 ton vid utgången av 1993, men förblev, med tanke på att det rör sig om en råvara, på en beaktansvärd nivå på cirka 6–8 % av gemenskapens årsproduktion.

⁽¹⁾ EGT nr L 348, 17.12.1988, s. 49.

⁽²⁾ EGT nr L 306, 22.10.1992, s. 1.

⁽³⁾ EGT nr L 9, 15.1.1993, s. 2.

d) *Gemenskapsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel*

- (46) Samtidigt som importen av polyestersyntetstapel-fibrer med ursprung i Vitryssland under de senaste fyra åren ökade påtagligt och i en jämn takt (se punkterna 39 och 40), sjönk gemenskapsproducenternas försäljningsvolym från 373 000 ton 1991 till 355 000 ton 1993 och 358 000 ton för undersökningensperioden. Utvecklingen av marknadsandelen sammanföll med denna trend i det att andelen minskade från 82,1 % 1991 till 80,2 % 1992 och 1993 och till 78,3 % för undersökningensperioden.

Under den första hälften av 1994 sjönk gemenskapsindustrins marknadsandel till 76,5 % samtidigt som förbrukningen ökade något.

e) *Prisutvecklingen på gemenskapens marknad*

- (47) Totalt sett sjönk gemenskapsproducenternas priser för polyestersyntetstapelfibrer, mätt som ett vägt genomsnitt, i nationella valutor och på gemenskapsproducenternas hemmamarknader med cirka 15 % mellan 1991 och december 1993.
- (48) Det bör noteras att priserna på polyestersyntetstapelfibrer för alla aktörer på marknaden har påverkats av prisutvecklingen på viktiga råmaterial som ren tereftalsyra, dimetyltereftalat och glykol, vilka står för cirka 60–70 % av produktionskostnaden för den färdiga produkten. På grund av den världsomfattande brist på dessa råmaterial som började i slutet av 1993 och fortsatte under 1994 har priserna i själva verket ökat, och således har priserna på polyestersyntetstapelfibrer följt denna trend från och med början av 1994, avspeglade den motsvarande ökningen av produktionskostnaden.

f) *Gemenskapsindustrins lönsamhet*

- (49) Polyestersyntetstapelfibrer har dumpats länge (se punkt 42 ovan). Detta förklarar varför undersökningen visade att gemenskapsindustrin totalt sett har noterat dåliga ekonomiska resultat, en situation som förelåg redan före 1991. Denna situation har försämrats avsevärt sedan 1991 (förlust på 7,9 %) av omsättningen). En svag återhämtning ägde rum 1992 (förlust på 6,4 % av omsättningen), då antidumpningsåtgärder vidtogs. Förlusterna ökade dock igen 1993 (förlust på 14,9 % av omsättningen), med en särskild försämring under andra hälften av 1993 (förlust på 18,9 % av omsättningen). Den svaga förbättringen av den ekonomiska situationen under första hälften av 1994 (förlust på 13 % av omsätt-

ningen) hade delvis sin grund i att alla aktörer på gemenskapens marknad tvingades höja sina priser för att kompensera ökningen av produktionskostnaden (se punkt 48), och gemenskapsindustrin kunde i denna situation i någon mån begränsa sina förluster.

Totalt sett försämrades dock den ekonomiska situationen klart under den period som granskats.

g) *Sysselsättning*

- (50) Även om polyestersyntetstapelfibrer inte är arbetsintensiv har sysselsättningen minskat med 25 % (vilket motsvarar 1 200 personer) mellan 1991 och juni 1994, vilket delvis har sin grund i en minskning av produktionskapaciteten, men huvudsakligen i personalnedskärningar inom området utanför själva tillverkningen, såsom försäljning, administration och andra omkostnader. Dessa åtgärder vidtogs för att motverka låga försäljningspriser och den otillräckliga lönsamhet dessa skapade.

4. Slutsats om skada

- (51) Mot bakgrund av denna analys och i synnerhet försämringen av de ekonomiska resultaten, minskningen av försäljningen och marknadsandelar och personalnedskärningar har kommissionen fastställt preliminära avgöranden om att gemenskapsindustrin har vållats väsentlig skada enligt den mening som avses i artikel 4.1 i den grundläggande förordningen.

F. ORSAKSSAMBAND

1. Den dumpade importens verkan

- (52) I sin undersökning av huruvida den väsentliga skada som vållats gemenskapsindustrin har sin grund i dumpningen har kommissionen funnit att den snabba ökningen av importen av dumpade polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland, som samtidigt ledde till den enda betydande ökningen av marknadsandelar för ett importland på gemenskapens marknad under undersökningensperioden, sammanföll med förluster av marknadsandelar och minskad lönsamhet för gemenskapsindustrin, trots den ökade förbrukningen på gemenskapens marknad. Gemenskapsindustrins försämrade ekonomiska situation är orsakad av prisfallet på gemenskapens marknad, som uppenbar påverkades av den betydande underprissättning som den vitryska importen utstättte gemenskapsindustrin för.

- (53) Det bör noteras att eftersom denna produkt är en råvara är marknaden öppen och i hög grad pris-känslig och följaktligen har underprissättning av vissa försäljare med höga marknadsandelar en skadlig effekt på priserna på hela marknaden. Sedan 1993 har Vitryssland uppnått den största marknadsandelen bland alla exportländer, något som endast kan förklaras av en aggressiv prispolitik.
- (54) I detta sammanhang kan det vara värt att nämna att situationen på Vitrysslands inhemska marknad, med stagnerande inhemska förbrukning och dålig lönsamhet på grund av ekonomiska svårigheter efter politiska förändringar och den betydande produktionskapacitet som fortfarande finns tillgänglig, driver exportören att expandera på andra marknader. Detta bekräftades också under undersökningen av uppgifter från den vitryske exportören, som redan under undersökningsperioden visade en ihållande minskning av den inhemska försäljningen och stigande exportsiffror. Denna utveckling står inte i proportion till normala ekonomiska förhållanden, vilket visas av storleken på de konstaterade dumpnings- och underprissättningsmarginalerna, vilka vållar gemenskapsindustrin skada.
- (57) Vad gäller import från andra länder som inte omfattas av antidumpningsåtgärder, men som dock från början omfattades av åtgärder som senare har upphört att gälla, eller import från länder som sker till betydande volymer, har marknadsandelarna för USA och Polen — med en marknadsandel på 1,4 % var under undersökningsperioden — ökat något under de senaste fyra åren, medan deras priser har bibehållit sig på en avsevärt högre nivå än de vitryska exportpriserna. Importen från Schweiz har däremot under samma period sjunkit till en marknadsandel på 1,6 % under undersökningsperioden, och skedde också till en högre prisnivå än de andra exporterande länderna.
- (58) Vad gäller alla andra källor för import av polyester-syntetstapelfibrer till gemenskapens marknad, omfattande över 15 länder, steg deras samlade marknadsandel från 3,4 % 1991 till nästan 7 % 1992 och sjönk till 5,2 % under undersökningsperioden, samtidigt som priserna totalt sett har sjunkit något under de senaste fyra åren men ändå legat kvar på en nivå som klart överskrider de vitryska exportpriserna. Med tanke också på den lilla importvolym som varje enskilt land står för framstår verkningarna på gemenskapens marknad av varje enskilt lands import som försumbar.

2. Andra faktorerers verkan

a) Annan import

- (55) Kommissionen övervägde också huruvida import från andra länder kan ha bidragit till den skada som vållats gemenskapsindustrin, med beaktande av att import från andra länder — Taiwan, Turkiet, Rumänien, Serbien och Montenegro och före detta jugoslaviska republiken Makedonien, Indien och Korea — redan omfattas av antidumpningsåtgärder.
- (56) I detta avseende kan det noteras att importen från ovanstående länder (med en marknadsandel på omkring 5 % under undersökningsperioden) förblev relativt stabil, med en sjunkande trend sedan 1992. Enligt uppgifter från Eurostat (se punkt 31) verkade importpriser för polyestersyntetstapelfibrer med ursprung i dessa länder och som omfattats av antidumpningsåtgärder förbli oförändrade på en nivå som var avsevärt högre än de vitryska exportpriserna till gemenskapen.

b) Konjunkturedgång

- (60) Eurofibrefill, sammanslutningen av europeiska användare av polyestersyntetstapelfibrer, hävdade att gemenskapsindustrins utsatta situation inte hade orsakats av import av polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland utan direkt var att hänföra till låg efterfrågan på grund av en allmän ekonomisk nedgång och därav följande minskning av gemenskapens produktion, förbrukning och priser under undersökningsperioden.
- (61) Även om den svaga ekonomiska situation som avspeglas i låga priser vid början av 1993 kan förväntas ha påverkat gemenskapsindustrins resultat kan denna situation inte förklara ökningen i marknadsandelar för den vitryska importen (se punkt 40). Förlusten av marknadsandelar för gemenskapens polyestersyntetstapelfiberindustri återspeglas

faktiskt i ökningen av marknadsandelar för den vitryske exportören. Om nedgången för gemenskapsindustrin skulle ha orsakats endast av den ogynnsamma allmänna ekonomiska situationen, skulle den vitryska importen också ha påverkats av den dåliga ekonomin och skulle således inte kunna ha registrerat den ökning av marknadsandelar som konstaterats.

c) *Produktivitet för gemenskapens producenter av polyestersyntetstapelfibrer*

- (62) Enligt Eurofibrefill förvärrades situationen för gemenskapens polyestersyntetstapelfiberindustri av ineffektivitet kännetecknad av överkapacitet och strukturella obalanser som lett till förluster.
- (63) Påståendena om strukturobalanser och bristande konkurrenskraft, vilka aldrig dokumenterades av Eurofibrefill, har ingen grund med tanke på gemenskapsindustrins moderna utrustning och dess ständiga investeringar i nya maskiner, vilket visar dess ihållande strävan att skära kostnader. Vidare bör det noteras att polyestersyntetstapelfiberproducenter över hela världen använder utrustning tillverkad i Europa, som anses vara mycket pålitlig. Vidare är gemenskapens förbrukning så stor att man inte kan säga att det finns en strukturell överkapacitet i gemenskapsindustrin.

d) *Slutsats om orsakssamband*

- (64) Kommissionen kunde inte finna några faktorer förutom de ovannämnda som skulle ha kunnat bidra till den skada som vållats gemenskapens polyestersyntetstapelfiberindustri.
- (65) Även om den ekonomiska nedgången tillsammans med annan import till en viss del negativt kan ha påverkat situationen för gemenskapens industri, kan detta inte till fullo förklara försämringen av dess situation vad gäller sjunkande lönsamhet och nedgång i marknadsandel. Det kan klart konstateras att den vitryska dumpade importen, beaktad separat, genom sina låga priser och betydande och ökande volym har vållat gemenskapsindustrin väsentlig skada.

G. GEMENSKAPENS INTRESSE

1. Allmänna kommentarer

- (66) Ett fastställande av huruvida gemenskapens intresse motiverar intervention i form av antidumpningsåtgärder bör baseras på en helhetsbedömning av alla

olika intressen, inbegripet den inhemska industrins, användarnas och konsumenternas intressen. Vid denna bedömning bör särskild uppmärksamhet ges åt behovet av att avskaffa handelssnedvridande effekter av skadevällande dumpning samt av att återupprätta verklig konkurrens.

2. Gemenskapsindustrins intresse och inverkan på konkurrensen

- (67) Inom ramen för undersökningen har det fastställts att gemenskapsindustrin har vållats skada i form av minskad försäljning och marknadsandel, som sammantaget har lett till stora ekonomiska förluster. Dessutom har industrin tvingats till betydande personalnedskärningar. Ett undanröjande av de orättvisa fördelar som dumpning ger skulle kunna förhindra en ytterligare försämring av gemenskapsindustrins situation, vars konkurrenskraft förutsätter att man finner en lösning. I denna sektor är konkurrenskraften till stor del avhängig av en regelbunden modernisering av produktionsutrustningen, en investering som gemenskapsindustrin kanske inte kan göra i framtiden med tanke på dess mycket svaga ekonomiska situation.
- (68) Vid undersökningen av eventuella antidumpningsåtgärders inverkan på konkurrensen i detta fall måste hänsyn tas till att gemenskapens polyestersyntetstapelfiberindustri fortfarande har en betydande marknadsandel (78 % under undersökningsperioden). I detta avseende bör följande beaktas:
- (69) Antidumpningsåtgärder syftar till att öka prisnivåerna för den vitryska exporten till gemenskapen. I ett senare skede kan detta ha en viss inverkan på deras produkters relativa konkurrenskraft.

Det förväntas dock inte att sådana åtgärder kommer att minska konkurrensen på gemenskapens marknad. Trots gemenskapsproducenternas höga marknadsandel kunde de inte motstå den prispress som den dumpade importen skapade. Det anses att antidumpningsåtgärder varken som en allmän princip eller i detta särskilda fall nödvändigtvis skulle medföra att importen från det berörda landet kommer att utestängas från gemenskapens marknad. Tvärtom syftar ett undanröjande av de orättvisa fördelar som uppnås av dumpning till att förhindra en ytterligare nedgång för gemenskapsindustrin och således bidra till att bevara ett brett urval av polyestersyntetstapelfiberproducenter och även stärka konkurrensen. Det finns övertygande skäl för att situationen för gemenskapens industri skulle förvärras ytterligare om sådana åtgärder inte införs.

3. Andra särskilda intressen som berörs

- (70) Man måste också beakta effekterna av antidumpningsåtgärder mot import av polyestersyntetstapelfibrer från Vitryssland för andra särskilda intressen än gemenskapsindustrin, inklusive bearbetningsindustrin och konsumenter.
- (71) Eurofibrefill och den vitryske exportören hävdade att den utbudsbrist som rådde 1994 visar att gemenskapens förbrukare är beroende av import till låga priser.
- (72) Kommissionen bekräftar att efterfrågan på polyestersyntetstapelfibrer i gemenskapen ökade 1994. Denna ökning har lett till vissa svårigheter med försörjningen på gemenskapens marknad. Det tycks dock inte finnas en strukturell utbudsbrist. Den årliga förbrukningen av polyestersyntetstapelfibrer på gemenskapens marknad uppgår till mellan cirka 480 000 och 500 000 ton, medan gemenskapens industri har en årlig produktionskapacitet på cirka 530 000 ton.
- (73) Vidare hävdade den vitryske exportören att antidumpningsåtgärder mot dess export till gemenskapens sannolikt skulle försvaga dess ställning som producent och kunde tvinga företaget att lägga ner sin produktion, vilket skulle minska antalet externa försörjningskällor för gemenskapens slutanvändare och således bidra till ett högre beroende av andra externa leverantörer.
- (74) Med hänvisning till de argument som redan nämnts i punkt 69 måste kommissionen ånyo bekräfta att antidumpningsåtgärder syftar till att eliminera verkan av orättvisa handelsmetoder. Det berörda exporterande landets metoder har stört marknaden för polyestersyntetstapelfibrer i gemenskapen och har lett till minskade marknadsandelar och sjunkande priser för gemenskapens producenter. Om åtgärder inte vidtas för att rätta till denna störning kan situationen för gemenskapens industri förvärras ytterligare, vilket inte skulle ske om verklig konkurrens rådde.
- (75) Enligt tillgängliga uppgifter från exportören och Eurostat är det vidare uppenbart att exportören sedan 1993 beslutsamt har inriktat sin försäljning på exportmarknader, dvs. Europeiska gemenskapen och annat tredje land (se punkt 54). Det är därför inte alls sannolikt att denne producent skulle tvingas lägga ner sin produktion av polyestersyntetstapelfibrer som ett resultat av att antidumpningsåtgärder införs mot dess skadevällande dumpade export till gemenskapen.
- (76) Det måste också erinras om att gemenskapsindustrin har påverkats av import från andra tredje länder, dvs. Rumänien, Taiwan, Turkiet, Serbien och Montenegro, före detta jugoslaviska republiken Makedonien, Indien och Sydkorea, vilka för närvarande omfattas av antidumpningsåtgärder. Om det inte vidtas några åtgärder mot lågprisimporten från Vitryssland skulle alla dessa länder behandlas på ett diskriminerande sätt och verkan av åtgärderna mot dem skulle undermineras.
- (77) Efter granskning av de olika berörda intressena drar kommissionen slutsatsen att det inte skulle vara i gemenskapens intresse att lämna gemenskapens polyestersyntetstapelfiberindustri oskyddad mot denna skadevällande dumpning. Det anses vidare nödvändigt att säkerställa att polyestersyntetstapelfibrer med ursprung i Vitryssland inte diskrimineras jämfört med import av polyestersyntetstapelfibrer från annat tredje land, i synnerhet dem som för närvarande omfattas av antidumpningsåtgärder.
- (78) Följaktligen anser kommissionen att gemenskapens intresse motiverar att det införs antidumpningsåtgärder för att förhindra att ytterligare skada under undersökningen vållas av den berörda dumpade importen.

H. INFÖRANDE AV PRELIMINÄRA TULLAR

- (79) Kommissionen anser att återgårderna bör utformas som en preliminär värdetull. Vid fastställandet av tullnivån beaktade kommissionen den konstaterade dumpningsmarginalen och den tull som var nödvändig för att undanröja den skada som vållas gemenskapens industri.
- (80) Eftersom skadan i första hand består i prisnedgång, minskad av marknadsandel och särskilt ekonomiska förluster, kräver ett undanröjande av denna skada att gemenskapsindustrin bör kunna höja sina priser till lönsamma nivåer utan minskad försäljningsvolym. För att uppnå detta bör priserna på den berörda dumpade importen öka så att skadevällande dumpning upphör.

- (81) Följaktligen beräknade kommissionen vid vilken prisnivå gemenskapsindustrin skulle kunna täcka sin kostnader och få en rimlig avkastning. I syfte att uppnå en skadeundandröjande nivå adderades en vinstmarginal på 6 % till de vägda genomsnittliga produktionskostnaderna fritt fabrik för gemenskapens producenter av polyestersyntetstapelfibrer. I samband med de preliminära avgörandena ansågs vinstmarginalen på 6 % av kostnaderna vara rimlig för att säkerställa industrins investeringar på lång sikt. Kommissionen jämförde, för samma handelsled, genomsnittliga CIF-priser för den dumpade importen enligt uppgifter från Eurostat (se punkt 31), tull betald, med motsvarande skadeundandröjande prisnivå. Den beräknade skillnaden har uttryckts i procent av priset fritt gemenskapens gräns, tull obetald, för den dumpade importen. Eftersom denna procentsats är högre än den fastställda dumpningsmarginalen bör nivån på den preliminära antidumpningstull som bör införas i detta fall i enlighet med artikel 13.3 i den grundläggande förordningen baseras på den lägre konstaterade dumpningsnivån, dvs. 43,5 %.

I. BERÖRDA PARTERS RÄTTIGHETER

- (82) Av administrativa skäl bör en tidsfrist fastställas inom vilken berörda parter kan ge sina synpunkter tillkänna och begära att bli hörda. Vidare bör det noteras att alla avgöranden i denna förordning är preliminära och kan omprövas med tanke på kom-

missionens fastställande av en eventuell slutgiltig tull.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en preliminär antidumpningstull på import av syntetiska stapelfibrer av polyester, vilka omfattas av KN-nummer 5503 20 00 och har sitt ursprung i Vitryssland.
2. Tullsatsen för denna preliminära antidumpningstull skall vara 43,5 % av nettopriset fritt gemenskapens gräns, före tull.
3. Övergång till fri omsättning inom gemenskapen för de produkter som avses i punkt 1 skall förutsätta att det ställs en säkerhet som motsvarar den preliminära tullen.
4. Om inte annat sägs skall gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.4 b och c i förordning (EEG) nr 2423/88 får berörda parter, inom en månad efter det att denna förordning träder i kraft, skriftligt tillkännage sina synpunkter och ansöka om att bli hörda av kommissionen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Leon BRITTAN

Vice ordförande

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 395/96

av den 4 mars 1996

om ändring av förordning (EG) nr 1667/95 om upprättandet av en prognostiserad försörjningsbalans för försörjningen av Kanarieöarna med nötköttprodukter

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1601/92 av den 15 juni 1992 om särskilda åtgärder för Kanarieöarna rörande vissa jordbruksprodukter⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2537/95⁽²⁾, särskilt artikel 3.4 i denna, och

med beaktande av följande:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 2790/94⁽³⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 2883/94⁽⁴⁾, fastställdes tillämpningsföreskrifter för den särskilda ordningen för att försörja Kanarieöarna med vissa jordbruksprodukter.

Genom kommissionens förordning (EG) nr 1667/95⁽⁵⁾ upprättades en balans för nötkött för Kanarieöarna. Denna balans kan revideras om det skulle visa sig nödvändigt, varvid justeringar av de olika produkternas kvantiteter kan införas under räkenskapsåret inom ramen för den totala kvantitet som har fastställts med hänsyn till

områdets behov. För att tillfredställande behovet av nötkött har det visat sig nödvändigt att justera de fastställda kvantiteterna för detta kött i den prognostiserade försörjningsbalansen. Det finns alltså anledning att ändra ifrågakvarande bilaga till förordning (EG) nr 1667/95.

Det åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för nötkött.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till förordning (EG) nr 1667/95 skall ersättas med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr L 173, 27.6.1992, s. 13.

⁽²⁾ EGT nr L 260, 31.10.1995, s. 10.

⁽³⁾ EGT nr L 296, 17.11.1994, s. 23.

⁽⁴⁾ EGT nr L 304, 29.11.1994, s. 18.

⁽⁵⁾ EGT nr L 158, 8.7.1995, s. 26.

BILAGA

PROGNOSTISERAD FÖRSÖRJNINGSBALANS FÖR KANARIEÖARNA FÖR NÖTKÖTT
UNDER PERIODEN 1 JULI 1995–30 JUNI 1996

KN-nummer	Varubeskrivning	Antal (*) eller kvantitet (i ton)
0102 10 00	Renrasiga nötkreatur för avel (!)	4 300 (*)
ex 0102 90	Nötkreatur för gödning	8 000 (*)
0201	Kött från nötkreatur, färskt eller kylt	15 500
0202	Kött från nötkreatur, fryst	24 500
1602 50	Annat berett eller konserverat kött eller slaktbiprodukter från nötkreatur	2 500

(!) För tillämpning av detta undernummer erfordras att villkoren i särskilda gemenskapsbestämmelser är uppfyllda.

(*) Per djur.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 396/96

av den 4 mars 1996

om ändring av förordning (EG) nr 2019/94 om import av restprodukter från tillverkningen av majsstärkelse från Förenta staterna

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1863/95⁽²⁾, särskilt artikel 9.2 i denna, och

med beaktande av följande:

I rådets förordning (EG) nr 344/96 av den 26 februari 1996 om ändring av förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁽³⁾ finns en kompletterande anmärkning införd i kapitel 23, i vilken vissa blandningar som får importeras till gemenskapen tullfritt fastställs. En särskild underavdelning har skapats för dessa blandningar under avdelning 2309.

I kommissionens förordning (EG) nr 2019/94⁽⁴⁾ fastställs särskilda bestämmelser för att säkerställa att importerade produkter överensstämmer med definitionerna i den gällande tullagstiftningen. Sådana produkter faller härnäst efter under den nya underavdelningen som införts genom förordning (EG) nr 344/96. Förordning (EG) nr 2019/94

bör därför ändras. I fråga om produktbeskrivning påverkar föreliggande ändringar på intet sätt giltigheten av de intyg som utfärdats innan denna förordning trätt i kraft.

Det åtgärder som förekrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2019/94 ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.1 samt i artikel 2 skall "KN-nummer 2303 10 19" ändras till "KN-nummer 2309 90 20".
2. I bilagan skall "intyg om överensstämmelse" ersättas med dokumentet i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 8 september 1994.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EGT nr L 179, 29.7.1995, s. 1.

⁽³⁾ EGT nr L 49, 28.2.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT nr L 203, 6.8.1994, s. 5.

BILAGA

"CORN REFINERS ASSOCIATION, INC.
Washington, D.C.

Certificate of Conformity

On behalf of the Corn Refiners Association, Inc., the undersigned confirms receipt of *Producer's Certificates* affirming that _____ of corn gluten feed (CN 2309 90 20:
Quantity (Metric Tons)

residues from the manufacture of starch from maize) aboard the vessel _____, departing the United
Name of Vessel

States on or about _____, (I) were obtained from
Date

the wet-mill maize-refining process, (II), contain not more than: (a) 28 percent starch content (dry basis), (b) 40 percent protein content (dry basis), (c) 4.5 percent fat (dry basis, as measured by test method A of the Directive 84/4/EEC of 20 December 1983), and (d) 15 percent by weight screenings/cleanings from corn subsequently used for the manufacture of starch and starch products, it being understood that, for the use of yellow number 2 corn, the figure is up to 10 percent, **AND (III)** may contain residues from steepwater derived from the wet milling process and used in the manufacture of alcohol or other starch derived products which utilize steep water as part of their manufacturing process and which were in existence in 1992, (the presence of which does not result in an increase in the feed value of the corn gluten feed).

Signature

Association Services Group, LLC
7500 Old Georgetown Road
Bethesda, MD 20814-6133

The Corn Refiners Association, Inc., 1701 Pennsylvania Ave., N.W., Washington, D.C. 20006, provides blank Producer's Certificates upon request to any corn wet milling company operating in the United States. The Corn Refiners Association Inc., provides these certificates as a service to facilitate the export of U.S. corn gluten feed to the European Union. The Corn Refiners Association Inc., has retained the independent accounting firm of Association Services Group, LLC, to verify the Associations receipt of these Producer's Certificates on a per vessel basis, as gathered and submitted by shipping companies conveying corn gluten feed to any Member State of the Union. This is neither a weight certificate for commercial trade purposes, nor an independent certification of product quality by either the Corn Refiners Association, Inc., or Association Services Group, LLC; it is intended solely to describe product that has been certified by producers and any commercial handlers for customs clearance purposes.

AUDIT CONTROL NO. 0001 NN"

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 397/96

av den 4 mars 1996

om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2933/95⁽²⁾, särskilt artikel 4.1 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3813/92 av den 28 december 1992 om den beräkningsenhet och de omräkningskurser som skall tillämpas avseende den gemensamma jordbrukspolitiken⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 150/95⁽⁴⁾, särskilt artikel 3.3 i denna, och

med beaktande av följande:

I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-

rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de produkter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 5 mars 1996.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

(¹) EGT nr L 337, 24.12.1994, s. 66.
(²) EGT nr L 307, 20.12.1995, s. 21.
(³) EGT nr L 387, 31.12.1992, s. 1.
(⁴) EGT nr L 22, 31.1.1995, s. 1.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 4 mars 1996 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(ecu/100 kg)			(ecu/100 kg)		
KN-nr	Kod för tredje land (1)	Schablonvärde vid import	KN-nr	Kod för tredje land (1)	Schablonvärde vid import
0702 00 15	052	43,7	0805 30 20	052	51,4
	060	80,2		204	88,8
	064	59,6		220	74,0
	066	41,7		388	67,5
	068	62,3		400	71,7
	204	80,8		512	54,8
	208	44,0		520	66,5
	212	83,1		524	100,8
	624	144,6		528	85,1
	999	71,1		600	83,6
0707 00 15	052	125,6	0808 10 51, 0808 10 53, 0808 10 59	624	86,6
	053	156,2		999	75,5
	060	61,0		052	64,0
	066	53,8		064	78,6
	068	121,6		388	105,8
	204	144,3		400	78,1
	624	148,7		404	79,6
	999	115,9		508	68,4
0709 10 10	220	369,6	512	98,3	
	999	369,6	524	57,4	
0709 90 73	052	134,9	528	144,3	
	204	77,5	624	86,5	
	412	54,2	728	107,3	
	624	241,6	800	78,0	
	999	127,1	804	21,0	
0805 10 01, 0805 10 05, 0805 10 09	052	45,7	0808 20 31	999	82,1
	204	41,4		039	102,9
	208	58,0		052	86,3
	212	52,3		064	72,5
	220	50,5		388	81,5
	388	40,5		400	96,0
	400	42,2		512	65,0
	436	41,6		528	73,1
	448	36,4		624	79,0
	600	42,6		728	115,4
	624	55,2		800	55,8
	999	46,0		804	112,9
				999	85,5

(1) Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 3079/94 (EGT nr L 325, 17.12.1994, s. 17). Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 398/96

av den 4 mars 1996

om ändring av förordning (EG) nr 1466/95 om inrättande av särbestämmelser för exportbidrag inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 804/68 av den 27 juni 1968 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2913/95⁽²⁾, särskilt artikel 17.14 i denna, och

med beaktande av följande:

I kommissionens förordning (EG) nr 1466/95⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 162/96⁽⁴⁾, fastställs särskilda tillämpningsföreskrifter för exportbidrag inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter. De erfarenheter som har gjorts har visat att det är nödvändigt att å ena sidan klargöra vissa bestämmelser och å andra sidan göra vissa förbättringar, särskilt vad gäller dagen för förutfäställelandet av bidragen för de tillfälliga licenserna och för medlemsstaternas leveranser av livsmedelsbistånd. För att förhindra särbehandling av aktörerna bör det föreskrivas att den ändring som avser de tillfälliga licenserna skall ha retroaktiv verkan.

Enligt det avtal som slöts mellan Europeiska gemenskapen och Canada den 22 december 1995 skall en exportlicens som utfärdats av Europeiska gemenskapen uppvisas vad gäller ostar som omfattas av preferensvillkor vid importen till Canada. Det bör fastställas föreskrifter för utfärdandet av nämnda licens.

För att säkerställa en korrekt förvaltning av systemet med exportlicenser, minska risken för ansökningar i spekulationssyfte och störningar av systemet och möjliggöra en noggrannare förvaltning vad gäller utfärdandet av licenser är det nödvändigt att föreskriva en rad anpassningar av systemet och särskilt att höja beloppet för den säkerhet som skall ställas för licenser för vissa mjölkprodukter.

Förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter har inte yttrat sig inom den tid som dess ordförande har bestämt.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1466/95 ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.1 skall sista meningen ersättas med följande:

"Bidragsbeloppet skall vara det som gäller den dag då ansökan om exportlicens, eller eventuellt tillfällig licens, görs."

2. Följande artikel 1a skall införas:

"Artikel 1a

1. Denna artikel fastställer särskilda föreskrifter för export av ost till Canada inom ramen för den kvot som grundar sig på det avtal som slöts mellan Europeiska gemenskapen och Canada den 22 december 1995.

2. Vid all export som avses i punkt 1 skall exportlicens uppvisas.

3. Licensansökan och själva licensen skall i fält 20 innehålla en hänvisning till denna artikel.

4. För export för vilken det inte ansökts om exportbidrag skall följande bestämmelser gälla:

a) Licensansökan och licensen skall i fält 19 innehålla följande uppgift: 'export utan bidrag'.

b) Licensen skall utfärdas omedelbart efter inlämnandet av ansökan.

c) Licensen skall gälla från och med den dag då den utfärdas, i enlighet med artikel 21.1 i förordning (EEG) nr 3719/88, till och med den 30 juni efter dagen för utfärdandet.

d) Övriga bestämmelser i denna förordning skall inte gälla, med undantag av artikel 3.1 första stycket.

e) Förordning (EEG) nr 3719/88 skall tillämpas."

3. Artikel 7 skall ersättas med följande artikel:

"Artikel 7

Beloppet för den säkerhet som avses i artikel 14.2 i förordning (EEG) nr 3719/88 skall fastställas på grundval av det bidrag, som gäller den dag då ansökan om exportlicens lämnas in, och skall uppgå till följande:

a) 5 % av bidragsbeloppet för den produkt som omfattas av KN-nummer 0405,

b) 10 % av bidragsbeloppet för produkter enligt KN-nummer 0402 10,

⁽¹⁾ EGT nr L 148, 28.6.1968, s. 13.

⁽²⁾ EGT nr L 307, 20.12.1995, s. 10.

⁽³⁾ EGT nr L 144, 28.6.1995, s. 22.

⁽⁴⁾ EGT nr L 24, 31.1.1996, s. 18.

- c) 30 % av bidragsbeloppet för produkter enligt KN-nummer 0406,
d) 20 % av bidragsbeloppet för övriga produkter.”

4. I artikel 10 skall punkt 1 ersättas med följande:

”1. Om den exporterade kvantiteten överskrider den kvantitet som anges i licensen skall inget bidrag betalas för den överskjutande kvantiteten.”

5. Följande artikel 10a skall införas:

”Artikel 10a

1. Artikel 8 skall inte tillämpas på utfärdandet av de exportlicenser som det ansökts om för att genomföra leveranser av livsmedelsbistånd i enlighet med artikel

10.4 i det jordbruksavtal som slöts inom ramen för Uruguayrundan.

2. Den bidragssats som skall tillämpas på medlemsstaternas leveranser av livsmedelsbistånd i enlighet med artikel 10.4 i det jordbruksavtal som slöts inom ramen för Uruguayrundan, skall vara den som gäller den dag då medlemsstaten inleder anbudsproceduren för leverans av livsmedelsbistånd.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 1.1 skall tillämpas från och med den 1 juli 1995.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 1996.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 16 januari 1996

i ett förfarande enligt artikel 85 i Romfördraget och artikel 53 i EES-avtalet
(IV/35 545 LH/SAS)

(Endast den tyska och den svenska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(96/180/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av följande:

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

I. FAKTA

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

A. Anmälan

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2410/92⁽²⁾, särskilt artikel 5 i denna,

med beaktande av det tillkännagivande⁽³⁾ som utfärdades enligt artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 3975/87,

med beaktande av det tillkännagivande⁽⁴⁾ som utfärdades enligt artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87,

efter samråd med rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor på luftfartens område, och

- (1) Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) och Scandinavian Airlines System (SAS) anmälde den 11 maj 1995 ett allmänt samarbetsavtal de ingått samma dag, enligt vilket ett integrerat system för luftfart skall införas mellan de båda företagen.
- (2) Parterna anmodar Europeiska gemenskapernas kommission att fastställa att deras avtal inte står i strid med artikel 85.1 i EG-fördraget, eller, om det gör det, att villkoren är uppfyllda för beviljande av ett beslut om undantag enligt artikel 85.3 i EG-fördraget och artikel 53.3 i EES-avtalet.
- (3) Kommissionen offentliggjorde en sammanfattning av ansökan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 7 juni 1995 med tillämpning av artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 3975/87.
- (4) Den 26 juli 1995 riktade kommissionen en skrivelse till Lufthansa och SAS om att det fanns allvarliga tvivel enligt artikel 5.3 i förordning (EEG) nr 3975/87.
- (5) Den 5 augusti 1995 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* enligt bestämmelserna i artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87, varigenom berörda

⁽¹⁾ EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 18.

⁽³⁾ EGT nr C 141, 7.6.1995, s. 9.

⁽⁴⁾ EGT nr C 201, 5.8.1995, s. 2.

tredje parter fick möjlighet att lämna synpunkter på kommissionens avsikt att tillåta avtalet i fråga på vissa villkor.

B. De berörda företagen

- (6) Lufthansa är holdingföretaget i Lufthansagruppen och är verksamt inom området för lufttransport av passagerare och gods samt därtill anknuten verksamhet.
- (7) Lufthansa kontrolleras till
- 59,35 % den privata sektorn,
 - 35,68 % av Tyskland,
 - 4,97 % av diverse statliga företag.
- (8) Deutsche Lufthansa har sina viktigaste intressen i följande företag:
- | | |
|-----------------------|--------|
| — Condor Flugdienst | 100 % |
| — Lufthansa Cargo | 100 % |
| — Lufthansa City Line | 100 % |
| — Euro Berlin | 49 % |
| — Sun Express | 40 % |
| — Lauda Air | 39,7 % |
| — Business Air | 38,4 % |
| — Cargolux | 24,5 % |
| — Luxair | 13,0 % |
- (9) Lufthansa hade 1993 en omsättning på 8 miljarder ecu inom transportområdet, varav [...] ⁽¹⁾ miljarder inom Europeiska gemenskapen. Företaget gjorde en förlust på 57 miljoner ecu 1993, jämfört med en vinst före skatt på 158 miljoner ecu 1994.
- (10) Vad gäller antalet passagerarkilometer i Europa ⁽²⁾ 1994, ligger Lufthansa på andra plats med 10,8 miljarder passagerarkilometer jämfört med 13,7 miljarder för British Airways.
- Även när det gäller den världsomspännande trafiken är Lufthansa det näst största europeiska företaget med 56,5 miljarder passagerarkilometer jämfört med 86,2 miljarder för British Airways.
- (11) I fråga om större regioner i världen är Lufthansas ställning bland de europeiska företagen följande:

- Trafik Europa — Nordamerika [...] plats
- Trafik Europa — Centralamerika [...] plats
- Trafik Europa — Sydamerika [...] plats
- Trafik Europa — Nordafrika [...] plats
- Trafik Europa — Sydafrika [...] plats
- Trafik Europa — Mellanöstern [...] plats
- Trafik Europa — Fjärran östern [...] plats

(12) I Europa driver Lufthansa 20 linjer med mer än 100 000 passagerare, varav de viktigaste är Frankfurt—London med [...] passagerare och Frankfurt—Paris med [...] passagerare.

(13) När det gäller den reguljära godstransporten är Lufthansa däremot störst bland de europeiska företagen, båda i fråga om transport inom Europa och transport till och från resten av världen.

Lufthansa står för 156 miljoner tonkilometer i Europa och ligger därmed långt före British Airways som med 93 miljoner tonkilometer ligger på andra plats. Det bör dock betonas att godstransporten inom Europa endat utgör 2,9 % av Lufthansas totala godstransport.

(14) Om man ser till flottans storlek låg British Airways i slutet av 1994 i täten i Europa med 253 flygplan i drift och 53 beställda. Lufthansa kommer på andra plats med 220 flygplan i drift och 16 beställda.

(15) (SAS) kontrolleras av de tre nationella företagen i Danmark, Norge och Sverige:

- | | |
|-------------------------------|---------|
| — Det Danske Luftfartselskab: | 28,57 % |
| — Det Norske Luftfartselskap: | 28,57 % |
| — AB Aerotransport: | 42,85 % |

Vart och ett av de nationella företagen kontrolleras till 50 % av respektive stat och till 50 % av privata investerare.

(16) SAS har sina viktigaste intressen i följande företag:

- | | |
|---------------------------------|--------|
| — Spanair: | 49 % |
| — Gronlandsfly: | 37,5 % |
| — Airlines of Britain Holdings: | 40 % |

Airlines of Britain Holdings är holdingbolag till British Midland, Manx Airlines och Loganair.

(17) 1994 hade SAS en världsomsättning på transportområdet på 2,8 miljarder ecu och inom Europeiska gemenskapen uppgick omsättningen till [...] miljarder ecu.

År 1993 gjorde SAS en förlust på 54 miljoner ecu. År 1994 visade företaget upp en vinst före skatt på 165 miljoner ecu.

(18) I fråga om godstransport såväl inom Europeiska gemenskapen som till och från resten av världen befinner sig SAS på åttonde plats bland de europeiska företagen.

⁽¹⁾ I texten till detta beslut som skall offentliggöras är vissa be-
lopp utelämnade i enlighet med bestämmelserna artikel 17 i
förordning (EEG) nr 3975/87.

⁽²⁾ Alla företag i "Association of European Airlines".

- (19) SAS har ett betydande inrikesnät, men utanför Europa är nätet förhållandevis begränsat. Följaktligen ligger SAS på tredje plats bland de europeiska företagen när det gäller passagerarkilometer i Europa, men endast på sjunde plats när det gäller antal passagerarkilometer över hela världen.

I fråga om större regioner i världen är SAS ställning följande:

- [...]e plats för transporter mellan Europa och Nordamerika.
- [...]e plats för transporter mellan Europa och Mellanöstern.
- [...]e plats för transporter mellan Europa och Fjärran östern.

SAS har nästan ingen trafik alls mellan Europa och Syd- och Centralamerika och inte heller mellan Europa och Afrika.

- (20) SAS driver 154 linjer i Europa, varav 61 i Skandinavien, dvs. 40 % av det totala antalet linjer. Av dessa 154 linjer har 52 linjer över 100 000 passagerare och 36 av dessa linjer är skandinaviska. De två viktigaste linjerna är inrikeslinjer:
- Bergen – Oslo: passagerare,
 - Stockholm – Göteborg: passagerare.

SAS använder främst två knutpunkter: Köpenhamn och Stockholm.

- (21) Vad gäller flottan låg SAS i slutet av 1994 med 155 maskiner i drift och elva beställda på tredje plats före Air France.

C. Avtalet

- (22) Parterna har för avsikt att bilda en varaktig allians genom att genomföra ett integrerat system för lufttransport som grundar sig på långvariga förbindelser inom det kommersiella området och områdena för marknadsföring och drift, vilket innebär att deras världsomspännande nät och andra verksamheter integreras. Alliansens viktigaste beståndsdelar är följande:
- (23) *Bildandet av ett samriskföretag* för förbindelserna mellan Tyskland och Skandinavien.

Parterna bildar ett regionalt samriskföretag som de äger gemensamt och till lika delar och som kommer att stå för all deras reguljära passagerartrafik mellan Tyskland och Skandinavien. Ledningen för samriskföretaget beslutar i frågor om kapacitet, antal avgångar och prissättning. Varje part levererar minst [...] % av transportbehoven till samriskföretaget, som inte kommer att vara ett oberoende företag. Parterna delar både förluster och vinster i samriskföretaget lika. Varje part behåller i övrigt sin egen kommersiella profil.

- (24) *Världsomspännande samarbete:*

Lufthansa och SAS avser att skapa ett världsomspännande integrerat transportsystem som framför allt innebär en gemensam planering av linjenät, gemensam prispolitik och gemensam budget. Dessutom planerar parterna ömsesidig tillgång till varandras bonusprogram, användning av gemensamma flygnummer (s.k. code sharing), tillnärmning av tjänster och integrering av databehandlingen.

Underhåll och markttjänst handhas av SAS i Skandinavien och av Lufthansa i Tyskland. I andra länder väljer parterna det lönsammaste sättet för sitt integrerade system.

- (25) *En enhetlig marknadsföringsstrategi:*

SAS och Lufthansa arbetar tillsammans inom områdena för marknadsföring och försäljning genom att slå ihop sin kapacitet och sina resurser.

I Skandinavien ansvarar SAS för marknadsförings- och försäljningsverksamheten under beaktande av Lufthansas marknadsföringsåtgärder.

I Tyskland ansvarar Lufthansa för marknadsförings- och försäljningsverksamheten under beaktande av SAS marknadsföringsåtgärder.

I tredje land inrättar parterna gemensamma enheter eller representationer som ansvarar för marknadsföringen och försäljningen. Var och en av parterna är dock fortfarande fri att erbjuda direkta tjänster mellan sin nationella marknad och destinationer i utlandet då detta är ekonomiskt möjligt.

- (26) I fråga om transporter inom Skandinavien respektive Tyskland bedriver vart och ett av företagen sin verksamhet på ett oberoende sätt.

(27) *Organisationen av systemet med knutpunkter:*

Parterna planerar att basera sitt system med knutpunkter (s.k. hubs) på fem huvudflygplatser:

- Köpenhamn: För trafiken inom Skandinavien, trafiken till och från Östersjöområdet och mellan Europa och nordöstra Asien.
- Stockholm: För trafiken inom Sverige, till och från Sverige och till och från Östersjöområdet.
- Oslo: För trafiken inom Norge och till och från Norge.
- Frankfurt: För trafiken inom Tyskland, till och från Tyskland, inom Europa samt mellan Europa och andra kontinenter.
- München: För trafiken till och från Tyskland, inom Europa samt mellan Europa och andra kontinenter.

(28) Företagens verksamhet vad gäller godstransporter kommer att integreras i den utsträckning det är möjligt, i syfte att förbättra effektiviteten och de tjänster som erbjuds kunderna.

D. Tredje parts synpunkter

(29) Till följd av de meddelanden som offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* enligt artiklarna 5.2 och 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 har kommissionen mottagit synpunkter från tredje part som huvudsakligen betonar följande:

- Avtalet mellan Lufthansa och SAS leder till mycket väsentliga konkurrensbegränsningar på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.
- Om undantag beviljas måste det fastställas villkor som ger andra företag tillgång till de nämnda linjerna.
- I detta sammanhang är det viktigt att beakta bristen på ankomst- och avgångstider (s.k. slots) på vissa flygplatser. Parterna har ett stort antal flygrörelser och följaktligen måste en frysning, eller till och med en minskning, av detta antal samt en frysning av kapaciteten övervägas.
- Kommissionen har även anmodats att se till att vissa samarbetsavtal mellan parterna och andra företag, främst mellan Lufthansa och Lauda Air,

upphör på grund av de effekter avtalen i fråga skulle kunna ha på angränsande marknader.

II. JURIDISK BEDÖMNING

A. Relevant marknad

(30) Kommissionen anser att de relevanta marknaderna i det här ärendet är dels marknaden för reguljär lufttransport av passagerare, dels marknaden för reguljär lufttransport av gods för varje linje som förbinder Skandinavien och Tyskland, inbegripet eventuella huvudflygplatser som befinner sig i ändarna av dessa linjer.

(31) Kommissionen anser att charterflyg i det här fallet inte utgör ett verkligt alternativ till reguljärtrafik, eftersom kunderna huvudsakligen utgörs av affärsresenärer. Dessa är tvungna att resa till Europas större städer för att delta i möten på överenskomna tider, och kan följaktligen inte godta charterflygens oberäknlighet, till skillnad från de som reser för nöjes skull.

(32) Möjligheten att höghastighetstågen, teoretiskt, utgör ett alternativ till lufttransport bör inte uteslutas. För medellånga avstånd har höghastighetstågen verkligen sådana egenskaper vad gäller snabbhet och regelbundenhet som gör dem till möjliga substitut för lufttransport⁽¹⁾.

(33) På samma sätt kan i fråga om godstransport inom Europa väg- och järnvägstransport under vissa omständigheter anses vara substitut för lufttransport. Luftgodstransporten kan även föregås eller följas av landtransport, som då är oberoende av lufttransporten⁽²⁾.

Det är dock klart att dessa alternativa transportformer inte har någon nämnvärd betydelse i detta ärende.

(34) Av EG-domstolens och förstainstansrättens rättspraxis framgår att det inom transportsektorn inte finns någon övergripande nationell eller europeisk marknad, utan att en bedömning av alternativa transportmöjligheter måste göras för varje linje eller för alla substituerbara linjer.

⁽¹⁾ Se "Etude relative aux complémentarités Trains/Avions en Europe — Institut du Transport Aérien", Paris, december 1991.

⁽²⁾ Se EG-domstolens dom av den 5 oktober 1995. Mål C 96/94 Centro Servizi Spediporto och Spedizione Marittima del Golfo Srl., ännu inte offentliggjord.

- (35) Denna metod utesluter varken att man beaktar att det finns linjenät som kontrolleras av lufttrafikföretag⁽¹⁾, eller det faktum att det kan finnas konkurrens mellan stora företags knutpunkter.
- (36) I det här ärendet gäller den viktigaste delen av samarbetet mellan de båda företagen alla linjer mellan Skandinavien och Tyskland. Substituerbarheten mellan dessa linjer är begränsad, framför allt på grund av att trafiken i fråga främst gäller affärsresenärer, såsom parterna har uppgivit. Flygningar med byte utgör med tanke på de korta avstånden mellan Skandinavien och Tyskland inte något egentligt alternativ för personer som önskar förflytta sig till sin arbetsort på ett snabbt sätt.
- (37) Kommissionen är medveten om att en del, ibland en betydande del, av de passagerare som reser mellan Skandinavien och Tyskland är transferpassagerare, som är på väg till en flyplats som fungerar som knutpunkt för att därifrån resa vidare till en annan destination inom eller utom Europa. Transporten mellan Skandinavien och Tyskland är i dessa fall bara ett avsnitt av en geografiskt mycket längre resa.
- (38) I det här ärendet gäller avtalet huvudsakligen förbindelserna mellan Skandinavien och Tyskland, oberoende av det faktum att kunderna kan delas in i transferpassagerare och sådana som enbart reser mellan Skandinavien och Tyskland.

B. Avtalet

- (39) Det samarbetsavtal som parterna har slutit omfattar framför allt bildandet av ett samriskföretag som skall ägas till lika delar av båda företagen och ledas gemensamt. Detta samriskföretag har dock endast till syfte att täcka transporttjänster mellan Skandinavien och Tyskland, vilket bara utgör en del av samarbetet mellan parterna.
- (40) Samriskföretaget kommer inte att förfoga över sådana resurser som är nödvändiga för att bedriva en varaktig ekonomisk verksamhet. Verksamheten förblir helt beroende av Lufthansa och SAS, vilka levererar transporttjänsterna i eget namn. Punkt 2.5 i samarbetsavtalet föreskriver i detta avseende att par-

terna skall förbli oberoende flygbolag och att båda parter skall behålla sin kommersiella identitet. Parterna skall för övrigt förbli självständiga och har gjort uttryckligt förbehåll om bibehållna självständiga beslutsbefogenheter.

Samriskföretaget kommer därför att agera på marknaden på ett sätt som liknar funktionen hos ett gemensamt försäljningsställe, och kommer inte att uppträda som ett självständigt företag på marknaden.

- (41) I övrigt bör det konstateras att de två moderbolagen inte drar sig tillbaka från tjänstemarknaden i fråga för gott. De behåller sina möjligheter att när som helst börja trafikera linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.
- (42) Ur ett juridiskt perspektiv anser kommissionen följaktligen att det samriskföretag som bildas av de två företagen syftar och leder till en samordning av konkurrensbeteendet hos företag som förblir oberoende. Det utgör därför ett samriskföretag av samarbetskaraktär och inte ett samgående.
- (43) Detta samriskföretag utgör en del av ett mycket vidare samarbetsavtal som omfattas av artikel 85 i Romfördraget.

C. Konkurrensbegränsningar

C.1. Konkurrensbegränsningar för passagerartransporter på linjer mellan Skandinavien och Tyskland

- (44) Under förfarandet har parterna framhållit det faktum att en inte obetydlig del av trafiken mellan Skandinavien och Tyskland är transfertrafik. Procentandelarna för transferpassagerare på de viktigaste linjerna fördelar sig enligt följande:

	Transfer (%)	Totalt antal transporterade passagerare
Düsseldorf – Köpenhamn	[...]	[...]
Düsseldorf – Stockholm	[...]	[...]
Frankfurt – Köpenhamn	[...]	[...]
Frankfurt – Göteborg	[...]	[...]
Frankfurt – Oslo	[...]	[...]
Frankfurt – Stockholm	[...]	[...]
Hamburg – Stockholm	[...]	[...]
München – Köpenhamn	[...]	[...]

⁽¹⁾ Särskilt domstolens dom av den 11 april 1989 i mål 66/86: Ahmed Saeed Flugreisen, REG 1989, s. 803, och förstainstansrättens dom av den 19 maj 1994 i mål T 2/93 Air France mot kommissionen. REG 1994 II, s. 323.

- (45) Dessa transferpassagerare använder en av Lufthansas eller SAS knutpunkter innan de avreser igen med en annan flygning, i synnerhet mot andra delar av världen.

Åtminstone för en del av dessa passagerare befinner sig de tyska och skandinaviska knutpunkterna i konkurrens med andra europeiska knutpunkter som trafikeras av andra företag, särskilt sådana som London, Amsterdam eller Bryssel. Denna konkurrens är livlig huvudsakligen vid flygningar mellan kontinenterna.

- (46) Kommissionen anser dock att konkurrensen bör bedömas inte bara vad gäller knutpunkterna utan även vad gäller de linjer som förser dessa knutpunkter med passagerare, särskilt på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.
- (47) Omkring 25 linjer förbinder Skandinavien med Tyskland, varav de följande är de viktigaste:

(passagerare)

Frankfurt – Köpenhamn	291 266
Frankfurt – Stockholm	192 361
Düsseldorf – Köpenhamn	150 955
München – Köpenhamn	112 344
Hamburg – Köpenhamn	97 470
Frankfurt – Oslo	87 750
Berlin – Köpenhamn	84 360
Düsseldorf – Stockholm	71 140
Hamburg – Stockholm	65 755
Hannover – Köpenhamn	50 381
Hamburg – Oslo	50 235
Frankfurt – Göteborg	47 658

- (48) Vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet trafikerar både Lufthansa och SAS åtta linjer, på vilka de har följande antal flygningar per dag:

Linjer Tyskland – Skandinavien
Antal flygningar SAS/LH per dag

	Sommaren 1995			Vintern 1995/96		
	SAS	Lufthansa	Totalt	SAS	Lufthansa	Totalt
Düsseldorf – Köpenhamn	3	2	5	3	2	5
Düsseldorf – Stockholm	2	2	4	2	2	4
Frankfurt – Köpenhamn	3	4	7	3	4	7
Frankfurt – Göteborg	1	1	2	1	1	2
Frankfurt – Oslo	2	2	4	2	3	5
Frankfurt – Stockholm	2	3	5	2	3	5
Hamburg – Stockholm	1	2	3	1	2	3
München – Köpenhamn	2	1	3	3	1	4
Köpenhamn – München	2	1	3	2	1	3

Lufthansa och SAS är de enda företag som trafikerar dessa åtta linjer, med undantag för en avgång per dag mellan Frankfurt och Köpenhamn som trafikeras av Singapore Airlines.

Vad gäller antalet transporterade passagerare står dessa åtta linjer för 66 % av den totala trafiken mellan Skandinavien och Tyskland.

företaget, både vad gäller kapacitet, avgångar, prissättning och kommersiell policy.

Genom att göra detta begränsar moderbolagen betydligt den befintliga och potentiella konkurrensen mellan sig på alla dessa linjer.

- (49) Därutöver trafikeras tolv linjer mellan Skandinavien och Tyskland av minst ett av de två företagen. Den nya enhet som skulle bildas på så sätt kommer alltså att trafikera 20 av 25 linjer mellan Skandinavien och Tyskland.
- (50) På alla dessa linjer planerar Lufthansa och SAS att samordna sin verksamhet genom det gemensamma

- (51) Avtalet mellan Lufthansa och SAS kommer även att ha betydande konkurrensbegränsande effekter gentemot tredje parter genom att det reser in-trädeshinder för linjerna i fråga.

(52) Samarbetet mellan Lufthansa och SAS är i själva verket av den naturen att det ökar den ekonomiska styrkan hos de båda företagen betydligt. Denna ökning av styrkan är, på det ekonomiska planet, framför allt ett resultat av samordning av resurser, tillgång till den största flottan i Europa, möjligheter till infordring (s.k. interlining) mellan företagen, samordning av näten liksom samordning av avgångarna.

(53) Att bonusprogrammen görs gemensamma måste också beaktas i bedömningen av företagets ekonomiska styrka. Eftersom det framför allt handlar om en kundkrets av affärsfolk kan man utgå från att dessa föredrar ett gemensamt bonussystem som gör det möjligt för dem att få poäng oavsett vilket företag som används. Ett gemensamt system är alltså ägnat att upprätta ett icke obetydligt inträdeshinder för andra företag som inte har tillgång till jämförbara program⁽¹⁾.

(54) Denna ekonomiska styrka förstärks av det faktum att de båda företagen kontrollera en betydande andel av ankomst- och avgångstiderna vid de viktigaste tyska och skandinaviska flygplatserna vilka karakteriseras av en mättad hos de tillgängliga kapaciteterna under rusningstid.

De båda företagen kontrollerar omkring

- [...] % av de beviljade ankomst- och avgångstiderna i Frankfurt,
- [...] % av de beviljade ankomst- och avgångstiderna i Oslo,
- [...] % av de beviljade ankomst- och avgångstiderna i Stockholm,
- [...] % av de beviljade ankomst- och avgångstiderna i Düsseldorf.

(55) Den ekonomiska tyngden hos Lufthansa och SAS är även ett resultat av det höga antal avgångar som dessa trafikerar utifrån de viktigaste flygplatserna i fråga.

För tre viktiga flygplatser ser situationen ut som följer⁽²⁾.

Antal avgångar som erbjuds med avgång från Köperhamn till 30 viktiga städer i Europa

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Övriga
138	20	49	22	21	26

Antal avgångar som erbjuds med avgång från Frankfurt till 30 viktiga städer i Europa

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Övriga
17	137	24	10	24	53

Antal avgångar som erbjuds med avgång från Düsseldorf till 30 viktiga städer i Europa

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Övriga
13	105	35	13	20	52

Det bör även nämnas att Lufthansa och SAS som en följd av sitt samarbetsavtal kommer att erbjuda mer än 50 % av avgångarna från dessa flygplatser.

(56) Generellt sett kommer alltså Lufthansa och SAS tack vare sitt samarbetsavtal att förfoga över en ekonomisk styrka som kommer att utgöra ett betydande inträdeshinder för alla linjer mellan Skandinavien och Tyskland.

C2. Konkurrensbegränsningar för passagerartransporter på andra linjer

(57) På linjer andra än de som förbinder Skandinavien med Tyskland kommer Lufthansa och SAS likaledes att utveckla ett samarbete, särskilt vad gäller gemensam planering av linjenätet, prissättningspolicy, harmonisering av servicen, gemensamma flygnummer och gemensamt bonusprogram.

(58) Denna del av samarbetsavtalet har alltså även till syfte och får som effekt att begränsa konkurrensen mellan parterna.

Effekterna på marknaden av dessa begränsningar är dock inte jämbörbara med de effekter som samarbetsavtalet får på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.

På de andra europeiska linjerna befinner sig Lufthansa och SAS nämligen i konkurrens med andra betydande företag.

(59) På dessa linjer är samarbetsavtalet, särskilt med hänsyn till Lufthansas och SAS begränsade marknadsandelar, i sig själv inte av den art att det skulle skapa ett betydande inträdeshinder.

C3. Konkurrensbegränsningar för godstransporter inom Europa

(60) Parterna har för avsikt att i möjligaste mån integrera sina verksamheter när det gäller godstransporter.

(61) Samarbetsavtalet mellan Lufthansa och SAS kommer även att ha till syfte och få som effekt att begränsa konkurrensen mellan parterna betydligt vad gäller godstransporter i Europa.

⁽¹⁾ Se studien "Konkurrens och samarbete inom lufttransporten i Europa". David Encaoua och Anne Perrot 1991.

⁽²⁾ Källa: ABC februari 1993.

- (62) Följaktligen leder de faktorer som åsyftas i punkterna 44–61 ovan till slutsatsen att det samarbetsavtal som slutits mellan Lufthansa och SAS syftar och leder till att begränsa konkurrensen i strid med bestämmelserna i artikel 85.1 i fördraget och att ett icke-ingripandebesked som begärts av parterna inte kan beviljas.

D. Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

- (63) Samarbetsavtalet mellan Lufthansa och SAS rör de internationella passagerar- och godstransporterna mellan medlemsstaterna. Detta avtal påverkar alltså handeln mellan medlemsstaterna.

E. Artikel 85.3

a) Bidrag till ekonomiskt framåtskridande

- (64) Det bidrag till ekonomiskt framåtskridande som avtalet resulterar i kan värderas på olika nivåer.

a.1. Upprättandet av ett europeiskt nätverk

Företagen anser att avtalet kommer att göra det möjligt för dem att upprätta ett mer vidsträckt europeiskt nät, jämförbart med andra stora företags nät, vilket framför allt kommer att beröra förbindelserna mellan Skandinavien och Tyskland. Ett sådant nät kommer att göra det möjligt att erbjuda kunderna bättre service, särskilt vad gäller antalet direkta flygningar och flygningar med byte, liksom möjligheten till ett större antal förbindelser mellan de olika linjerna.

- (65) Skillnaderna i nätens utformning mellan Lufthansa och SAS har redan påpekats i punkterna 10–12 och 19–20 ovan.

Skillnaderna i förhållande till andra stora europeiska företag framgår av tabellen nedan.

Antal reguljära förbindelser som trafikeras vid slutet av 1994 (Källa: AEA)

	Hemmarknad	Resten av Europa	Utanför Europa	Totalt	Nationellt Totalt (%)	Europa Totalt (%)	Utanför Europa Totalt (%)
BA	20	58	87	165	12	35	52
AF	8	58	104	170	5	34	61
LH	17	78	95	190	8	36	50
KLM	4	58	86	148	3	39	58
SAS	39	54	9	102	38	53	9

Källa: AEA

- (66) Medan British Airways och Air Frances nätstrukturer är relativt lika, skiljer sig Lufthansa genom en högre andel inom-europeiska linjer och en motsvarande mindre närvaro på de utomeuropeiska linjerna.

SAS har för sin del en mycket stark ställning på nationell och europeisk nivå och är näst intill frånvarande på utomeuropeisk nivå. Dessutom omfattar andelen för "europeiska" linjer i själva verket en stor andel "inomskandinaviska" linjer. Även om SAS är det tredje största företaget vad gäller antalet

transporterade passagerare i Europa äger trafiken framför allt rum inom Skandinavien.

- (67) Nätens egenskaper framgår även vid en jämförelse av medelavstånden för företagens sträckor:

	LH	SAS	Alla AEA-företag
Medelavstånd för sträckor på det globala nätet (km)	1 036	686	1 084
Medelavstånd för sträckor på det europeiska nätet (km)	686	621	—

På samma sätt framgår skillnaderna i nätens utformning vid en jämförelse av kvoten mellan totala inkomster och utbudet av tonkilometer.

	LH	SAS	Alla AEA-företag
Totala inkomster (miljoner USA-dollar)	4,17	7,1	4,59
Utbud av tonkilometer (tusental)			

Medan Lufthansa befinner sig omkring det europeiska medelvärdet ser man tydligt att SAS bedriver sin verksamhet inom ramen för ett nät av betydligt mer regional karaktär.

- (68) Med hänsyn till dessa faktorer anser kommissionen att det är fastställt att Lufthansas och SAS nät kompletterar varandra och att sammanslagningen av dessa kommer att göra det möjligt att förbättra den service som erbjuds användarna betydligt, särskilt inom Europa och framför allt på linjerna till och från Skandinavien.

a.2. Kostnadsminskning

- (69) Kommissionen anser att kostnadsminskningar hos europeiska lufttrafikföretag är en viktig faktor som måste beaktas. Jämförelser som har gjorts mellan amerikanska och europeiska företag har nämligen visat att de europeiska företagens kostnader är ända upp till 48 % högre än de amerikanska företagens kostnader⁽¹⁾.
- (70) Enligt parterna skulle avtalet göra det möjligt att åstadkomma besparingar i samband med kostnadsminskningar och synergieffekter på omkring [...] miljoner tyska mark per år.

Dessa besparingar kommer att åstadkommas främst på fyra områden:

- Ledningen av trafiken som bör göra det möjligt att förbättra servicen och följaktligen dra till sig ett högre antal passagerare.
- Det integrerade försäljningssystemet bör göra del möjligt att minska kostnaderna, särskilt genom att avskaffa de dubbla försäljningstjänsterna i vissa länder.
- En bättre organisation av marktjänsterna.
- Upprättandet av ett integrerat system för utbyte av information och system för reservationer och distribution bör också göra det möjligt att åstadkomma betydande besparingar.

⁽¹⁾ Se framför allt rapporten från beredningsgruppen (Comité des Sages) "Expanding Horizons". Civil Aviation in Europe an action programme for the future, 1993.

- (71) Det bör påpekas att experterna anser att skalavkastningen inom lufttransportområdet i allmänhet är konstant, vilket innebär att en ökning av nätets storlek med X % leder till en ökning av kostnaderna i samma proportion. Däremot är avkastningen vad gäller flygtätheten växande, vilket innebär att en ökning av trafiken med 1 % på ett oförändrat nät leder till att kostnaderna ökar med endast 0,82 %. På samma sätt konstateras det att en ökning av medelavståndet mellan två landningar med 1 % leder till en minskning av kostnaderna.

Slutligen leder en ökning av beläggingskoefficienten med 1 % till en minskning av kostnaderna med 0,26 %⁽²⁾.

- (72) Ökningen av företagets storlek är alltså inte nödvändigtvis av den karaktären att den leder till en minskning av företagets kostnader. En sådan minskning kräver att man upprättar en plan som bygger på en vilja till kostnadsminskningar och att denna plan kan följas och följs under flera år. I ärendet i fråga förefaller det som om de två företagen har utvecklat en sådan plan. Det är också rimligt att göra den uppskattningen att det nära samarbetet mellan de två företagen kommer att göra det möjligt att få till stånd en betydande ökning av trafiken på hela nätet och på sätt bidra till en minskning av kostnaderna.

Dessutom är bildandet av ett gemensamt nät av global karaktär för de två företagen ägnat att rationalisera servicen och öka medelavståndet mellan två landningar och på så sätt bidra till kostnadsminskningar.

- (73) Totalt sett, mot bakgrund av de faktorer som åsyftas i punkterna 64–72 ovan anser kommissionen att avtalet är av sådan art att det bidrar till ekonomiskt framåtskridande i enlighet med artikel 85.3 i fördraget.

b) Fördelar för användarna

- (74) Användarna av lufttransporter kommer att dra en direkt fördel av skapandet av ett gemensamt nät för de båda företagen, genom att det skaffar dem ett serviceutbud som är av högre kvalitet och som geografiskt är betydligt mer vidsträckt på såväl europeisk som global nivå.
- (75) Minskningen av företagets kostnader bör likaledes göra det möjligt för dem att sänka sina priser och låta användarna dra nytta av detta. Kommissionen bör dock införa villkor och skyldigheter som syftar till att säkerställa att dessa fördelar varar under beslutets hela giltighetstid.

⁽²⁾ Se studien "Konkurrens och samarbete inom lufttransporten i Europa". David Encaoua och Anne Perrot 1991.

c) *Begränsningarnas nödvändiga karaktär*

- (76) Det är svårt att förutse upprättandet av ett betydande europeiskt nät som framför allt täcker Skandinavien och Tyskland utan ett långtgående samarbetsavtal mellan de två företagen.
- (77) I detta avseende bör frågan ställas om en eventuell möjlighet för Lufthansa att själv trafikera alla skandinaviska linjer för att transportera passagerare till sina knutpunkter i Tyskland. En sådan strategi skulle framför allt göra det nödvändigt för Lufthansa att förfoga över ett tillräckligt antal maskiner som är anpassade till servicen i fråga, framför allt regional service inom Skandinavien.
- (78) Jämförelsen mellan de båda företagens flottor visar dock att SAS den 31 december 1993 hade 80 maskiner, av totalt 160, med en kapacitet på mindre än eller lika med 100 passagerare, medan Lufthansa vid samma tidpunkt inte hade någon maskin av detta slag.

Lufthansa skulle därför inte ha möjlighet att direkt trafikera ett större antal skandinaviska förbindelser eftersom de inte förfogar över en flotta som är anpassad till denna service.

- (79) Även om en kostnadsminskning är möjlig utan att ett samarbetsavtal sluts, förefaller det dock som om avtalet i fråga, framför allt tack vare att betydande materiella, mänskliga och finansiella resurser görs gemensamma, är av den arten att banar vägen för mer betydande minskningar.
- (80) Kommissionen anser följaktligen att konkurrensbegränsningarna är nödvändiga med tanke på hur marknaden fungerar för närvarande.
- (81) Kommissionen bör dock införa villkor som syftar till att säkerställa att konkurrensbegränsningarna inte heller i fortsättningen är större än nödvändigt och till att garantera att det finns konkurrenter på marknaden.

d) *Konkurrensen sätts inte ur spel*

- (82) Frågan om konkurrensen sätts ur spel eller inte skall bedömas mot bakgrund av följande faktorer och de villkor kommissionen avser att ålägga parterna. En del av linjerna mellan Skandinavien och Tyskland trafikeras redan av andra företag och dessa kan utsträcka sin verksamhet till nya linjer i konkurrens med Lufthansa och SAS. Dessutom har de författningmässiga hindren för inträde på marknaden upphävts till följd av avregleringen av europeiska lufttransporter.

- (83) Avtalet mellan Lufthansa och SAS sätter alltså inte all potentiell eller befintlig konkurrens ur spel på marknaderna i fråga.
- (84) Det faktum att Lufthansa och SAS genom sitt samarbetsavtal kommer att bli de enda företag som trafikerar vissa linjer och att möjligheten att få tillgång till marknaderna i fråga inte kan garanteras om inte parterna åläggs villkor, bör emellertid också tas i beaktande.
- (85) Kommissionen anser följaktligen att villkor är nödvändiga för att bevara möjligheten till inträde på marknaden för nytillträdande företag och särskilt för att avhjälpa problemet med upprättande av inträdes hinder.

F. *Villkor för undantag*

- (86) Enligt bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EEG) nr 3975/87 skall i beslut om tillämpning av artikel 85.3 anges giltighetstid och beslutet får förenas med villkor och skyldigheter.
- (87) Enligt artikel 6 i förordning (EEG) nr 3975/87 är undantagets giltighetstid i allmänhet inte kortare än sex år. Det är emellertid viktigt att ta i beaktande det faktum att samarbetsavtalet i fråga utgör ett betydande åtagande för de båda företagen och kräver ett omstruktureringsarbete som bara kan fullgöras på lång sikt.
- (88) Kommissionen anser därför att en giltighetstid på tio år är berättigad i ärendet i fråga, dvs. till och med den 31 december 2005. Detta beslut bör gälla från dagen för anmälan, dvs. den 11 maj 1995.
- (89) Beviljandet av undantag bör dock vara beroende av vissa villkor och skyldigheter som syftar till att undvika att konkurrensbegränsningarna överskrider vad som är nödvändigt och att konkurrensen inte sätts ur spel på marknaden i fråga för passagerartransporter.
- (90) Kommissionen anser att dessa villkor inte bör vara tillämpliga på alla linjer, utan bara på de linjer mellan Skandinavien och Tyskland på vilka de båda företagen bedrev trafik i konkurrens innan avtalet ingicks och som dessutom har minst 30 000 passagerare årligen. Detta antal på 30 000 passagerare anses av rådet i artikel 6 i förordning (EEG) nr 2408/92 ⁽¹⁾ som en tröskel ovanför vilken konkurrens nödvändigtvis måste äga rum.

⁽¹⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

Följande linjer uppfyller dessa två kriterier:

- Düsseldorf – Köpenhamn
- Düsseldorf – Stockholm
- Frankfurt – Köpenhamn
- Frankfurt – Göteborg
- Frankfurt – Oslo
- Frankfurt – Stockholm
- München – Köpenhamn
- Hamburg – Stockholm

(91) Dessa villkor syftar till att säkerställa att konkurrensen inte sätts ur spel och att andra företag har möjlighet att gå in på marknaden. Vid fastställandet av tillämpningsperioden för dessa villkor bör följande faktorer beaktas:

- Lufthansa och SAS är de andra och tredje största i Europa när det gäller passagerartransport inom Europa, räknat i passagerarkilometer.
- Deras samarbete gäller 25 linjer mellan Skandinavien och Tyskland och passagerarantalet på tolv av linjerna är mer än 45 000 per år.
- Samarbetet syftar till att skapa ett tätt nät av förbindelser, varigenom två stora nät sammanfogas.
- Linjerna förbinder flygplatser vid vilka kapacitetsutnyttjandet är högt vissa tider.

Därav följer att inträdeshindren på dessa linjer är betydande och kan väntas bestå under lång tid.

Därför anser kommissionen det vara nödvändigt att villkoren tillämpas under sju år, så att andra företag får möjlighet att etablera sig varaktigt på de aktuella linjerna.

(92) Mot bakgrund av de båda företagens ekonomiska styrka och deras förenade närvaro på dessa linjer anser kommissionen att dessa bör frysa det antal dagliga avgångar som de bedriver på en linje då ett nytillträdande företag beslutar sig för att trafikera denna linje. Detta villkor har som syfte att hindra att de företag som redan finns på plats ökar antalet avgångar betydligt för att avlägsna det nytillträdande företaget från marknaden. Denna frysning av antalet avgångar bör fortsätta att gälla så länge som det nytillträdande företaget verkligen bedriver verksamhet på linjen eller linjerna, men kan inte överskrida giltighetstiden för det här beslutet.

(93) Den smidighet som är nödvändig för Lufthansa och SAS i bedrivandet av deras service bör emellertid bibehållas och det bör vidtagas åtgärder för att dessa, om en ny konkurrent träder in på en linje, skall

kunna öka antalet dagliga avgångar med en avgång på den berörda linjen.

(94) I det fall de nytillträdande företagen skulle driva ett antal avgångar som är större än det antal avgångar som Lufthansa och SAS driver bör de sistnämnda likaledes ha möjlighet att följa sina konkurrenters antal avgångar, dock utan att överskrida detta antal.

(95) Möjligheten för ett nytillträdande företag att sluta ett s.k. interlining-avtal med Lufthansa och SAS är också en viktig faktor för att detta skall vara i stånd att effektivt tränga in på marknaden i fråga.

(96) Det har påpekats att det faktum att Lufthansa och SAS kommer att ha ett gemensamt bonussystem utgör ett väsentligt hinder för inträde på marknaden. Andra företag som trafikerar eller önskar trafikera linjerna i fråga och som inte har tillgång till något bonusprogram på internationell nivå bör därför få delta i Lufthansas och SAS program.

(97) Lufthansa och SAS har ingått samarbetsavtal med andra europeiska företag som är nuvarande eller potentiella konkurrenter. Det är med tanke på alliansen mellan Lufthansa och SAS lämpligt att undersöka om dessa avtal får fortsätta att gälla.

(98) SAS tillhör "European Quality Alliance" (EQA) som från början omfattade Swissair, Austrian Airlines och SAS. Denna allians utgörs av bilaterala avtal mellan SAS och Swissair, mellan SAS och Austrian Airlines och mellan Swissair och Austrian Airlines. Avtalen som trädde i kraft 1990 upprättar en strategi för samordning av företagens trafiksystem för att utveckla långdistanstrafiken från skandinaviska, schweiziska och österrikiska flygplatser.

(99) EQA inrättar en samordning av transportsystemen från respektive huvudflygplatser, enligt följande:

— Enligt avtalet SAS–Swissair: Zürich och Genève skall fungera som huvudflygplatser mellan Skandinavien å ena sidan och Afrika. Mellanöstern, Indien, Pakistan, Sydamerika och Sydeuropa å andra sidan. På samma sätt skall Köpenhamn, Oslo och Stockholm tjäna som huvudflygplatser mellan Schweiz å ena sidan och Asien, Nordamerika och Nordeuropa å andra sidan.

— Enligt avtalet SAS–Austrian Airlines: Wien skall fungera som huvudflygplats mellan Skandinavien å ena sidan och Afrika, Mellanöstern, Östeuropa och Sydeuropa å andra sidan. På samma sätt skall Köpenhamn och Stockholm tjäna som huvudflygplatser mellan Österrike å ena sidan och Asien, Nordamerika och Nordeuropa å andra sidan.

I båda fallen är bedrivande av verksamhet av den ena parten via den andra partens huvudflygplatser beroende av dennas godkännande.

(100) Kompletterande avtal mellan de tre företagen handlar bland annat om s.k. interliningfaciliteter och Swissairs och Austrian Airlines deltagande i SAS bonussystem.

(101) Till följd av sitt avtal med Sabena har Swissair förbundit sig att häva sitt samarbetsavtal med SAS inom ramn för EQA senast den 1 januari 1996.

(102) Kommissionen anser att man inom ramen för detta beslut även bör uppmana SAS att häva sina avtal med Swissair och Austrian Airlines, därför att man, till följd av de samarbetsavtal som slutits under 1995, kan konstatera att två nya grupperingar uppstått i Europa, nämligen:

- En gruppering som förenar Lufthansa och SAS,
- en gruppering som förenar Sabena och Swissair.

Kommissionen anser att avtalen, som syftar till att inrätta dessa grupperingar på vissa villkor, kan undantas från förbudet mot konkurrensbegränsande avtal. Konkurrensen bör dock vara effektiv mellan dessa båda grupperingar och följaktligen bör avtalen mellan SAS och Swissair och mellan SAS och Austrian Airlines hävas.

(103) Lufthansa har å sin sida samarbetsavtal med Transwede och med Finnair vad gäller trafiken på linjer mellan Skandinavien och Tyskland. Eftersom dessa två företag är konkurrenter på förbindelserna mellan Skandinavien och Tyskland bör även dessa avtal hävas.

(104) Lufthansa har även ett samarbetsavtal med företaget Lauda Air, i vilket Lufthansa äger en andel på 39,7 %.

Lauda Air trafikerar huvudsakligen följande linjer:

- Wien – London
- Wien – Paris
- Wien – Manchester
- Wien – Barcelona
- Wien – Madrid
- Wien – Frankfurt
- Wien – München
- Wien – Düsseldorf
- Salzburg – Paris
- Salzburg – London
- Salzburg – Frankfurt
- Salzburg – Berlin

(105) Med undantag av Wien – London föranleder alla dessa linjer ett samarbete med Lufthansa i form av gemensamma koder. Det kan dock konstateras att ingen av dessa linjer befinner sig på de marknader som definieras i punkt 30. Avtalet mellan Lufthansa och Lauda Air är därför inte av den beskaffenheten att det kan ha några kännbara effekter på förbindelserna mellan Skandinavien och Tyskland. Existensen av avtalet mellan Lufthansa och Lauda Air utövar inte heller någon direkt effekt på förhållandet mellan de två grupperingar som berörs i punkt 102.

(106) Kommissionen anser följaktligen, utan att föregripa frågan om avtalen mellan Lufthansa och Lauda Air är lagenliga, att något villkor i syfte att tvinga Lufthansa att avsluta allt samarbete med Lauda Air inte krävs för att bevara konkurrensen på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.

(107) Inträde på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland för nytillträdande företag är beroende av ankomst- och avgångstidernas tillgänglighet på de skandinaviska och tyska flygplatserna. Det har dock fastställts att Frankfurts, Düsseldorfs, Stockholms och Oslos flygplatser är överbelastade under vissa tider på dygnet och att det är praktiskt taget omöjligt att erhålla ankomst- och avgångstider där genom det normala fördelningsförfarandet.

(108) Det är följaktligen lämpligt att Lufthansa och SAS i mån av behov avstår från ett tillräckligt antal ankomst- och avgångstider på var och en av de flygplatser som nämns ovan för att göra det möjligt för andra företag att bedriva konkurrerande service på de linjer som identifieras i punkt 90 ovan.

(109) Detta avstående är bara berättigat om det nytillträdande företaget inte har varit i stånd att erhålla ankomst- och avgångstider genom det normala fördelningsförfarande som tillämpas vid respektive flygplats. Det är också nödvändigt att fastställa precisa villkor så att de ankomst- och avgångstider som Lufthansa och SAS avstått verkligen bara används för att säkerställa att konkurrensen på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland bevaras.

(110) Det bör också säkerställas att detta villkors avsedda effekt inte upphävs genom att ankomst- och avgångstider avstås till förmån för företag som är knutna till Lufthansa eller SAS.

(111) Om Lufthansa eller SAS avstår en ankomst- eller avgångstid till förmån för ett företag skall de sluta ett avtal med det företaget. Avtalet får endast innehålla bestämmelser som anges i detta beslut.

(112) Med hänsyn till undantagets långa varaktighet och till de villkor som är förbundna med beslutet är det nödvändigt att parterna regelbundet sänder upplysningar till kommissionen som gör det möjligt för

den att försäkra sig om att villkoren uppfylls. Upplysningar om de priser som tillämpas måste också sändas så att kommissionen får möjlighet att bedöma avtalets effekter på prisnivån och försäkra sig om att avtalet fortsätter att gynna användarna.

- (113) Inom ramen för detta beslut avses med Skandinavien: Danmark, Norge och Sverige.
- (114) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av artikel 86 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I enlighet med artikel 85.3 i Romfördraget och artikel 53.3 i EES-avtalet förklaras bestämmelserna i artikel 85.1 i fördraget och artikel 53.1 i EES-avtalet icke tillämpliga på samarbetsavtalet av den 11 maj 1995 mellan Deutsche Lufthansa AG och Scandinavian Airlines System för perioden mellan den 11 maj 1995 och den 31 december 2005.

Artikel 2

1. Undantaget i artikel 1 förenas med de villkor och skyldigheter som anges i artiklarna 3, 4 och 5.
2. De villkor och skyldigheter som avses i punkt 1 gäller på följande linjer:
 - Düsseldorf — Köpenhamn
 - Düsseldorf — Stockholm
 - Frankfurt — Köpenhamn
 - Frankfurt — Göteborg
 - Frankfurt — Oslo
 - Frankfurt — Stockholm
 - Hamburg — Stockholm
 - München — Köpenhamn
3. I detta beslut avses med grupperingen Lufthansa/SAS:
 - Företagen Lufthansa och SAS liksom alla företag i vilka SAS eller Lufthansa äger en andel på mer än 10 %.
 - Alla företag med vilka Lufthansa och/eller SAS har ett strukturellt avtal.
 - Alla företag med vilka Lufthansa och/eller SAS har ett avtal om gemensamma flygnummer på linjerna mellan Skandinavien och Tyskland.

Artikel 3

Till och med den 31 oktober 2002 gäller följande villkor för passagerartransport:

1. a) Då ett lufttrafikföretag som är etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och står utanför grupperingen Lufthansa/SAS minst tre månader innan nästa transportsäsong inleds, informerar dessa bolag om sin avsikt att bedriva verksamhet på en eller flera av de linjer som nämns i artikel 2.2, skall Lufthansa och SAS frysa sitt sammanlagda antal dagliga avgångar på linjen eller linjerna i fråga på den nivå som rädde

— den 31 oktober 1995 för nästa sommarsäsong,

— den 1 november 1995 för nästa vintersäsong.

Denna frysning av antalet avgångar skall fortsätta att gälla så länge som det nytillträdande företaget verkligen bedriver verksamhet på linjen eller linjerna i fråga, men kan inte överskrida giltighetstiden för det här beslutet.

- b) Utan hinder av bestämmelserna i a får Lufthansa och SAS, då ett nytillträdande företag uppträder på en av de linjer som avses i artikel 2.2, öka sitt sammanlagda antal dagliga avgångar på linjen i fråga med en avgång.
- c) Lufthansa och SAS får även öka sitt sammanlagda antal dagliga avgångar på var och en av de åtta linjerna som avses i artikel 2.2 för att få lika många, men inte fler, avgångar som det sammanlagda antalet avgångar som drivs av andra företag på var och en av dessa linjer.

2. Ett lufttrafikföretag som är etablerat i en medlemsstat i EES och som bedriver verksamhet på en eller flera av de linjer som nämns i artikel 2.2 får anhålla om att ingå ett interlining-avtal med Lufthansa och SAS på linjen eller linjerna i fråga. Lufthansa och SAS skall under teckna ett avtal som stämmer överens med de sedvanliga villkoren i branschen. Dessa avtal skall gälla under sju år räknat från dagen för undertecknandet, men de får dock inte gälla längre än till den 31 december 2005.

3. SAS och Lufthansa skall erbjuda alla företag, som är etablerade i en medlemsstat i EES och som bedriver verksamhet på en eller flera av de linjer som nämns i artikel 2.2 och som inte deltar i något bonusprogram som gäller i flera stater, möjligheten att delta i SAS eller Lufthansas program eller i det gemensamma programmet så snart som det upprättats för försäljning av tjänster på de ovannämnda linjerna. Detta deltagande skall äga rum på grundval av finansiella villkor som inte är diskriminerande.

4. SAS skall häva sitt samarbetsavtal med Swissair inom ramen för European Quality Alliance senast den 31 januari 1996.
5. SAS skall häva sitt samarbetsavtal med Austrian Airlines inom ramen för European Quality Alliance senast den 1 januari 1997.
6. Lufthansa skall häva sitt samarbetsavtal med Transwede vad gäller Marketing Alliance i Skandinavien senast den 1 januari 1997.
7. Lufthansa skall avsluta sitt samarbetsavtal med Finnair vad gäller linjerna mellan Skandinavien och Tyskland senast den 1 januari 1997.
8. Då ett företag som är etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och står utanför grupperingen Lufthansa/SAS önskar börja bedriva eller utöka verksamhet på en eller flera av de linjer som nämns i artikel 2.2 och inte kan erhålla de nödvändiga ankomst- och avgångstiderna inom ramen för det normala förfarandet för fördelning skall Lufthansa och SAS ställa ankomst- och avgångstider till företagets förfogande på Frankfurts, Düsseldorfs, Stockholms och Oslos flygplatser i enlighet med följande villkor:
- Det dagliga antal ankomst- och avgångstider som ställs till förfogande på var och en av flygplatserna får inte överstiga åtta.
 - Lufthansa och SAS skall ställa ankomst- och avgångstider till förfogande för det företag som anhåller om det inom en period av 60 minuter före eller efter det efterfrågade klockslaget och de ankomst- och avgångstider som efterfrågas under rusningstid skall också beviljas inom denna tidsram.
 - Lufthansa och SAS är inte skyldiga att ställa mer än fyra ankomst- och avgångstider på varje flygplats till förfogande för samma företag per tvåtimmarsperiod.
 - Lufthansa och SAS är inte skyldiga att avstå mer än sex ankomst- och avgångstider på varje flygplats under rusningstid.
 - Inom ramen för detta beslut räknas kl. 7.00–9.00 och kl. 17.00–19.00 lokal tid som rusningstid.
 - Ankomst- och avgångstiderna skall ställas till förfogande av Lufthansa och SAS under förutsättning att det nytillträdande företaget har fullgjort de åtgärder som är nödvändiga för att erhålla ankomst- och avgångstiderna i fråga i enlighet med det normala förfarandet för fördelning och inte har fått ankomst- och avgångstider inom en period av 60 minuter före eller efter det efterfrågade klockslaget eller under rusningstiden om anhållan gäller denna period.
 - De ankomst- och avgångstider som Lufthansa och SAS avstår får bara användas för att bedriva service på de linjer som avses i artikel 2.2, under detta besluts giltighetsid. Dessutom får en ankomst- eller avgångstid som har ställts till förfogande inom ramen för detta förfarande för avstående bytas av det nytillträdande företaget mot en ankomst- eller avgångstid som används av detta företag på en annan linje eller mot en ankomst- eller avgångstid som används av ett annat företag, på villkor att denna ankomst- eller avgångstid ligger närmare den tid som ursprungligen efterfrågades och att de skyldigheter och villkor som var förknippade med den ursprungliga ankomst- eller avgångstiden gäller för den nya ankomst- eller avgångstiden.
- h) Ett nytillträdande företag som innehar ankomst- och avgångstider som Lufthansa och SAS har avstått skall utan dröjsmål informera de senare och återlämna ankomst- och avgångstiderna till dem senast vid slutet av den pågående IATA-säsongen under följande omständigheter:
- Om det nytillträdande företaget inte längre använder ankomst- eller avgångstiden eller -tiderna i fråga för att bedriva verksamhet på de linjer som avses i artikel 2.2.
 - Om det nytillträdande företaget inte använder ankomst- eller avgångstiden eller -tiderna i fråga till åtminstone 80 %, såvida inte detta underutnyttjande är berättigat genom ett av de skäl som anges i artikel 10.5 i rådets förordning (EEG) nr 95/93⁽¹⁾.
 - Om detta beslut om undantag upphävs eller om Lufthansa och SAS häver sitt avtal.
 - Om innehavaren av ankomst- och avgångstiderna överträder någon viktig bestämmelse i ett avtal som har slutits med Lufthansa eller SAS i samband med att ankomst- och avgångstiderna ställdes till förfogande.
 - Om innehavaren av ankomst- och avgångstiderna förlorar statusen som lufttrafikföretag etablerat i en EES-stat.
- i) Lufthansa och SAS skall säkerställa överföringen av ankomst- och avgångstider till varje nytillträdande företag enligt förfarandet för avstående, efter det att ett avtal som återger de villkor som anges i g och h ovan har undertecknats. Dessa avtal skall anmälas till kommissionen och till den myndighet som fördelar ankomst- och avgångstider på flygplatsen i fråga under den vecka som följer på avtalets undertecknande.
- j) Lufthansa och SAS skall ställa ankomst- och avgångstiderna till det nytillträdande företagets förfogande under förutsättning att en ansökan har gjorts till något av dem senast en månad efter det att mötet om fördelning av ankomst- och avgångstider för en IATA-säsong har avslutats.
9. För vintersäsongen 1995/96 får anhållan göras senast en månad efter det att detta beslut har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. I alla fall skall Lufthansa och SAS svara det företag som gör en ansökan inom två veckor från det att ansökan görs.

(1) EGT nr L 14, 22.1.1993, s. 1.

Artikel 4

Till och med den 31 oktober 2002 gäller följande skyldigheter för passagerartransport:

Vid slutet av varje sommarsäsong skall Lufthansa och SAS sända följande upplysningar till kommissionen, för de två föregående säsongerna:

- Antalet dagliga avgångar som drivs av Lufthansa och SAS på de linjer som anges i artikel 2.2.
- En förteckning över de interlining-avtal som har slutits av Lufthansa och SAS i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2.
- En förteckning över de avtal angående bonusprogram som har slutits av Lufthansa och SAS i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.3.
- En förteckning över ankomst- och avgångstider som har ställts till förfogande för andra företag i enlighet med bestämmelserna i 3.8.

Artikel 5

Till och med den 31 december 2005 gäller följande skyldigheter för passagerartransport:

Vid slutet av varje sommarsäsong skall Lufthansa och SAS sända följande upplysningar till kommissionen, för de två föregående säsongerna:

- Det genomsnittliga priset för tur- och returbiljetter i affärsklass för var och en av de linjer som anges i artikel 2.2 och den eventuella skillnaden jämfört med de

priser som är resultat av prisöverläggningar mellan lufttrafikföretag som organiserats i enlighet med bestämmelserna i kommissionens förordning (EEG) nr 1617/93⁽¹⁾.

- Den totala månatliga kapacitet som Lufthansa och SAS erbjuder på var och en av de linjer som anges i artikel 2.2.
- Läget vad gäller genomförandet av den plan för kostnadsminskningar som parterna upprättat.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till

Deutsche Lufthansa AG
Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50769 Köln

Scandinavian Airlines System
Frösundaviks Allé 1
Solna
S-195 87 Stockholm

Utfärdat i Bryssel den 16 januari 1996.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT nr L 155, 26.6.1993, s. 18.