

# Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 69

fyrtioandra årgången

16 mars 1999

Svensk utgåva

## Lagstiftning

### Innehållsförteckning

#### I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

Kommissionens förordning (EG) nr 557/1999 av den 15 mars 1999 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker .....	1
Kommissionens förordning (EG) nr 558/1999 av den 15 mars 1999 om leverans av mjölkprodukter som livsmedelsbistånd .....	3
Kommissionens förordning (EG) nr 559/1999 av den 15 mars 1999 om leverans av delade ärter som livsmedelsbistånd .....	6
Kommissionens förordning (EG) nr 560/1999 av den 15 mars 1999 om leverans av spannmål som livsmedelsbistånd .....	9
<b>* Kommissionens förordning (EG) nr 561/1999 av den 15 mars 1999 om inledande av en stående anbudsinfordran för försäljning av olivolja som innehas av det spanska interventionsorganet .....</b>	<b>13</b>
Kommissionens förordning (EG) nr 562/1999 av den 15 mars 1999 om ändring av det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål .....	17
Kommissionens förordning (EG) nr 563/1999 av den 15 mars 1999 om fastställande av importtullar inom spannmålssektorn .....	19
<b>* Kommissionens direktiv 1999/10/EG av den 8 mars 1999 om undantag från bestämmelserna i artikel 7 i rådets direktiv 79/112/EEG om märkning av livsmedel <sup>(1)</sup> .....</b>	<b>22</b>

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

**Kommissionen**

1999/198/EG:

- \* **Kommissionens beslut av den 10 februari 1999 om ett förfarande enligt artikel 86 i fördraget (IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)<sup>(1)</sup> [delgivet med nr K(1999) 239].....** 24

1999/199/EG:

- \* **Kommissionens beslut av den 10 februari 1999 om ett förfarande enligt artikel 90 i fördraget (IV/35.703 — Portugisiska flygplatser)<sup>(1)</sup> [delgivet med nr K(1999) 243].....** 31

1999/200/EG:

- \* **Kommissionens beslut av den 26 februari 1999 om republiken Greklands begäran att få tillämpa en reducerad skattesats på tillhandahållande av naturgas och elektricitet i enlighet med artikel 12.3 b i rådets direktiv 77/388/EEG [delgivet med nr K(1999) 477].....** 40

## I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 557/1999**

av den 15 mars 1999

**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<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1498/98<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 4.1 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 16 mars 1999.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 337, 24.12.1994, s. 66.

<sup>(2)</sup> EGT L 198, 15.7.1998, s. 4.

## BILAGA

till kommissionens förordning av den 15 mars 1999 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredje land <sup>(1)</sup>	Schablonvärde vid import
0702 00 00	052	72,0
	204	31,8
	624	108,7
	999	70,8
0707 00 05	068	130,2
	999	130,2
0709 10 00	220	148,0
	999	148,0
0709 90 70	052	112,0
	204	154,8
	999	133,4
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,4
	204	47,3
	212	48,3
	600	41,3
	624	53,8
	999	46,0
0805 30 10	052	54,9
	600	56,5
	999	55,7
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	103,9
	064	56,2
	388	121,9
	400	82,1
	404	74,5
	508	83,8
	512	88,8
	528	101,2
	720	82,1
	999	88,3
	0808 20 50	052
388		69,8
400		49,7
512		62,1
528		71,2
624		70,7
999		77,0

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2317/97 (EGT L 321, 22.11.1997, s. 19).  
Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 558/1999**  
**av den 15 mars 1999**  
**om leverans av mjölkprodukter som livsmedelsbistånd**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1292/96 av den 27 juni 1996 om principerna för förvaltning av livsmedelsbistånd samt om särskilda stödåtgärder för livsmedelsförsörjningen<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 24.1 b i denna, och av följande skäl:

I den nämnda förordningen fastställs förteckningen över länder och organ som har rätt att motta gemenskapsbistånd 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 mjölkpulver.

Dessa leveranser bör ske i enlighet med bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 2519/97 av den 16 december 1997 om allmänna bestämmelser för anskaffning av varor som skall levereras som livsmedelsbistånd från gemenskapen i enlighet med rådets förordning

(EG) nr 1292/96<sup>(2)</sup>. Det är nödvändigt att ange tidsfrister och leveransvillkor för att bestämma de därav följande kostnaderna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Mjölkprodukter skall framskaffas inom gemenskapen som livsmedelsbistånd för leverans till de mottagare som är förtecknade i bilagan i enlighet med förordning (EG) nr 2519/97 och enligt de villkor som anges i bilagan.

Anbudsgivare 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 en dag efter det att den offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 166, 5.7.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 346, 17.12.1997, s. 23.

## BILAGA

## PARTI A

1. **Aktion nr:** 775/96 (A1); 451/97 (A2); 453/97 (A3); 454/97 (A4); 455/97 (A5); 460/97 (A6)
2. **Mottagare** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland  
tfn: (31-70) 33 05 757, fax: 36 41 701, telex: 30960 EURON NL
3. **Mottagarens representant:** uppges av mottagaren
4. **Bestämmelseland:** A1: Mali; A2: Pakistan; A3: Niger; A4: Zimbabwe; A5: Zambia; A6: Madagaskar
5. **Vara som skall framskaffas:** vitaminiserat skummjölkspulver
6. **Total kvantitet (ton netto):** 330
7. **Antal partier:** 1, i 6 delar (A1: 30 t; A2: 180 t; A3: 45 t; A4: 30 t; A5: 15 t; A6: 30 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** (3) (4): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (I B 1)
9. **Emballage** (5): Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (6.3 A och B.2)
10. **Etikettering eller märkning** (6): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (I B 3)
  - språk att använda vid märkning: A1 + A3 + A6: franska; A2 + A4 + A5: engelska
  - tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad  
Tillverkning av skummjölkspulver och tillsats av vitaminer skall ske efter det att leverans tilldelats
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen
13. **Alternativt leveransstadium:** —
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** —
  - hamn eller transitlager: —
  - transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**
  - första leveranstid: 19.4–9.5.1999
  - andra leveranstid: 3–23.5.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**
  - första leveranstid: —
  - andra leveranstid: —
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**
  - första leveranstid: 30.3.1999
  - andra leveranstid: 13.4.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 20 EUR/t
21. **Adress för inlämnande av anbud och anbudsgaranti** (1):  
Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/  
Wetstraat 200, B-1049 Bryssel; telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (enbart)
22. **Exportbidrag** (4): Bidrag som är tillämpligt den 10 mars 1999 fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 312/1999 (EGT L 38, 12.2.1999, s. 15).

*Fotnoter:*

- (<sup>1</sup>) Ytterligare upplysningar: André Debongnie (tfn: (32-2) 295 14 65),  
Torben Vestergaard (tfn: (32-2) 299 30 50).
- (<sup>2</sup>) Den leverantör som tilldelats kontrakt skall så snart som möjligt vända sig till mottagaren för att fastställa vilka fraktdokument som krävs.
- (<sup>3</sup>) Den leverantör 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 cesium-137 samt halten jod-131.
- (<sup>4</sup>) Kommissionens förordning (EG) nr 259/98 (EGT L 25, 31.1.1998, s. 39), är tillämplig vad avser exportbidrag. Den dag som avses i artikel 2 i den förordningen är den som avses i punkt 22 i denna bilaga.  
Leverantören ombeds särskilt uppmärksamma artikel 4.1 sista stycket i nämnda förordning. En kopia av licensen skall översändas så snart exportdeklarationen har godkänts (faxnummer: (32-2) 296 20 05).
- (<sup>5</sup>) Den leverantör som tilldelats kontrakt skall till mottagaren eller dennes representant överlämna följande dokument vid leveransen:
- Ett sundhetscertifikat, utfärdat av ett officiellt organ, i vilket intygas att produkten framställts under utmärkta sanitära förhållanden som kontrolleras av kvalificerad teknisk personal. Sundhetscertifikatet skall ange pastöriseringens temperatur och varaktighet, temperaturen och tiden för behandling i spraytorkningstornet, samt sista förbrukningsdag.
  - Ett veterinärintyg, utfärdat av ett officiellt organ, i vilket intygas att det i det området där den obehandlade mjölken producerats inte har konstaterats mul- och klövsjuka eller andra anmälningspliktiga infektiösa eller smittsamma sjukdomar under de sista tolv månaderna före bearbetningen.
- (<sup>6</sup>) Trots punkt I.A.3 c i EGT C 114 av den 29 april 1991 skall påskriften lyda på följande sätt: märkning "Europeiska gemenskapen".
- (<sup>7</sup>) Frakten skall ske i 20-fotscontainrar enligt FCL/FCL-villkoren (varje container skall innehålla högst 15 ton netto).  
Leverantören skall bära kostnaden för containrarna fram till att containrarna staplas i containerterminalen i utskeppningshamnen. Mottagaren skall bära alla ytterligare lastningskostnader, inklusive kostnaden för att flytta containrarna från containerterminalen.  
Leverantören som tilldelats kontrakt skall till speditören, lämna en fullständig packlista för varje container, med uppgift om det antal som omfattas av varje aktionsnummer enligt vad som anges i öppen upphandlingsinfordran.  
Leverantören som tilldelats kontrakt skall försegla varje container med en numrerad försegling (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 eller liknande förseglingar med hög säkerhet) och mottagarens representant skall informeras om detta nummer.
-

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 559/1999**  
av den 15 mars 1999  
om leverans av delade ärter som livsmedelsbistånd

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1292/96 av den 27 juni 1996 om principerna för förvaltning av livsmedelsbistånd samt om särskilda stödåtgärder för livsmedelsförsörjningen <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 24.1 b i denna, och av följande skäl:

I den nämnda förordningen fastställs förteckningen över länder och organ som har rätt att motta gemenskapsbistånd 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 delade ärter.

Dessa leveranser bör ske i enlighet med bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 2519/97 av den 16 december 1997 om allmänna bestämmelser för anskaffning av varor som skall levereras som livsmedelsbistånd från gemenskapen i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1292/96 <sup>(2)</sup>. Det är nödvändigt att ange tidsfrister och leveransvillkor för att bestämma de därav följande kostnaderna.

För att säkerställa att leveranserna genomförs bör anbudsgivare ha möjlighet att framskaffa antingen gröna delade ärter eller gula delade ärter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Delade ärter skall framskaffas inom gemenskapen som livsmedelsbistånd för leverans till de mottagare som är förtecknade i bilagan i enlighet med förordning (EG) nr 2519/97 och enligt de villkor som anges i bilagan.

Anbud skall omfatta antingen gröna delade ärter eller gula delade ärter. Anbud som inte innehåller uppgift om vilken typ av ärter som avses skall avvisas.

Anbudsgivare 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 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 166, 5.7.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 346, 17.12.1997, s. 23.



## BILAGA

## PARTIER A, B

1. **Aktion nr:** 464/97 (A); 470/97 (B)
2. **Mottagare** <sup>(2)</sup>: Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland  
tfn: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Mottagarens representant:** uppges av mottagaren
4. **Bestämmelseland:** Haiti
5. **Vara som skall framskaffas** <sup>(8)</sup>: delade ärter
6. **Total kvantitet (ton netto):** 720
7. **Antal partier:** 2 (A: 360 t; B: 360 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> <sup>(7)</sup>: —
9. **Emballage** <sup>(5)</sup> <sup>(9)</sup>: Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (2.1 A 1.a, 2.a och B.4) eller (4.0 A 1.c, 2.c och B.4)
10. **Etikettering eller märkning** <sup>(6)</sup>: Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (IV.A.3)  
— språk att använda vid märkning: franska  
— tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad  
Produkten måste härröra från gemenskapen.
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen
13. **Alternativt leveransstadium:** —
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** —  
— hamn eller transitlager: —  
— transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**  
— första leveranstid: A: 19.4–9.5.1999; B: 17.5–6.6.1999  
— andra leveranstid: A: 3–23.5.1999; B: 31.5–20.6.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**  
— första leveranstid: —  
— andra leveranstid: —
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**  
— första leveranstid: 30.3.1999  
— andra leveranstid: 13.4.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 5 EUR/t
21. **Adress för inlämnande av anbud och anbudsgaranti** <sup>(1)</sup>:  
Bureau de l'aide alimentaire  
Attn. Mr T. Vestergaard  
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bryssel  
tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (enbart)
22. **Exportbidrag:** —

*Fotnoter:*

- (<sup>1</sup>) Ytterligare upplysningar: André Debongnie (tfn: (32-2) 295 14 65),  
Torben Vestergaard (tfn: (32-2) 299 30 50).
- (<sup>2</sup>) Leverantören skall så snart som möjligt vända sig till mottagaren för att fastställa vilka fraktdokument som krävs.
- (<sup>3</sup>) Leverantören 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 cesium-137 samt halten jod-131.
- (<sup>4</sup>) Leverantören skall till mottagaren eller dennes representant överlämna följande dokument vid leveransen:  
— Sundhetscertifikat för växter
- (<sup>5</sup>) Med hänsyn till eventuell omlastning i andra säckar skall den leverantör som tilldelats kontrakt leverera 2 % tomma extrasäckar av samma kvalitet som de säckar som innehåller varorna, med ett stort "R" tillagt efter påskriften.
- (<sup>6</sup>) Trots punkt IVA.3 c i EGT C 114 av den 29 april 1991 skall påskriften lyda "Europeiska gemenskapen" och i punkt IVA.3 b skall påskriften lyda "Delade ärter".
- (<sup>7</sup>) Anbud som inte innehåller uppgift om vilken typ av ärter som avses skall avvisas.
- (<sup>8</sup>) Gula eller gröna ärter (*Pisum sativum*) från den senaste skörden avsedda för livsmedel. Ärterna skall inte vara artificiellt färgade. De delade ärterna skall vara ångbehandlade i minst två minuter eller desinficerade genom rökning (<sup>(\*)</sup>) samt uppfylla följande krav:  
— Fukt: högst 15 %.  
— Orenheter: högst 0,1 %.  
— Sönderslagna delar: högst 10 % (med sönderslagna delar förstås delar av ärter som rinner igenom en sikt med runda hål med en diameter på 5 millimeter).  
— Procentandel av andra eller avvikande färg: högst 1,5 % (gula ärter), högst 15 % (gröna ärter).  
— Koktid: högst 45 minuter (efter blötläggning 12 timmar) eller högst 60 minuter (utan blötläggning).
- (<sup>9</sup>) Frakten skall ske i 20-fotscontainrar enligt FCL/FCL-villkoren.  
Leverantören skall bära kostnaden för containrarna fram till att containrarna staplas i containerterminalen i utskeppningshamnen. Mottagaren skall bära alla ytterligare lastningskostnader, inklusive kostnaden för att flytta containrarna från container-terminalen.  
Leverantören skall till speditören lämna en fullständig packlista för varje container, med uppgift om det antal som omfattas av varje aktionsnummer enligt vad som anges i anbudsinfördran.  
Leverantören skall försegla varje container med en numrerad försegling (ONESEAL, SYSKO locktainer 180 eller liknande förseglingar med hög säkerhet) och mottagarens representant skall informeras om detta nummer.

---

(\*) Den anbudsgivare som tilldelats kontrakt skall till mottagaren eller dennes representant överlämna intyg om desinfektion genom rökning.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 560/1999**  
av den 15 mars 1999  
om leverans 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 (EG) nr 1292/96 av den 27 juni 1996 om principerna för förvaltning av livsmedelsbistånd samt om särskilda stödåtgärder för livsmedelsförsörjningen<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 24.1 b i denna, och av följande skäl:

I den nämnda förordningen fastställs förteckningen över länder och organ som har rätt att motta gemenskapsbistånd 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 spannmål.

Dessa leveranser bör ske i enlighet med bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 2519/97 av den 16 december 1997 om allmänna bestämmelser för anskaffning av varor som skall levereras som livsmedelsbistånd från gemenskapen i enlighet med rådets förordning

(EG) nr 1292/96<sup>(2)</sup>. Det är nödvändigt att ange tidsfrister och leveransvillkor för att bestämma de därav följande kostnaderna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Spannmål skall framskaffas inom gemenskapen som livsmedelsbistånd för leverans till de mottagare som är förtecknade i bilagan i enlighet med förordning (EG) nr 2519/97 och enligt de villkor som anges i bilagan.

Anbudsgivare 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 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 166, 5.7.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 346, 17.12.1997, s. 23.

## BILAGA

## PARTI A

1. **Aktion nr:** 461/97 (A1); 472/97 (A2)
2. **Mottagare** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland  
tfn: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Mottagarens representant:** uppges av mottagaren
4. **Bestämmelseland:** A1: Madagaskar; A2: Haiti;
5. **Vara som skall framskaffas:** vetemjöl
6. **Total kvantitet (ton netto):** 300
7. **Antal partier:** 1, i 2 delar (A1: 40 t; A2: 260 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** (3) (4): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.1 a)
9. **Emballage** (7) (8): Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (2.2 A 1.d, 2.d och B.4)
10. **Etikettering eller märkning** (6): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.B.3)
  - språk att använde vid märkning: franska
  - tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen
13. **Alternativt leveransstadium:** —
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** —
  - hamn eller transitlager: —
  - transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**
  - första leveranstid: 19.4–9.5.1999
  - andra leveranstid: 3–23.5.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**
  - första leveranstid: —
  - andra leveranstid: —
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**
  - första leveranstid: 30.3.1999
  - andra leveranstid: 13.4.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 5 EUR/t
21. **Adress för inlämnande av anbud och anbudsgaranti** (1):  
Bureau de l'aide alimentaire  
Att. Mr T. Vestergaard  
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bryssel  
tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (enbart)
22. **Exportbidrag** (4): Bidrag som är tillämpligt den 26. mars 1999 fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 429/1999 (EGT L 52, 27.2.1999, s. 16).

## PARTIER B, C

1. **Aktion nr:** 468/97 (B); 471/97 (C)
2. **Mottagare** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland  
tfn: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Mottagarens representant:** uppges av mottagaren
4. **Bestämmelseland:** Haiti
5. **Vara som skall framskaffas:** helt slipat ris (produktnummer 1006 30 92 9900 eller 1006 30 94 9900 eller 1006 30 96 9900 eller 1006 30 98 9900)
6. **Total kvantitet (ton netto):** 1 120
7. **Antal partier:** 2 (B: 560 t; C: 560 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** (3) (5): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.1 f)
9. **Emballage** (7) (6): Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (1.0 A 1.c, 2.c och B.6)
10. **Etikettering eller märkning** (6): Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.3)  
— språk att använda vid märkning: franska  
— tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen
13. **Alternativt leveransstadium:** —
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelsort:** —  
— hamn eller transitlager: —  
— transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**  
— första leveranstid: B: 19.4–9.5.1999; C: 17.5–6.6.1999  
— andra leveranstid: B: 3–23.5.1999; C: 31.5–20.6.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**  
— första leveranstid: —  
— andra leveranstid: —
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**  
— första leveranstid: 30.3.1999  
— andra leveranstid: 13.4.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 5 EUR/t
21. **Adress för inlämnande av anbud och anbudsgaranti** (1):  
Bureau de l'aide alimentaire  
Att. Mr T. Vestergaard  
Bâtiment Loi 130, bureau 7/46  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bryssel  
tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (enbart)
22. **Exportbidrag** (4): Bidrag som är tillämpligt den 26 mars 1999 fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 429/1999 (EGT L 52, 27.2.1999, s. 16).

*Fotnoter:*

- (<sup>1</sup>) Ytterligare upplysningar: André Debongnie (tfn: (32-2) 295 14 65),  
Torben Vestergaard (tfn: (32-2) 299 30 50).
- (<sup>2</sup>) Leverantören som tilldelats kontrakt skall så snart som möjligt vända sig till mottagaren eller dennes representant, för att fastställa vilka fraktdokument som krävs.
- (<sup>3</sup>) Leverantören 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 cesium-137 samt halten jod-131.
- (<sup>4</sup>) Kommissionens förordning (EG) nr 259/98 (EGT L 25, 31.1.1998, s. 39), är tillämplig vad avser exportbidrag. Den dag som avses i artikel 2 i den förordningen är den som avses i punkt 22 i denna bilaga.  
Leverantören ombeds särskilt uppmärksamma artikel 4.1 sista stycket i nämnda förordning. En kopia av licensen skall översändas så snart exportdeklarationen har godkänts (telefaxnummer: (32-2) 296 20 05).
- (<sup>5</sup>) Leverantören som tilldelats kontrakt skall till mottagaren eller dennes representant överlämna följande dokument vid leveransen:  
— Sundhetscertifikat för växter.  
— Intyg om desinfektion genom rökning. Spannmål/spannmålsprodukter skall gasbehandlas med magnesiumfosfid (minst g/m<sup>3</sup>) under minst fem dagar från tillförandet av gasbehandlingsmedlet till ventilationsprocessen. Lämpligt intyg skall hållas tillgängligt vid tidpunkten för avsändning.
- (<sup>6</sup>) Trots punkt II.A.3 c eller II.B.3 c i EGT C 114 av den 29 april 1991 skall påskriften lyda "Europeiska gemenskapen".
- (<sup>7</sup>) 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.
- (<sup>8</sup>) Frakten skall ske i 20-fotscontainrar enligt FCL/FCL-villkoren.  
Leverantören skall bära kostnaden för containrarna fram till att containrarna staplas i containerterminalen i utskeppningshamnen. Mottagaren skall bära alla ytterligare lastningskostnader, inklusive kostnaden för att flytta containrarna från containerterminalen.  
Leverantören som tilldelats kontrakt skall till speditören lämna en fullständig packlista för varje container, med uppgift om det antal som omfattas av varje aktionsnummer enligt vad som anges i anbudsinfordran.  
Leverantören som tilldelats kontrakt skall försegla varje container med en numrerad försegling (ONESEAL, SYSKO locktainer 180 eller liknande förseglingar med hög säkerhet) och mottagarens representant skall informeras om detta nummer.
-

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 561/1999

av den 15 mars 1999

## om inledande av en stående anbudsinfordran för försäljning av olivolja som innehas av det spanska interventionsorganet

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1638/98 av den 20 juli 1998<sup>(1)</sup> om ändring av förordning nr 136/66/EEG om den gemensamma organisationen av marknaden för oljor och fetter, särskilt artikel 3.1 i denna, och

av följande skäl:

I artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 2754/78<sup>(2)</sup>, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2203/90<sup>(3)</sup>, föreskrivs att olivolja som innehas av interventionsorganen skall utbjudas till försäljning genom anbudsinfordran.

Enligt artikel 12.1 i rådets förordning nr 136/66/EEG<sup>(4)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1638/98, som gällde till och med den 31 oktober 1998, innehar det spanska interventionsorganet för närvarande vissa kvantiteter olivolja.

I kommissionens förordning (EEG) nr 2960/77<sup>(5)</sup>, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 3818/85<sup>(6)</sup>, fastställs villkoren för försäljning genom anbudsinfordran på gemenskapens marknad samt villkoren för export av olivolja. Marknadssituationen för olivolja är för närvarande fördelaktig för försäljning av en del av oljan i fråga.

Den nuvarande marknadssituationen för jungfruolja som ej lämpar sig för direkt konsumtion präglas av att tillgången är lägre än efterfrågan. För att garantera ett större antal aktörer minimiförsörjning när det gäller det omedelbara behovet, är det lämpligt att föreskriva att varje aktör får ansöka endast om en maximikvantitet.

Särskilda bestämmelser bör föreskrivas för att garantera att transaktionerna sker enligt reglerna samt under kontroll.

Medlemsstaterna bör därför föreskriva alla kompletterande åtgärder som är förenliga med gällande bestämmelser, för att garantera att den föreskrivna åtgärden genomförs korrekt och att kommissionen hålls informerad.

Kontrollbestämmelserna bör därför kompletteras med möjligheten att ta referensprov.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för oljor och fetter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

1. Det spanska interventionsorganet Fondo Español de Garantía Agraria, nedan kallat "FEGA", skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning och i förordning (EEG) nr 2960/77 inleda en anbudsinfordran för försäljning av följande kvantiteter olivolja på gemenskapens marknad:

- 20 000 ton ordinär jungfruolja,
- 55 000 ton jungfrubomolja.

Dessa kvantiteter skall bjudas ut till försäljning vid fem anbudsinfordringar till omkring en femtedel per anbudsinfordran, eventuellt ökad med osålda kvantiteter från den föregående anbudsinfordran.

2. Genom undantag från artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 2960/77 och om den kvantitet olja som finns i en behållare överstiger 500 ton, skall FEGA ges tillåtelse att göra flera partier av endast en del av denna olja.

*Artikel 2*

Anbudsinfordran skall offentliggöras den 23 mars 1999.

De partier olja som bjuds ut till försäljning samt den plats där de för närvarande lagerhålls skall affischeras av FEGA, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid.

<sup>(1)</sup> EGT L 210, 28.7.1998, s. 32.

<sup>(2)</sup> EGT L 331, 28.11.1978, s. 13.

<sup>(3)</sup> EGT L 201, 31.7.1990, s. 5.

<sup>(4)</sup> EGT 172, 30.9.1966, s. 3025/66.

<sup>(5)</sup> EGT L 348, 30.12.1977, s. 46.

<sup>(6)</sup> EGT L 368, 31.12.1985, s. 20.

En kopia av den anbudsinfördran som avses ovan skall snarast översändas till kommissionen.

### Artikel 3

Anbudet skall lämnas in till FEGA:s huvudkontor på calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid, senast kl. 14.00 (lokal tid)

- den 7 april 1999,
- den 5 maj 1999,
- den 9 juni 1999,
- den 7 juli 1999,
- den 21 juli 1999.

Anbudet kan endast godtas om det lämnas av en fysisk eller juridisk person med verksamhet inom olivoljesektorn och som den 31 december 1998 är registrerad som sådan i ett offentligt register i en medlemsstat.

Varje anbudsgivare får endast lämna anbud för en kvantitet på högst 500 ton ordinär jungfruolja och 1 000 ton jungfrubomolja.

### Artikel 4

1. För jungfrubomolja skall anbud lämnas för olja med surhetsgrad 3.

2. Det pris som skall betalas om den olja som bjuds ut har en annan surhetsgrad än den för vilken anbud har lämnats, skall vara det pris som bjudits, ökat eller minskat enligt följande skala:

- upp till surhetsgrad 3:  
ökning med 0,32 euro för varje tiondel surhetsgrad under 3°,
- över surhetsgrad 3:  
minskning med 0,32 euro för varje tiondel surhetsgrad över 3°.

### Artikel 5

Senast två dagar efter sista datum för inlämnande av anbud skall FEGA till kommissionen skicka en förteckning utan namnuppgifter, där det högsta anbud som lämnats för varje parti anges.

### Artikel 6

Det lägsta försäljningspriset per 100 kilo olja skall beräknas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 38 i förordning nr 136/66/EEG på grundval av de anbud

som inkommit, senast den tionde arbetsdagen efter utgången av varje tidsfrist som fastställts för lämnande av anbud. Beslutet om fastställande av det lägsta försäljningspriset skall utan dröjsmål meddelas den berörda medlemsstaten.

### Artikel 7

Utan att det påverkar bestämmelserna i artikel 10 i denna förordning skall FEGA förrätta försäljning av olivoljan senast den femte arbetsdagen efter den dag då beslutet enligt artikel 6 offentliggjordes. FEGA skall översända en förteckning över ej tilldelade partier till lagringsorganen.

### Artikel 8

Den säkerhet som avses i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2960/77 skall fastställas till 18 euro per 100 kg.

### Artikel 9

Den lagerkostnad som avses i artikel 15 i förordning (EEG) nr 2960/77 skall vara 3 euro per 100 kg.

### Artikel 10

Utan att det påverkar bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i artikel 11 i förordning (EEG) nr 2960/77 och innan det tilldelade partiet avlägsnas skall interventionsorganet, kontraktssinnehavaren samt lagringsorganet ta ett referensprov och analysera detta prov i enlighet med artikel 2.4 och 2.5 i kommissionens förordning (EEG) nr 3472/85<sup>(1)</sup>.

Interventionsorganet bör ha slutresultatet av provanalyserna till sitt förfogande senast den 30:e arbetsdagen efter det att beslutet enligt artikel 6 offentliggjorts.

a) Om slutresultatet av provanalyserna visar en skillnad mellan kvaliteten på den olja som skall avlägsnas och den kvalitet som anges i anbudsinfördran, samtidigt som det bekräftas att det rör sig om den olja som avses i punkt 1 i bilagan till förordning nr 136/66/EEG, skall följande bestämmelser gälla:

i) Interventionsorganet skall samma dag, i enlighet med bilaga I, underrätta kommissionen, samt lagringsföretaget och kontraktssinnehavaren.

ii) Kontraktssinnehavaren kan

— antingen godta partiet till den kvalitet som konstaterats, eller

— vägra att godta det berörda partiet, trots den deklARATION som gjorts med hänsyn till artikel 7.6 b i förordning (EEG) nr 2960/77. Kontraktssinnehavaren skall under dessa omständigheter samma dag underrätta interventionsorganet och kommissionen, i enlighet med bilaga II.

När dessa formaliteter uppfyllts skall kontraktssinnehavaren omedelbart vara befriad från alla åtaganden i fråga om partiet, inklusive säkerheterna.

<sup>(1)</sup> EGT L 333, 11.12.1985, s. 5.



b) Om slutresultatet av provanalyserna visar på en annan kvalitet än den olivolja som avses i punkt 1 i bilagan till förordning nr 136/66/EEG skall

— interventionsorganet samma dag underrätta kommissionen, i enlighet med bilaga I, samt lagringsföretaget och kontraktssinnehavaren.

— kontraktssinnehavaren samma dag underrätta interventionsorganet om att han inte kan godta partiet i fråga och samma dag underrätta kommissionen om detta, i enlighet med bilagorna I och II.

När dessa formaliteter uppfyllts skall kontraktssinnehavaren omedelbart vara befriad från alla

åtaganden i fråga om partiet, inklusive säkerheterna.

Genom undantag från bestämmelserna i artikel 13 andra stycket i förordning (EEG) nr 2960/77 skall återtagandet av hela det tilldelade partiet ha genomförts senast den 70:e dagen efter dagen för offentliggörandet enligt artikel 6.

#### *Artikel 11*

Denna förordning träder i kraft den tredje 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 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

*BILAGA I*

Vid hänvändelse till DG VI/C/4 i Bryssel (M. Gazagnes) skall endast följande nummer användas:

— via fax: (00-32) 2296 60 09 eller (00-32) 2296 60 08

---

*BILAGA II*

**Meddelande om vägran att godta partierna inom ramen för anbudsfordran för utbudande till försäljning av ..... ton olivolja som innehas av det spanska interventionsorganet**

— Namnet på den anbudsgivare som tilldelats kontrakt:

— Datum för kontraktstilldelningen:

— Datum för kontraktinnehavarens avisande av partiet:

Partiets nummer	Kvantitet i ton	Lagringsställets adress	Motivering till avvisandet av partiet

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 562/1999**

av den 15 mars 1999

**om ändring av det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål**

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<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 923/96<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 13.8 i denna, och

med beaktande av följande:

Det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 484/1999<sup>(3)</sup>.

På grundval av dagens cif-priser och cif-priser för terminsleverans och med hänsyn till den utveckling som kommer att ske på marknaden inom en överskådlig

framtid bör det korrektionsbelopp som för närvarande tillämpas på exportbidraget för spannmål ändras.

Korrektionsbeloppet skall fastställas efter samma procedur som exportbidraget; det kan ändras under perioden mellan fastställelserna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Det korrektionsbelopp som avses i artikel 1.1 a, b och c i förordning (EEG) nr 1766/92 och som tillämpas på förutfastställda exportbidrag för de produkter som avses, med undantag av malt, ändras till det som anges i bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 16 mars 1999.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Karel VAN MIERT

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

<sup>(2)</sup> EGT L 126, 24.5.1996, s. 37.

<sup>(3)</sup> EGT L 57, 5.3.1999, s. 16.

## BILAGA

till kommissionens förordning av den 15 mars 1999 om ändring av det korrektionsbelopp som tillämpas på exportbidraget för spannmål

(EUR/t)

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

(1) Bestämmelseländerna identifieras på följande sätt:

- 01 alla tredje länder,
- 02 andra tredje länder,
- 03 Förenta staterna, Kanada och Mexico,
- 04 Schweiz, Liechtenstein.

Obs: Zonerna är de som definieras i kommissionens ändrade förordning (EEG) nr 2145/92 (EGT L 214, 30.7.1992, s. 20).

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 563/1999**  
av den 15 mars 1999  
om fastställande av importtullar inom spannmålssektorn

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<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 923/96<sup>(2)</sup>,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1249/96 av den 28 juni 1996 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 1766/92 vad avser importtullar inom spannmålssektorn<sup>(3)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2519/98<sup>(4)</sup>, särskilt artikel 2.1 i denna, och

av följande skäl:

I artikel 10 i förordning (EEG) nr 1766/92 föreskrivs att när de produkter som avses i artikel 1 i den förordningen importerats, skall de tullsatsen som föreskrivs i den gemensamma tulltaxan tas ut. För de produkter som avses i punkt 2 i denna artikel skall emellertid importtullen vara lika med det interventionspris som gäller för dessa produkter vid importen ökat med 55 %, minskat med det cif-importpris som gäller för försändelsen i fråga. Denna tull får emellertid inte vara högre än tullsatsen enligt Gemensamma tulltaxan.

Enligt artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 1766/92 skall cif-importpriserna beräknas på grundval av de representativa priserna för produkten i fråga på världsmarknaden.

I förordning (EG) nr 1249/96 fastställs tillämpningsföreskrifter för förordning (EEG) nr 1766/92 vad avser importtullar inom spannmålssektorn.

Importtullarna skall tillämpas tills ett nytt fastställande träder i kraft. De förblir likaså gällande om det inte finns någon börsnotering för referenssort som avses i bilaga II i förordning (EG) nr 1249/96 under två veckor före nästa period för fastställande.

För att få systemet för importtullar att fungera normalt bör vid beräkningen av dessa tullar de representativa marknadskurser som fastställs under en referensperiod för de flytande valutorna fortsätta att tillämpas.

Tillämpningen av förordning (EG) nr 1249/96 medför att det skall fastställas importtullar enligt bilagan i denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Importtullarna inom spannmålssektorn som avses i artikel 10.2 i förordning (EEG) nr 1766/92 skall fastställas i bilaga I i denna förordning på grundval av de faktorer som tas upp i bilaga II.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 16 mars 1999.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

<sup>(2)</sup> EGT L 126, 24.5.1996, s. 37.

<sup>(3)</sup> EGT L 161, 29.6.1996, s. 125.

<sup>(4)</sup> EGT L 315, 25.11.1998, s. 7.

## BILAGA I

## Importtullar för de produkter som avses i artikel 10.2 i förordning (EEG) nr 1766/92

KN-nummer	Produkt	Tull på import som sker land-, flod- eller havsvägen från hamnar i Medelhavet, Svarta havet eller Östersjön (EUR/ton)	Tull på import som sker luft- eller havsvägen från övriga hamnar <sup>(2)</sup> (EUR/ton)
1001 10 00	Durumvete av hög kvalitet	52,10	42,10
	av medelhög kvalitet <sup>(1)</sup>	62,10	52,10
1001 90 91	Vanligt vete, för utsäde	50,13	40,13
1001 90 99	Vanligt vete av hög kvalitet, av annat slag än för utsäde <sup>(3)</sup>	50,13	40,13
	av medelhög kvalitet	83,80	73,80
	av låg kvalitet	103,05	93,05
1002 00 00	Råg	96,13	86,13
1003 00 10	Korn, för utsäde	96,13	86,13
1003 00 90	Korn av annat slag än för utsäde <sup>(3)</sup>	96,13	86,13
1005 10 90	Majs för utsäde av annat slag	100,78	90,78
1005 90 00	Majs av annat slag än för utsäde <sup>(3)</sup>	100,78	90,78
1007 00 90	Sorghum av andra slag än för utsäde	96,13	86,13

<sup>(1)</sup> För durumvete som inte uppfyller den minimikvalitet för durumvete av medelhög kvalitet som avses i bilaga I i förordning (EG) nr 1249/96, skall den tullsats tillämpas som fastställts för vanligt vete av låg kvalitet.

<sup>(2)</sup> För produkter som anländer till gemenskapen via Atlanten eller via Suezkanalen (artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1249/96) kan importören erhålla en nedsättning av tullarna med  
— 3 EUR/ton om lossningshamnen ligger i Medelhavet,  
— 2 EUR/ton om lossningshamnen ligger i Irland, Förenade kungariket, Danmark, Sverige, Finland eller vid den Iberiska halvöns atlantkust.

<sup>(3)</sup> När villkoren i artikel 2.5 i förordning (EG) nr 1249/96 är uppfyllda kan importören erhålla schablonmässig nedsättning med 14 eller 8 EUR/ton.

## BILAGA II

## Faktorer för beräkning av tullar

(perioden 1.3.1999 – 12.3.1999)

1. Genomsnittet för tvåveckorsperioden före dagen för fastställande:

Börsnotering	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produkt (% proteiner vid 12 % vattenhalt)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	medelhög kvalitet (*)	US barley 2
Notering (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Tillägg för golfen (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Tillägg för Stora sjöarna (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(\*) Negativt bidrag (discount) på 10 EUR/t (artikel 4.1 i förordning (EG) nr 1249/96).

(\*\*) Fob golfen.

2. Kostnader för fraktsatser: Mexikanska golfen – Rotterdam: 11,70 EUR/t, Stora sjöarna – Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Tillskott avseende artikel 4.2 tredje stycket i förordning (EG) nr 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)  
0,00 EUR/t (SRW2).

**KOMMISSIONENS DIREKTIV 1999/10/EG**

av den 8 mars 1999

**om undantag från bestämmelserna i artikel 7 i rådets direktiv 79/112/EEG om märkning av livsmedel**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 79/112/EEG av den 18 december 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om märkning, presentation och reklam i fråga om livsmedel<sup>(1)</sup>, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 97/4/EG<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 7.3 d och artikel 7.4 i detta, och

av följande skäl:

I artikel 7.2 a och b i direktiv 79/112/EEG föreskrivs att mängden av en ingrediens skall anges på livsmedlets märkning om den berörda ingrediensen ingår i försäljningsnamnet eller framhävs i märkningen.

I kommissionens direktiv 94/54/EG<sup>(3)</sup>, ändrat genom rådets direktiv 96/21/EG<sup>(4)</sup>, föreskrivs att uppgifterna "innehåller sötningsmedel" eller "innehåller socker och sötningsmedel" skall anges på märkningen av produkter som innehåller dessa ingredienser. Dessa uppgifter skall anges tillsammans med försäljningsnamnet.

Vid angivelse av dessa uppgifter, som krävs enligt direktiv 94/54/EG, är det obligatoriskt att ange mängden av ingredienserna i fråga i enlighet med artikel 7.2 a och/eller 7.2 b i direktiv 79/112/EEG.

Uppgiften om mängden sötningsmedel styr inte konsumentens val vid köp av livsmedel.

Vid angivelse av uppgifter om tillsats av vitaminer och mineralämnen, är det obligatoriskt med en näringsvärdesdeklaration i enlighet med rådets direktiv 90/496/EEG<sup>(5)</sup>.

Dessa uppgifter kan anses vara viktiga beståndsdelar i försäljningsnamnet eller kan anses framhäva ingredienserna på det sätt som avses i artikel 7.2 a och/eller 7.2 b i direktiv 79/112/EEG och det blir därmed obligatoriskt att ange mängden av vitaminer och mineralämnen.

Konsumenten har ingen nytta av denna dubbla information och den kan till och med vara missledande då mängden i enlighet med artikel 7.4 i direktiv 79/112/EEG uttrycks i procent medan den i näringsvärdesdeklarationen anges i mg.

Det är under dessa förhållanden nödvändigt att fastställa ytterligare undantag från regeln om mängdangivelse av ingredienser.

I artikel 7.4 i direktiv 79/112/EEG föreskrivs att den angivna mängden, uttryckt i procent, skall motsvara mängden av ingredienserna vid den tidpunkt då de används. I samma punkt föreskrivs att det skall vara möjligt att tillåta avvikelser från denna princip.

Vissa livsmedels sammansättning påverkas märkbart vid tillagningen eller vid andra behandlingar, eftersom vatten avdunstar från ingredienserna.

För att bättre återspegla livsmedlets verkliga sammansättning och därmed undvika att missleda konsumenten är det för dessa produkter nödvändigt att fastställa ett undantag från det sätt som anges i artikel 7.4 i direktiv 79/112/EEG för att beräkna mängden av ingredienserna.

I artikel 6.5 a i direktiv 79/112/EEG tillämpas samma princip för ingrediensernas ordning i ingrediensförteckningen.

I denna artikel 6 föreskrivs undantag för vissa livsmedel och ingredienser. I en strävan efter enhetlighet finns det därför anledning att fastställa motsvarande undantag för sättet att beräkna mängden.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen i artikel 3b i fördraget kan målet med den planerade åtgärden, dvs. att tillförsäkra ett effektivt genomförande av principen om en mängdangivelse av ingredienser, inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna eftersom de grundläggande reglerna fastställs i gemenskapslagstiftningen. Direktivets bestämmelser är inte mer långtgående än vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

<sup>(1)</sup> EGT L 33, 8.2.1979, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 43, 14.2.1997, s. 21.

<sup>(3)</sup> EGT L 300, 23.11.1994, s. 14.

<sup>(4)</sup> EGT L 88, 5.4.1996, s. 5.

<sup>(5)</sup> EGT L 276, 6.10.1990, s. 40.



De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Ständiga livsmedelskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

1. Artikel 7.2 a och 7.2 b i direktiv 79/112/EEG skall inte tillämpas när uppgiften "innehåller sötningsmedel" eller "innehåller socker och sötningsmedel" anges tillsammans med ett livsmedels försäljningsnamn i enlighet med bestämmelserna i direktiv 94/54/EG.

2. Artikel 7.2 a och 7.2 b i direktiv 79/112/EEG skall inte tillämpas på uppgifter om tillsats av vitaminer och mineralämnen, när dessa ämnen blir föremål för en näringsvärdesdeklaration.

#### Artikel 2

1. Trots den princip som fastställs i artikel 7.4 i direktiv 79/112/EEG skall bestämmelserna i punkterna 2 och 3 i denna artikel gälla vid angivelse av mängden av ingredienser.

2. För livsmedel vars fukthalt minskat till följd av uppvärmning eller annan behandling skall den angivna mängden motsvara mängden av de använda ingredienserna i den färdiga produkten. Denna mängd skall anges i procent.

När mängden av en ingrediens eller den sammanlagda mängden av samtliga ingredienser som uppges i märkningen överstiger 100 % skall procentsatsen ersättas med en uppgift om vikten av den eller de ingrediens(er) som har använts för att framställa 100 gram av den färdiga produkten.

3. Mängden av flyktiga ingredienser skall anges i storleksordning efter vikt i den färdiga produkten.

Mängden av ingredienser som används i koncentrerad eller torkad form och som under framställningen rekonstitueras får anges i storleksordning efter den vikt som ingredienserna hade innan de koncentrerades eller torkades.

Vad gäller koncentrerade eller torkade livsmedel till vilka det är nödvändigt att tillsätta vatten får mängden av ingredienserna anges i storleksordning efter vikt i den rekonstituerade produkten.

#### Artikel 3

Medlemsstaterna skall senast den 31 augusti 1999 anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att

- tillåta handel med produkter som överensstämmer med detta direktiv senast den 1 september 1999,
- förbjuda handel med produkter som inte överensstämmer med detta direktiv senast den 14 februari 2000. Handel med produkter som inte överensstämmer med detta direktiv och som släppts ut på marknaden eller märkts före detta datum får dock fortsätta till dess att lagren tömts.

Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

#### Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 8 mars 1999.

*På kommissionens vägnar*

Martin BANGEMANN

*Ledamot av kommissionen*

## II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 10 februari 1999

om ett förfarande enligt artikel 86 i fördraget  
(IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)

[delgivet med nr K(1999) 239]

(Endast de finska och svenska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(1999/198/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, Första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artikel 3 i denna,

med beaktande av kommissionens beslut av den 5 maj 1997 att inleda ett förfarande i detta ärende,

efter att ha givit det berörda företaget tillfälle att framföra sina synpunkter på de invändningar kommissionen framfört,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, och

av följande skäl:

## I. SAKFÖRHÅLLANDE

## a) Föremål för beslutet

- (1) Kommissionen undersöker för närvarande rabattsystemen för landningsavgifter på flygplatserna inom gemenskapen inom ramen för ett förfarande på eget initiativ till följd av kommissionens beslut 95/364/EG av den 28 juni 1995 i ärende enligt

artikel 90.3 i Romfördraget om det rabattsystem för landningsavgifter som införts på Bryssels nationella flygplats Zaventem<sup>(2)</sup>.

## b) Berört företag

- (2) IImailulaitos/Luftfartsverket (nedan kallat Luftfartsverket) är sedan 1991 ett statligt självfinansierande affärsdrivande verk inom trafikministeriets förvaltningsområde. Dess uppgifter sköttes tidigare av luftfartsförvaltningen, en central enhet på trafikministeriet.
- (3) I lag nr 1123/90 av den 14 december 1990 om stadgar för och instiftande av Luftfartsverket anges verksamhetsformerna och målen för Luftfartsverket. I artikel 2 anges de olika uppgifter som åvilar Luftfartsverket:
- ”Luftfartsverket tillhandahåller flygplats- och flygtrafiktjänster för den civila och militära luftfarten [...]”.
- Luftfartsverket har till uppgift att sköta den allmänna flygsäkerheten samt [...] behandla tillstånd och certifikat [...]”.
- (4) Luftfartsverket tar därvid ut avgifter som ersättning för tjänster i samband med start och landning av luftfartyg som utnyttjar de flygplatsinfrastrukturer verket förvaltar.

<sup>(1)</sup> EGT 13, 21.2.1962, s. 204/62.

<sup>(2)</sup> EGT L 216, 12.9.1995, s. 8.

c) **Det ifrågasatta systemet – Landningsavgifterna**

- (5) Internationella civila flygorganisationen ICAO rekommenderar i sin handbok om flygplats-ekonomi<sup>(3)</sup> sina medlemmar att beräkna landningsavgifterna i förhållande till den högsta startvikten ("MTOW": Maximum take-off-weight). Organisationen ger följande definition av landningsavgiften: "[...] avgifter som tas ut för användningen av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor, inklusive inflygningsmärken, liksom för trafikledning vid inflygning och på flygplatsen."
- (6) Avgiften motsvarar "kostnader för drift och underhåll liksom administrationskostnader som är hänförliga till dessa områden och kostnader för fordon och materiel, inklusive utgifter för arbetskraft, underhållsmaskiner, elektricitet och drivmedel".
- (7) Enligt artikel 6 i lag nr 1123/90 kan landningsavgifterna på de flygplatser som Luftfartsverket förvaltar fastställas genom en förordning. Eftersom någon sådan förordning inte har utfärdats är det

därför Luftfartsverket självt som bestämmer nivån på landningsavgifterna och eventuella tillämpliga rabatter.

- (8) Under år 1998 beräknas de landningsavgifter som Luftfartsverket tar ut på följande sätt:
- För inrikesflyg: 17 eller 20 finska mark (beroende på flygplanets vikt) per ton MTOW<sup>(4)</sup>.
  - För utrikesflyg: 50,50 finska mark per ton MTOW.
- (9) Av miljöskäl multipliceras avgifterna med koefficienten 1,3 för landningar som äger rum mellan 22.00 och 6.00 på alla finska flygplatser utom flygplatsen Helsingfors-Vanda.
- (10) En rabatt som är kopplad till landningsfrekvensen och gäller endast internationella linjer har införts enligt följande tabell:

Antal landningar under de senaste sex månaderna för ett visst flygbolag på samtliga finska flygplatser	Rabatt som tillämpas på samtliga bolagets landningar under de sex kommande månaderna		
	(1996)	(1997)	(1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

- (11) Den 20 maj 1997 skickades ett meddelande om invändningar till Luftfartsverket. Två åtgärder hade befunnits utgöra möjliga överträdelser av artikel 86 i fördraget: dels systemet med progressiva volymrabatter (se skäl 10), dels de avgiftsskillnader som görs beroende på avgångsflygplats (se skäl 8).

d) **Luftfartsverkets huvudargument**

- (12) Luftfartsverket förklarar sig inte känna till skälen för att det frekvensrelaterade rabattsystemet infördes 1977, men hävdar först och främst att "storkunderna" har den fördelen att betalningarna är garanterade.
- (13) Luftfartsverket uttrycker följande uppfattning i detta avseende:
- "För flygplatsinnehavaren är storkunderna också av intresse på grund av den garanterade betalningen från kunden. Storkunderna har aldrig haft några betalningssvårigheter, och det har aldrig varit nödvändigt att kalkylera med kreditförluster."

- (14) Luftfartsverket framhåller dock att de ifrågasatta rabatterna har minskats betydligt under de senaste åren (från 20 % 1989 till 4 % 1998).
- (15) I sitt svar av den 19 november 1997 på en begäran om upplysningar från kommissionen av den 28 oktober 1997 har Luftfartsverket vidare förklarat att rabattsystemet skall avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1999.
- (16) Slutligen har, enligt Luftfartsverket, denna utveckling godkänts av IATA, som vid ett sammanträde med Luftfartsverket i april 1996 "[...] stödde en gradvis förändring av systemet" och begärde att Luftfartsverket inte skulle genomföra någon brutal ändring av sitt system, vilket skulle medföra allvarliga finansiella svårigheter för vissa flygbolag.
- (17) Vad gäller de avgiftsskillnader som beror på avgångsflygplatsen påpekar Luftfartsverket att de tekniska och funktionella krav som ställs på flygplatserna (landningsbanornas längd och hållfasthet, öppettider och flygplatsernas tillgänglighet) skiljer sig åt mellan inrikes- och utrikesflyget. Dessa skilda krav skulle förklara de ifrågavarande avgiftsskillnaderna.

<sup>(3)</sup> Dokument 9562. 1991 ICAO.

<sup>(4)</sup> 1 finsk mark = 0,1681 euro.

## II. RÄTTLIG BEDÖMNING

## a) Tillämpliga bestämmelser och förfaranderegler

- (18) Det skall erinras om att det i rådets förordning nr 141<sup>(5)</sup> om undantag från tillämpning av rådets förordning nr 17 för transportområdet, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1002/67<sup>(6)</sup>, i syfte att beakta de särskilda förhållandena inom transportområdet, fastslås att rådets förordning nr 17 inte skall tillämpas inom denna sektor. Därigenom omfattas endast sådana konkurrensbegränsande metoder som berör marknaderna för transport av förordning nr 141 och, till följd av detta, av de specifika förfarandereglerna för transportområdet.
- (19) Rådets förordning (EEG) nr 3975/87<sup>(7)</sup>, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2410/92<sup>(8)</sup>, innehåller föreskrifter om tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på lufttransporttjänster.
- (20) Tjänster i samband med tillträde till flygplatsinfrastruktur ingår dock inte direkt i den lufttransporttjänst som tillhandahålls de resande. Sådana verksamheter ligger därför utanför tillämpningsområdet för de specifika förfarandereglerna för transportområdet och omfattas i stället av förordning nr 17 då det gäller tillämpningen av fördragets artiklar 85 och 86.

## b) Begreppet företag

- (21) Enligt konsekvent praxis från Europeiska gemenskapernas domstol<sup>(9)</sup> omfattar i gemenskapsrätten begreppet företag varje rättssubjekt som utövar ekonomisk verksamhet oberoende av detta rättssubjekts rättsliga form och finansieringskällor.
- (22) Fördragets artiklar 85 och 86 är tillämpliga på ett offentligt organs handlande, om det är fastställt att staten genom detta organ utövar ekonomisk verksamhet av industriell eller kommersiell natur som består i att erbjuda varor eller tjänster på marknaden. Det saknar betydelse om staten handlar direkt via ett organ som ingår i den offentliga förvaltningen eller via ett rättssubjekt som den har tilldelat särskilda eller exklusiva rättigheter. Det är därför nödvändigt att undersöka arten av de verksamheter som utövas av det offentliga företaget

eller av det rättssubjekt som staten har tilldelat särskilda eller exklusiva rättigheter<sup>(10)</sup>.

- (23) I detta avseende råder det inget tvivel om att Luftfartsverket, vars huvudsakliga verksamhet<sup>(11)</sup> består i att mot avgift tillhandahålla flygbolag tjänster i samband med tillträde till civil flygplatsinfrastruktur, verkligen är ett företag enligt domstolens definition i den mening som avses i artikel 86 i fördraget.

## c) Relevant marknad

- (24) Som domstolen har angivit i målet Genuas hamn<sup>(12)</sup> kan organisation av hamnverksamheter för tredje mans räkning i en enda hamn utgöra en relevant marknad enligt artikel 86. I målet Corsica Ferries II<sup>(13)</sup> beaktade domstolen likaledes som relevant marknad marknaden för lotstjänster i Genuas hamn.
- (25) Om man överför detta resonemang till flygplatser är således den relevanta marknaden den tjänstemarknad som sammanhänger med tillträde till flygplatsinfrastruktur för vilken en avgift skall betalas. Det handlar om samma definition av marknaden som den som valdes i kommissionens beslut 95/364/EG<sup>(14)</sup>.
- (26) Mer specifikt rör det sig om drift och underhåll av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygtrafikledning av civila flygplan.
- (27) I övrigt utgör marknaden för transport av passagerare och varor på korta och medellånga flygförbindelser inom EES en angränsande men separat marknad som påverkas av effekterna av ett företags otillbörliga beteende på marknaden för tjänster i samband med start och landning. Också på den marknaden kan således effekterna av ett missbruk av Luftfartsverkets dominerande ställning ge sig till känna.
- (28) Av de 25 flygplatser som förvaltas av Luftfartsverket har endast fem någon mer betydande internationell trafik (Helsingfors-Vanda, Vasa, Åbo, Björneborg och Tammerfors). Med undantag av Helsingfors omfattar denna internationella trafik några avgångar till Stockholm, Hamburg, Köpenhamn, Petrozavodsk (Ryssland), Murmansk (Ryssland) och Luleå (Sverige) samt ett flertal charterflygningar.
- (29) Dessa flygplatser med internationell trafik är inte inbördes utbytbara i någon större utsträckning, och var och en av dem kan därför betraktas som en separat geografisk marknad.

<sup>(10)</sup> Se dom av den 16 juni 1987 i mål 118/85, Kommissionen mot Italien, Rec. 1987, s. 2599, 2621, punkterna 7 och 8 samt dom av den 18 mars 1997 i mål C-343/95, Diego Cali & Figli Srl mot Servizi Ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), REG 1997, s. I-1547, punkterna 16, 17 och 18.

<sup>(11)</sup> Se skälen 2, 3 och 4.

<sup>(12)</sup> Dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, Mercii convenzionali porto di Genova SpA mot Siderurgica Gabrielli SpA, Rec. 1991, s. I-5889.

<sup>(13)</sup> Dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl mot Corpo dei piloti del porto di Genova ("Corsica Ferries II"), Rec. 1994, s. I-1783.

<sup>(14)</sup> Se fotnot 2.

<sup>(5)</sup> EGT 124, 28.11.1962, s. 2751/62.

<sup>(6)</sup> EGT 306, 16.12.1967, s. 1.

<sup>(7)</sup> EGT L 374, 31.12.1987, s. 1.

<sup>(8)</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 18.

<sup>(9)</sup> Se särskilt dom av den 23 april 1991 i mål C-41/90, Höfner & Elser, Rec. 1991, s. I-1979, 2016, punkt 21 och dom av den 17 februari 1993 i de förenade målen C-159 och C-160/91, Poucet, Rec. 1993, s. I-637, punkt 17.

- (30) De flygbolag som, nationellt eller inom EES, utför reguljära flygtrafik tjänster eller charterflygtjänster med ankomst eller avgång i Finland måste nämligen utnyttja de flygplatser som förvaltas av Luftfartsverket (av de 29 flygplatserna i Finland är endast fyra privata och förvaltas inte av Luftfartsverket). Avståndet till de andra är flera hundra kilometer och de är belägna i andra medlemsstater.
- (31) För många passagerare som reser från eller till Finland är därför de luftfartstjänster, nationellt eller inom EES, som utnyttjar flygplatser som förvaltas av Luftfartsverket inte utbytbara mot tjänster som erbjuds av andra flygplatser inom EES.
- (32) Flygtransportföretag som utför tjänster, nationellt eller inom EES, med avgång eller ankomst i Finland har därför inget annat val än att utnyttja de flygplatser som förvaltas av Luftfartsverket och de tjänster i samband med tillträde till infrastruktur på flygplatserna som erbjuds på dessa flygplatser.

#### d) Dominerande ställning

- (33) Enligt domstolens rättspraxis kan ett företag som har ett lagstadgat monopol på en väsentlig del av den gemensamma marknaden anses ha en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 86 i fördraget<sup>(15)</sup>.
- (34) Detta är fallet för Luftfartsverket som i praktiken, genom den exklusiva rätt det beviljats som flygplatsmyndighet enligt lag 1123/90, innehar en dominerande ställning på marknaden för tjänster som sammanhänger med flygplans start och landning, för vilka den nu granskade avgiften tas ut, på var och en av de fem nämnda finska flygplatserna som har internationell trafik.

#### e) Väsentlig del av den gemensamma marknaden

- (35) De fem finska flygplatser som upprätthåller förbindelser inom EES utnyttjades av sammanlagt cirka nio miljoner passagerare under 1996 och befördrade över 91 000 ton fraktgods.
- (36) Man kan därför hävda att dessa flygplatser som ombesörjer förbindelser inom EES tillsammans utgör en väsentlig del av den gemensamma marknaden om man på det aktuella ärendet tillämpar domstolens resonemang i domarna Crespelle<sup>(16)</sup>

och Almelo<sup>(17)</sup>. I Crespelle-domen förklarade domstolen nämligen att genom att "på detta sätt, till förmån för dessa företag, införa en rad sidoordnade monopol, som är territoriellt begränsade, men som i sin helhet täcker hela territoriet i en medlemsstat, skapar dessa nationella bestämmelser en dominerande ställning enligt artikel 86 i fördraget på en väsentlig del av den gemensamma marknaden"<sup>(18)</sup>.

- (37) Så mycket mera kan en rad sidoordnade monopol som kontrolleras av samma företag (Luftfartsverket) antas utgöra en väsentlig del av den gemensamma marknaden.

#### f) Missbruk av dominerande ställning

##### *Det frekvensbaserade rabattsystemet*

- (38) Med hänsyn till Luftfartsverkets besked att systemet skall avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1999 och till kommissionens redan etablerade praxis i dess beslut 95/364/EG behandlas detta system, som utgjorde anledning till invändning enligt artikel 86 i fördraget, inte vidare i detta beslut.

##### *Skillnaderna i avgiftsbelopp beroende på flygningarnas art (inrikes eller inom EES)*

- (39) Artikel 86 avser konkurrensbegränsande beteenden som företagen har infört på eget initiativ. Enligt artikel 86 får ett företag, som har en dominerande ställning på en väsentlig del av den gemensamma marknaden, inte tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel.
- (40) I detta avseende är domstolens dom i målet Corsica Ferries II<sup>(19)</sup> mycket tydlig. I den slog domstolen nämligen fast följande:

"1) Artikel 1.1 i rådets förordning nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstaterna inbördes samt mellan medlemsstaterna och tredje land medger inte att det i en medlemsstat för identiska lotstjänster tillämpas olika prissättning beroende på om det fartyg som utför sjötransporttjänster mellan två medlemsstater har tillstånd eller ej till sjöfartscabotage, vilket är förbehållet fartyg under inhemsk flagg.

<sup>(15)</sup> Domar av den 23 april 1991 i mål C-41/90, "Höfner & Elser", Rec. 1991, s. I-1979, punkt 28, och av den 18 juni 1991 i mål C-260/89, "ERT", Rec. 1991, s. I-2925, punkt 31.

<sup>(16)</sup> Dom av den 5 oktober 1994 i mål C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle mot Coopérative d'élévage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne ("Crespelle"), Rec. 1994, s. I-5077.

<sup>(17)</sup> Dom av den 27 april 1994 i mål C-393/92, Commune d'Almelo et autres mot NV Energiebedrijf Ijsselmij ("Almelo"), Rec. 1994, s. I-1477.

<sup>(18)</sup> Punkt 17.

<sup>(19)</sup> Se fotnot 13.

2) Genom artiklarna 90.1 och 86 i EG-fördraget är det förbjudet för en nationell myndighet att, när den godkänner de priser som fastställts av ett företag som tilldelats den exklusiva rätten att tillhanda obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, verka för att företaget skall tillämpa olika pris-sättning på sjötransportföretag beroende på om dessa utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar som är belägna inom det nationella territoriet, i den mån det påverkar handeln mellan medlemsstaterna."

(41) I sina slutsatser i samma mål gjorde generaladvokat Van Gerven gällande följande <sup>(20)</sup>:

"Det som är av vikt är att det inte finns något samband mellan dessa olikheter i prissättningen och arten av den lotstjänst som erbjuds och som är fullkomligt identisk i bägge fallen [...]. Jag anser för min del att vi här uppenbarligen har att göra med ett fall av tillämpning av den form av missbruk av dominerande ställning som avses i artikel 86 andra stycket c i EG-fördraget och som består i att 'tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel' (\*).

(\* ) Fotnot 61: I detta avseende kan man dra en parallell med den situation som granskades i målet United Brands/kommissionen (dom av den 14.2.1978, mål C-27/76). Domstolen fann där att UBC:s politik med diskriminerande prissättning genom att distributörer/mognare fakturerades med olika belopp i olika medlemsstater för leveranser av i princip identiska kvantiteter och slag av bananer utgjorde ett missbruk av dominerande ställning av följande skäl: 'Dessa diskriminerande priser, som varierade i de olika medlemsstaterna, utgjorde i lika hög grad hinder för den fria rörligheten för varor' (punkt 232), och att det följaktligen hade 'uppstått en sträng avskärmning av de nationella marknaderna med artificiella skillnader i prisnivåerna, vilket för vissa distributörer/mognare medförde konkurrensnackdelar, och konkurrensen hade således snedvridits i förhållande till det konkurrensläge som borde råda' (punkt 233). Samma resonemang kan med tillämpliga ändringar föras i detta mål: den differentierade prissättning som bolaget tillämpar utgör ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom gemenskapen och skapar en konkurrensnackdel för de företag som erbjuder sådana tjänster."

(42) Om man tillämpar dessa argument på flygplatssektorn, framstår det tydligt att detta system med diffe-

rentierade landningsavgifter (högre avgifter för flygningar inom EES), som Luftfartsverket har infört, får till följd att det tillämpas olika villkor för samma start- och landningstjänster för flygbolagen, varigenom dessa får en konkurrensnackdel, och ordningen utgör följaktligen ett missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

(43) Det är uppenbart att den direkta effekten av ett sådant system är att det skapas nackdelar för de företag som garanterar flygningar inom gemenskapen genom en artificiell påverkan på företagens nettokostnader beroende på om de utför förbindelser nationellt eller inom EES.

(44) I fråga om detta fördragsbrott hävdade Luftfartsverket att det var motiverat att införa ett sådant system, eftersom "de tekniska och funktionella kraven på flygplatserna, och följaktligen dessas kostnader, är olika för inrikes- och utrikesflyg, särskilt av följande skäl:

- i) Kraven på banlängd är olika.
- ii) Kraven på banornas hållfasthet är olika.
- iii) Kraven på flygplatsernas öppettider är olika.
- iv) Kraven på flygplatsernas tillgänglighet är olika".

(45) Luftfartsverket för särskilt fram följande argument:

- i) Kraven på banlängd
  - Längden på flyglinjerna inom Finland är i genomsnitt 300–400 km, medan längden på flyglinjerna mellan Finland och de andra medlemsländerna i genomsnitt är 1 500–2 000 km och som mest 3 000 km (Helsingfors–Madrid).
  - Den flygplansflotta som används i inrikes flygtrafik består av mindre plan än de som används i trafiken inom EES.
  - I inrikestrafiken är flygplanens faktiska vikt lägre, eftersom sträckorna är kortare än i den internationella trafiken.
  - Flygplanens storlek och flygsträckans längd är avgörande för kraven på banlängd.
  - Inom inrikes flygtrafik är det tillräckligt med en banlängd på 2 000 m. Vid flygtrafik inom EES måste däremot banlängden vara minst 2 400 m. Vid trafik mellan Finland och övriga Europa måste banorna således vara omkring 25 % längre än vad som krävs vid inrikestrafik.

<sup>(20)</sup> Punkt 34.

— För att få ta emot en flotta av större dimension, måste flygplatserna tillhöra en högre kategori i fråga om säkerhet och räddningsorganisation. Detta kräver betydande mänskliga resurser och är kostnadskrävande.

Underhålls- och kapitalkostnaderna skulle sammanfattningsvis vara högre för trafik inom EES än för inrikestrafik.

(46) Dessa argument, som Luftfartsverket för fram, kan diskuteras av följande skäl:

— Flera inrikeslinjer omfattar sträckor av samma dimension som flyglinjerna inom EES. Detta gäller bl.a. linjerna Helsingfors—Vanda/Ivalo, Mariehamn/Kittilä och Åbo/Rovaniemi,

— Vissa av flygförbindelserna inom EES är relativt korta: Helsingfors/Stockholm (cirka 405 km), Helsingfors/Göteborg (cirka 810 km), Helsingfors/Oslo (cirka 810 km) eller Helsingfors/Köpenhamn (cirka 910 km).

— Längden på den linje som skall trafikeras är inte det enda kriterium som flygbolagen går efter när de väljer ut vilka plan som skall ingå i flottan.

— Luftfartsverket har angett att en banlängd på 2 000 m är tillräcklig för inrikesflyg. Flygningar inom EES eller utrikestrafiken i övrigt skulle kräva ytterligare 400 m. Detta krav har dock redan tillgodosetts på de flesta finska flygplatserna, eftersom endast sex av de 25 flygplatser som Luftfartsverket förvaltar har banor som är kortare än 2 400 m<sup>(21)</sup>.

(47) Av de uppgifter kommissionen har tillgång till framgår det dessutom att vissa av de flygplatser som har landningsbanor som är kortare än 2 400 m trots detta har trafik mellan Finland och de övriga EES-länderna. Det gäller särskilt följande flygplatser: Villmanstrand (2 000 m), Mariehamn (1 900 m), Björneborg (2 000 m) och Vasa (2 000 m)<sup>(22)</sup>. Detta argument är således inte relevant.

(48) Vad gäller uppgiften att de plan som används i inrikestrafik skulle vara mindre än de som används vid trafik mellan Finland och de övriga EES-länderna finner kommissionen att så inte alltid är fallet. Flygbolaget Finnair använder t.ex. samma plan (MD-80) på inrikeslinjer (t.ex. Helsingfors—Uleåborg) som på linjer inom gemenskapen som t.ex. Helsingfors—Alicante eller Helsingfors—Barcelona.

(49) Luftfartsverket hävdar vidare att "det sedan 1994 har följt statistiken över kostnadsutvecklingen för produkterna, särskild kostnaderna för tjänster i anslutning till manöverplattorna" och att "enligt

produktkostnaderna under 1995 kostnaderna per ton (MTOW) för tjänster i anslutning till manöverplattorna för den internationella trafiken var cirka 50 % högre än de motsvarande kostnaderna för inrikestrafiken". Följden av detta är enligt Luftfartsverket att "landningsavgifter som uteslutande bygger på MTOW inte uppfyller kraven för att man skall kunna fastställa kostnadsbaserade priser, och landningsavgifterna för internationell trafik bör därför vara högre".

(50) Luftfartsverket har dock självt medgivit att den påstådda skillnaden mellan de kostnader som orsakas av en landning vid trafik inom EES och dem som uppstår vid en landning inom inrikestrafiken är lägre än skillnaden mellan landningsavgiften för flygningar inom EES och landningsavgiften inom inrikesflyget.

ii) Kraven på banornas hållfasthet

(51) Med hänsyn till att tyngre flygplan används inom internationell trafik, bör enligt Luftfartsverket "ytbeläggningen på banorna vara cirka 10 % starkare då det gäller internationell trafik".

(52) Detta argument kan bemötas med att faktorn banhållfasthet redan har tagits med i beräkningen genom att avgiften beräknas utifrån planets vikt.

iii) Kraven på flygplatsernas öppettider och tillgänglighet

(53) Luftfartsverket hävdar att, eftersom 90 % av den internationella lufttrafiken passerar via Helsingfors flygplats och tidtabellerna för de internationella flygningarna är koncentrerade till morgon- och kvällstid, måste flygplatserna i övriga Finland hålla öppet morgon och kväll för att betjäna anslutningsflyget. Därför "måste kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna tas med vid den kostnadsbaserade beräkningen av passageraravgifterna".

(54) Luftfartsverket gör gällande att "internationell trafik kräver större utrymme på passagerarterminalerna och på parkeringsplatserna samt en högre servicenivå än inrikestrafik. Detta leder till att Luftfartsverket måste ta med produktionskostnaderna i beräkningen då passageraravgifterna fastställs".

(55) Dessa två sistnämnda argument har inte något samband med det system som behandlas i detta beslut. Eftersom, enligt Luftfartsverket, de kostnader som orsakas av kraven på flygplatsernas öppettider och tillgänglighet tas med vid beräkningen av passageraravgifterna, kan de följaktligen inte ingå även i underlaget för landningsavgifterna.

(56) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att inget av de argument som Luftfartsverket för

<sup>(21)</sup> Källa: Europe Airport Database (ACI).

<sup>(22)</sup> Källa: Statistic of Finnish Civil Aviation.

fram kan motivera införandet av ett avgiftssystem som diskriminerar mellan inrikesflygningar och flygningar mellan Finland och andra EES-länder, som är fallet med den ordning som Luftfartsverket har infört.

**g) Påverkan på handeln mellan medlemsstater**

- (57) I sin dom i målet *Corsica Ferries II* <sup>(23)</sup> sa domstolen att diskriminerande förfaranden "kan påverka handeln mellan medlemsstater, eftersom de berör företag som utför transporter mellan två medlemsstater".
- (58) Efter det att en begäran om upplysningar enligt artikel 11 i förordning nr 17 riktats till Luftfartsverket framkom det att det inte finns någon flygplatsuppdelad statistik där trafik till EES skiljs från övrig internationell trafik.
- (59) I fråga om Helsingfors flygplats, där trafiken under 1996 omfattade 7,7 miljoner passagerare, råder det inget tvivel om att systemet i fråga påverkar handeln mellan medlemsstater.
- (60) Vad gäller de övriga flygplatser i Finland som ombesörjer förbindelser inom EES (Vasa, Åbo, Björneborg och Tammerfors), har dessa flygplatser, förutom chartertrafik till medlemsstater i Medelhavsområdet och till Kanarieöarna, trafik till Stockholm med i genomsnitt sex avgångar per dag (Vasa och Åbo), fem avgångar per dag (Tammerfors) och två avgångar per dag (Björneborg). Dessa flygningar till Stockholm har anslutningar till flyg till Amsterdam, Billund, Bryssel, Köpenhamn, Düsseldorf, Frankfurt, Göteborg, Hamburg, London, Manchester, Milano, München, Paris och Wien, antingen via alliansen Lufthansa/SAS eller via Finnair (och dess partner inom "code-sharingssystemet").

I följande tabell anges de internationella flygningarnas andel av de berörda flygplatsernas totala trafik, mätt i antal passagerartransporter:

(%)

Flygplats	Inrikestrafik	Utrikestrafik
Helsingfors/Vanda	30	70
Vasa	66	34
Åbo	51	49
Björneborg	72	28
Tammerfors	49	51

Källa: Statistic of Finnish Civil Aviation, 1996, s. 9.

- (61) Det är därför berättigat att hävda att det ifrågavarande systemet, som tillämpas på dessa fem flygplatser, påverkar handeln mellan medlemsstater.

**h) Slutsats**

- (62) Den föregående analysen har visat att det system för beräkning av landningsavgifter som Luftfartsverket tillämpar medför att olika avgifter betalas beroende på planens avgångsflygplats (inrikes eller inom gemenskapen) för samma tjänster med flygledning och utnyttjande av taxibanor och plattor utan att det finns något objektivt skäl till detta.
- (63) Kommissionen finner följaktligen att systemet i fråga är diskriminerande och snedvrider konkurrensen på den relevanta marknaden i strid med bestämmelserna i artikel 86 andra stycket c i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Ilmailulaitos/Luftfartsverket har brutit mot bestämmelserna i artikel 86 i fördraget genom att utnyttja sin dominerande ställning som finsk flygplatsoperatör till att införa landningsavgifter som är diskriminerande beroende på flyglinjens art (inrikes eller inom EES) på flygplatserna i Finland.

*Artikel 2*

Ilmailulaitos/Luftfartsverket åläggs att upphöra med det fördragsbrott som avses i artikel 1 och att inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits i detta syfte.

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Ilmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50, FIN-01531 Vanda, Finland.

Utfärdat i Bryssel den 10 februari 1999.

*På kommissionens vägnar*

Karel VAN MIERT

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(23)</sup> Se fotnot 13.



## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 10 februari 1999

om ett förfarande enligt artikel 90 i fördraget  
(IV/35.703 — Portugisiska flygplatser)

[delgivet med nr K(1999) 243]

(Endast den portugisiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/199/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
FATTAT DETTA BESLUTmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Euro-  
peiska gemenskapen, särskilt artiklarna 86, 90.1 och 90.3 i  
detta,efter att ha givit de portugisiska myndigheterna, *Aero-  
portos e Navegação Aérea — Empresa Pública, TAP Air  
Portugal* och *Portugalia* tillfälle att meddela sina  
synpunkter på de invändningar som kommissionen fram-  
fört, och

av följande skäl:

## I. SAKFÖRHÅLLANDE

## a) Den statliga åtgärden i fråga

- (1) Detta förfarande gäller det rabattsystem för land-
- 
- ningsavgifter och de skillnader i dessa landningsav-
- 
- gifter beroende på startplatserna för flygningarna
- 
- som införts på de portugisiska flygplatserna.

Enligt artikel 18 i lagdekret nr 102/90 av den  
21 mars 1990 skall beloppen för avgifterna för flyg-  
trafiken på de flygplatser som förvaltas av Aero-portos e Navegação Aérea ANA fastställas genom  
en förordning efter hörande av det portugisiska  
luftfartsverket. I punkt 3 i denna artikel anges att  
det är möjligt att införa skilda avgifter beroende på  
varje enskild flygplats kategori, funktion och  
utnyttjandegrad.I förordningsdekret (*Decreto regulamentar*) nr 38/  
91 av den 29 juli 1991 fastställs närmare bestäm-  
melser för landningsavgifterna:”Artikel 4.1: En start- och landningsavgift skall tas  
ut för varje landning, beräknad utifrån den högsta  
startmassa (MTOW) som anges i flygvärdighetsbe-  
viset.Artikel 4.5: För inrikesflyg skall en rabatt på 50 %  
lämnas.”Regeringen utfärdar varje år en förordning om  
uppdatering av nivåerna på landningsavgifterna.

- (2) Följande rabattsystem infördes genom förordning
- 
- (Portaria 352/98) av den 23 juni 1998 i enlighet
- 
- med lagdekret nr 102/90.

Lissabons flygplats	Avgifter (PTE/t)	Rabatt i förhållande till det första 50-talet land- ningar per månad (%)
1 – 50 landningar per månad	1 146	
Avgift för det följande 50-talet landningar	1 063	– 7,2
Tredje 50-tal	979	– 14,6
Fjärde 50-tal	888	– 22,5
Därutöver	771	– 32,7
<b>Flygplatserna i Porto och Faro samt på Azorerna</b>		
Första 50-tal	1 146	
Andra 50-tal	938	– 18,4
Tredje 50-tal	866	– 24,4
Fjärde 50-tal	786	– 31,4
Därutöver	681	– 40,6

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998.

**b) Berört företag och berörda tjänster**

- (3) ANA är ett offentligt företag som ansvarar för förvaltningen av tre flygplatser på portugisiska fastlandet (Lissabon, Faro och Porto), fyra flygplatser på Azorerna (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria och Flores) och andra flygplatser samt för trafikkontrollen. Flygplatserna på Madeira och tillhörande är förvaltas av ANAMS.

I artikel 3.1 i lagdekret nr 246/79 om bildande av bolaget ANA föreskrivs följande

”ANA-EP skall ha till uppgift att i bolagsform driva och utveckla de offentliga tjänsterna till stöd för den civila lufttrafiken med verksamhetsmålet att styra, leda och kontrollera lufttrafiken samt att ansvara för start och landning av luftfartyg samt embarkering, debarkering och befordran av passagerare, gods och post”.

- (4) ANA-EP lämnar därför tillstånd till de flygbolag som önskar få tillträde till de flygplatsinfrastrukturer bolaget förvaltar. ANA levererar tjänster till dessa bolag i samband med start och landning och tar som ersättning för detta ut avgifter, vilkas nivåer och belopp fastställs genom förordningar<sup>(1)</sup>.

**c) Landningsavgifterna**

- (5) Internationella civila flygorganisationen ICAO rekommenderar i sin handbok om flygplatsekonomi<sup>(2)</sup> sina medlemmar att beräkna landningsavgifterna i förhållande till den högsta startmassan. Organisationen ger följande definition av landningsavgiften:

”Avgifter som tas ut för användandet av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor, inklusive inflygningsmärken, liksom för trafikledning vid inflygning och på flygplatsen.”

- (6) Avgiften motsvarar ”kostnader för drift och underhåll liksom administrationskostnader som är hänförliga till dessa områden och kostnader för fordon och materiel, inklusive utgifter för arbetskraft, underhållsmaskiner, elektricitet och drivmedel”.

**d) De portugisiska myndigheternas och ANA:s huvudargument**

- (7) De portugisiska myndigheterna anger följande motiv för tillämpningen av skilda avgifter beroende på startplatsen för flygningen:

— För det första trafikeras inom inrikestrafiken flygplatser på öar där det inte finns något alternativ till lufttrafik.

— För det andra är de övriga inrikesflyglinjerna mycket korta och billiga.

- (8) De portugisiska myndigheterna framhåller de ekonomiska och sociala sammanhållningsaspekter som ligger till grund för detta system.

- (9) Då det gäller rabatterna på internationella flygningar står de portugisiska flygplatserna inför konkurrens från flygplatserna i Madrid och Barcelona som har samma form av prissättning. De portugisiska myndigheterna önskar även verka för att skalfördelar uppnås genom ett högre utnyttjande av de portugisiska flygplatserna och av Portugal som turistmål.

- (10) ANA har uppgivit att inrättandet av ett system med skilda avgifter och rabatter på dessa syftade till att uppnå de båda följande målen:

— Att tillämpa en prispolitik liknande den som gäller på flygplatserna i Madrid och Barcelona, som är belägna inom samma geografiska område.

— Att minska driftskostnaderna för de transportföretag som oftast och mest regelbundet utnyttjar de flygplatser som förvaltas av ANA.

**II. RÄTTSLIG BEDÖMNING****a) Artikel 90.1**

- (11) Enligt artikel 90.1 i fördraget skall medlemsstaterna ”beträffande offentliga företag och företag som de beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter inte vidta och inte heller bibehålla någon åtgärd som strider mot reglerna i detta fördrag, i synnerhet reglerna i artiklarna 6 samt 85–94.”

- (12) Lagdekret nr 246/79 ger ANA exklusiv rättighet att förvalta flygplatsinfrastrukturerna i Lissabon, Porto och Faro samt på Azorerna.

ANA är enligt sin bolagsordning ett sådant offentligt företag som avses i artikel 90.1.

- (13) Enligt artikel 21 i lagdekret nr 246/79 godkänner staten de priser och avgifter som ANA föreslår.

Den prispolitik som ANA-EP för närvarande tillämpar bygger således på bestämmelser i lagar

<sup>(1)</sup> Se skälen 1 och 2.

<sup>(2)</sup> Dokument 9562.1991 ICAO.

(lagdekret nr 246/79 och 102/90) och förordningar (38/91 och 24/95) och har fastställts av regeringen genom förordning 352/98.

Dessa olika bestämmelser i lagar och förordningar kan således betraktas som statliga åtgärder enligt artikel 90.1.

#### b) Artikel 86

##### *Relevant marknad*

- (14) Den relevanta marknaden är marknaden för tjänster i samband med tillträde till flygplatsinfrastruktur, för vilka avgiften tas ut, dvs. drift och underhåll av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygledning.

Som domstolen har angivit i målet Genuas hamn<sup>(3)</sup> kan organisation av hamnverksamheter för tredje mans räkning i en enda hamn utgöra en relevant marknad enligt artikel 86. Domstolen betraktade likaledes marknaden för lotstjänster i Genuas hamn som relevant marknad i sin dom i målet "Corsica Ferries II"<sup>(4)</sup>.

Domstolen byggde sitt resonemang på det faktum att om en operatör önskar erbjuda en transporttjänst på en given sjöfartsrutt är tillträdet till hamnanläggningarna på avgångs- och ankomstorterna för denna förbindelse ett nödvändigt villkor för att tjänsten skall kunna utföras.

Detta resonemang kan lätt överföras till lufttransportsektorn och till tillträdet till flygplatser. Det rör sig om samma definition av marknaden som den som valdes i kommissionens beslut 95/364/EG av den 28 juni 1995<sup>(5)</sup> om det rabattsystem för landningsavgifter som införts på Bryssels nationella flygplats.

- (15) I övrigt utgör marknaden för transport av passagerare och varor på korta och medellånga flygförbindelser inom gemenskapen en angränsande men separat marknad som påverkas av effekterna av ett företags otillbörliga agerande på marknaden för tjänster i samband med start och landning. Också på den marknaden kan således effekterna av ett missbruk av ANA:s dominerande ställning ge sig till känna.

<sup>(3)</sup> Dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, punkt 15, Rec. 1991, s. I-5889, punkt 15.

<sup>(4)</sup> Dom av den 17 maj i mål C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl mot Corpo dei piloti del Porto di Genova, Rec. 1994, s. I-1783.

<sup>(5)</sup> EGT L 216, 12.9.1995, s. 8.

- (16) Av de sju flygplatser som förvaltas av ANA har endast tre någon mer betydande trafik inom gemenskapen (Lissabon, Porto och Faro).

- (17) Dessa sju flygplatser är inte utbytbara i någon större utsträckning, och var och en av dem kan därför betraktas som en separat geografisk marknad.

De flygbolag som utför reguljära flygtrafiktjänster eller charterflygtjänster, nationellt eller inom gemenskapen, med avgång eller ankomst i Portugal måste nämligen utnyttja de flygplatser som förvaltas av ANA. Flygplatserna i Porto, Lissabon och Faro samt på Azorerna är inte utbytbara, eftersom de ligger på flera tiotals mils avstånd från varandra och var och en har ett väl avgränsat upptagningsområde som motsvarar olika turistregioner: flygplatsen i Lissabon betjänar huvudstaden och centrala Portugal, den i Porto betjänar de norra delarna, Faro de södra och Ponta Delgada, Horta Santa Maria och Flores och ögruppen Azorerna. Järnvägs- och landsvägsförbindelserna kan inte heller erbjuda fullgoda alternativ för förbindelserna mellan Lissabon, Porto och Faro.

De enda internationella flygplatser som skulle kunna betjäna samma geografiska område, nämligen Madrid och Barcelona, ligger på mer än 60 mils avstånd från de internationella portugisiska flygplatserna och saknar också sådana tillfredsställande förbindelser via landsväg eller järnväg som skulle kunna göra dem till ett realistiskt alternativ.

Lissabon och Madrid kan dock anses konkurrera, när ett flygbolag vill utnyttja någon av dessa flygplatser som flygknutpunkt (hub). Man skall dock ta hänsyn till att den totala landningsvolymen i Lissabon är marginell.

Vad gäller flygplatserna på ögruppen Azorerna är utbytbarheten mellan Ponta Delgada, Terceira och Horta också mycket låg på grund av det faktum att var och en av dessa flygplatser betjänar en särskild ö, och att sjöförbindelserna mellan dessa öar är relativt tidskrävande och inte särskilt täta.

- (18) För ett stort antal passagerare som reser från eller till Portugal är de flygresetjänster, nationellt eller inom gemenskapen, som utnyttjar de flygplatser som förvaltas av ANA därför inte utbytbara mot tjänster som erbjuds på andra flygplatser inom gemenskapen.

- (19) De lufttransportföretag som utför tjänster nationellt eller inom gemenskapen med avgång eller ankomst i Portugal har därför inget annat val än att utnyttja de flygplatser som förvaltas av ANA och de tjänster för tillträde till flygplatsinfrastruktur som erbjuds på dessa flygplatser.

*Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

- (20) I sin dom i målet "Corsica Ferries II" <sup>(6)</sup>, fann domstolen att diskriminerande förfaranden "kan påverka handeln mellan medlemsstater, eftersom de berör företag som utför transporter mellan två medlemsstater".

Andelen för trafiken inom gemenskapen på de portugisiska flygplatserna framgår av följande tabell:

**Passagerartrafik (med undantag av transitpassagerare)**

Flygplats	Internationella passagerare (%)	Passagerare inom EG (%)	Inrikespassagerare (%)	Summa (miljoner)
Lissabon	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

*Källa:* Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998 — uppgifter för 1997.

A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

**Godstrafik**

Flygplats	Internationell godstrafik (%)	Godstrafik inom EG (%)	Inrikes godstrafik (%)	Summa (tusen ton)
Lissabon	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

*Källa:* Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998 — uppgifter för 1997.

A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

Vad gäller flygplatserna på det portugisiska fastlandet framgår påverkan på handeln mellan medlemsstaterna klart av de föregående uppgifterna. En betydande majoritet av trafiken sker nämligen mellan Portugal och någon annan av gemenskapens medlemsstater.

På de fyra flygplatserna på Azorerna förekommer uteslutande inrikestrafik eller trafik från tredje land. Den ifrågasatta statliga åtgärden kan därför i detta hänseende inte antas påverka handeln mellan medlemsstaterna. Inte desto mindre skall fördragets och sekundärrättens bestämmelser om det fria tillhandahållandet av tjänster respekteras.

*Väsentlig del av den gemensamma marknaden*

- (21) De flygplatser som förvaltas av ANA hade följande trafik under 1997:

<sup>(6)</sup> Se fotnot 4.

Flygplats	Passagerare (milj) (inkl. transit)	Gods (tusen ton)
Lissabon	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Källa: Skrivelse från de portugisiska myndigheterna av den 16 juli 1998.

A = Flygplats på ögruppen Azorerna.

Flygplatserna i Lissabon, Porto och Faro har betydande trafik som överstiger två miljoner passagerare (6,8 miljoner för Lissabon, 2,3 miljoner för Porto och 3,8 miljoner för Faro) och täcker hela Portugals fastlandsterritorium. Man kan därför hävda att dessa flygplatser som ombesörjer förbindelser inom gemenskapen tillsammans utgör en väsentlig del av den gemensamma marknaden om man på det aktuella ärendet tillämpar domstolens resonemang i domarna Crespelle<sup>(7)</sup> och Almelo<sup>(8)</sup>. I Crespelldomen förklarade domstolen nämligen att genom att "på detta sätt, till förmån för dessa företag, införa en rad sidoordnade monopol, som är territoriellt begränsade, men som i sin helhet täcker hela territoriet i en medlemsstat, skapar dessa nationella bestämmelser en dominerande ställning enligt artikel 86 i fördraget på en väsentlig del av den gemensamma marknaden"<sup>(9)</sup>.

- (22) Så mycket mera kan en rad sidoordnade monopol som kontrolleras av samma företag (ANA) antas utgöra en väsentlig del av den gemensamma marknaden.

Bolag	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Genomsnitt	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Källa: Antal landningar per månad och bolag — Bilaga 3 till skrivelse från ANA av den 29 juli 1997.

### Dominerande ställning

- (23) I sin dom i mål Corsica Ferries III<sup>(10)</sup> förklarade domstolen att "ett företag som har ett lagstadgat monopol på en väsentlig del av den gemensamma marknaden anses ha en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 86 i fördraget"<sup>(11)</sup>.

Det offentligägda företaget ANA innehar således genom den exklusiva rättighet som det tilldelats genom lagdekret nr 246/79 beträffande varje flygplats som det förvaltar en dominerande ställning på marknaden för avgiftspliktiga tjänster i samband med flygplans start och landning.

### Missbruk av dominerande ställning

- (24) Det system med landningsavgifter och rabatter på dessa avgifter som ANA har infört, och som den portugisiska regeringen har godkänt efter ett samrådsförfarande, får till följd för flygbolagen att olika villkor tillämpas på likvärdiga prestationer i samband med start och landning, vilket medför en konkurrensnackdel för vissa flygbolag.

a) Rabatter som bygger på antalet landningar

- (25) Rabatten på 7,2 % i Lissabon (18,4 % på de andra flygplatserna) tillämpas efter den femtionde landningen under en månad. Efter den hundra och den hundrafemtionde landningen tillämpas rabatter på 14,6 resp. 22,5 % i Lissabon (24,4 resp. 31,4 % på andra flygplatser). De därpå följande landningarna får en rabatt på 32,7 % i Lissabon (40,6 % på de andra flygplatserna).

I Lissabon åtnjuter följande flygbolag rabatter:

(Den genomsnittliga procentsatsen har beräknats genom successiv tillämpning av de olika rabattnivåerna. Denna procentsats motsvarar den rabatt som ANA faktiskt beviljat de följande flygbolagen på samtliga deras flygningar.)

(%)

<sup>(7)</sup> Dom av den 5 oktober 1994 i mål C-323/93, Crespelle, Rec. 1994, s. I-5077.

<sup>(8)</sup> Dom av den 27 april 1994 i mål C-393/92, Almelo, Rec. 1994, s. I-1477.

<sup>(9)</sup> Punkt 17 (ej officiell översättning).

<sup>(10)</sup> Dom av den 18 juni 1998 i mål C-266/96, Corsica Ferries France SA mot Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl och Ministero dei Trasporti e della Navigazione, REG 1998, s. I-3949, punkt 39.

<sup>(11)</sup> Jfr domstolens domar av den 23 april 1991 i mål C-41/90, Höfner och Elser, Rec. 1991, s. I-1979, punkt 28, av den 18 juni 1991 i mål C-260/89, ERT, Rec. 1991, s. I-2925, punkt 31, dom av den 12 februari 1998 i mål C-163/96, Criminal proceedings against Silvano Raso and others, REG 1998, s. I-0533, punkt 25.

(26) Efter den tvåhundra landningen per månad ges en rabatt på 32,7 % i Lissabon och 40,6 % på de andra flygplatserna utan någon begränsning i antalet landningar. Därför kan de flygbolag som genomför betydligt mer än 200 landningar per månad, som TAP och Portugalia, komma i åtnjutande av en förhållandevis högre rabatt. På en given flygförbindelse, där TAP eller Portugalia konkurrerar med andra transportföretag och med samma flygplanstyp får TAP och Portugalia en genomsnittlig rabatt på 30 resp. 22 % på sina start- och landningskostnader för en likvärdig prestation från ANA:s sida, vilket åsamkar de andra transportföretagen en konkurrensnackdel. De rabatter som lämnas till de övriga bolagen — Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia och Sabena (1 %) — ligger mellan 8 och 1 % och har därför inte någon signifikativ påverkan. Systemet gynnar därför i praktiken de nationella flygbolagen, nämligen TAP och Portugalia.

(27) Enligt praxis från Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt<sup>(12)</sup> kan handelsbruk som betraktas som normalt utgöra missbruk enligt artikel 86 i fördraget, om det tillämpas av ett företag med dominerande ställning.

Om ett företag som har en dominerande ställning behandlar sina olika kunder på olika sätt, måste detta vara motiverat av objektiva skäl.

Denna olikhet i behandling i fråga om en tjänst (flygledning, utnyttjande av plattor osv.) som kräver samma prestation från ANA:s sida oavsett vilket flygbolag det gäller är inte motiverad av något objektiva skäl. En flygplats har en naturlig monopolställning då det gäller en mycket stor del av den trafik som förekommer på den. Den måste utnyttjas av ett transportföretag som önskar trafikera vissa orter.

Inga uppgifter som lämnats av de portugisiska myndigheterna visar att det förekommer några skalfördelar i det aktuella fallet. Vid start och landning behandlas flygplan på samma sätt oavsett vem som är dess ägare och oavsett om det är det första eller tionde flygplanet från samma bolag.

(28) De portugisiska myndigheterna har anfört tre huvudsakliga motiv för införandet av detta rabattsystem:

— Konkurrensen från flygplatserna i Madrid och Barcelona, som har infört detta slag av rabatter.

— De skalfördelar som uppstår vid ett intensivt utnyttjande av infrastrukturen.

— Främjande av Portugal som turistmål.

(29) Vad gäller det första av dessa motiv har kommissionen även inlett ett förfarande beträffande det system som förekommer på de spanska flygplatserna och översänt en formell underrättelse den 28 april 1997. Dessutom kan, enligt domstolens praxis, bl.a. i dess dom Hedley Lomas (Irland) Ltd<sup>(13)</sup>, en medlemsstat inte motivera ett brott som den begått mot gemenskapsrätten genom att åberopa det förhållandet att även en annan medlemsstat har åsidosatt sina förpliktelser enligt gemenskapsrätten.

(30) Vad gäller det andra motivet har de portugisiska myndigheterna inte anfört någon specifik skalfördel utan i stället uppgivit att flygplatsen måste verka för att dess infrastruktur utnyttjades i högre grad. I sitt beslut 95/364/EG<sup>(14)</sup> besvarade kommissionen argumentet om skalfördelar genom att påpeka att kommissionen "anser att ett sådant system endast skulle kunna motiveras av de stordriftsfördelar som realiserades av RVA. I detta fall är så inte fallet. RVA har inte för kommissionen bevisat, att behandlingen av en start eller en landning gällande ett flygplan som tillhör ett bolag och inte ett annat, ger upphov till stordriftsfördelar. Behandlingen av en landning eller en start gällande ett visst flygplan kräver i själva verket samma service oavsett vem som äger det och oavsett hur många flygplan som tillhör ett visst bolag. På sin höjd skulle RVA kunna hävda att det finns skalfördelar vid upprättandet av fakturor, där en fakturering för en transportör med omfattande trafik upptar ett stort antal trafikrörelser vilket skall ställas mot en mängd fakturor med få trafikrörelser. Dessa skalfördelar motsvarar emellertid ett försumbart belopp." Samma resonemang är tillämpligt i det aktuella ärendet: en start eller en landning kräver samma service oavsett vilket antal flygplan som ägs av samma bolag.

(31) Då det gäller främjandet av ett större utnyttjande av infrastrukturen och det tredje motivet, främjandet av Portugal som turistmål, kan dessa mål inte godtas som argument, eftersom de skulle kunna uppnås genom icke-diskriminerande rabatter som kan utnyttjas av alla flygbolag som trafikerar flygplatserna på det portugisiska fastlandet.

<sup>(12)</sup> Dom av den 1 april 1993 i mål T-65/89, BPB Industries Plc and British Gypsum Ltd mot Commission of the European Communities, Rec. 1993, s. II-389, punkt 69.

<sup>(13)</sup> Dom av den 23 maj 1996 i mål C-5/94, The Queen mot Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte, REG 1996, s. I-2553.

<sup>(14)</sup> Se fotnot 5, skäl 16.

- (32) Domstolen har funnit att en medlemsstat bryter mot bestämmelserna i artiklarna 90 och 86 i EG-fördraget, om den föranleder ett företag att missbruka sin dominerande ställning genom att tillämpa olika villkor för likvärdiga prestationer på sina handelspartner på det sätt som avses i fördragets artikel 86 andra stycket c (domarna *Corsica ferries II* <sup>(15)</sup>, *Raso* <sup>(16)</sup> och *Corsica ferries III* <sup>(17)</sup>).

Det förhållandet att ett företag i ANA:s ställning på vissa av sina handelspartner tillämpar olika villkor för likvärdiga prestationer och på så sätt åsamkar dem en konkurrensnackdel utgör ett första missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

- b) Skilda avgiftsbelopp beroende på flygningarnas art (inrikes eller utrikes)

- (33) Enligt artikel 4.5 i förordningsdekret 38/91 skall "inrikesflygningar ges en rabatt på 50 %". Även detta system med skilda avgifter beroende på om det rör sig om inrikesflyg eller flygförbindelser inom gemenskapen strider mot EG-fördraget.

- (34) I detta avseende är domstolens dom *Corsica Ferries II* <sup>(18)</sup> mycket tydlig. I detta mål gjorde domstolen gällande följande:

"Genom artiklarna 90.1 och 86 i EG-fördraget är det förbjudet för en nationell myndighet att, när den godkänner de priser som fastställts av ett företag som tilldelats den exklusiva rättigheten att tillhandahålla obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, verka för att företaget skall tillämpa olika prissättning på sjötransportföretag beroende på om dessa utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar som är belägna inom det nationella territoriet".

I sina slutsatser gjorde generaladvokat Van Gerven <sup>(19)</sup> gällande att:

"Det som är av vikt är att det inte finns något samband mellan dessa olikheter i prissättningen och arten av den lotstjänst som erbjuds och som är fullkomligt identisk i bägge fallen [...]. Jag finner för min del att vi här uppenbarligen har att göra med ett fall av tillämpning av den form av missbruk av dominerande ställning som avses i artikel 86 andra stycket c i EG-fördraget och som består i att tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel" <sup>(\*)</sup>.

(\*) Fotnot 61: "I detta avseende kan man nämligen dra en parallell med den situation som granskades i målet *United Brands/kommissionen* (dom av den 14 februari 1978, mål C-27/76, Rec. s. 207): domstolen fann där att UBC:s politik med diskriminerande prissättning genom att distributörermognare fakturerades med olika belopp i olika medlemsstater för leveranser av i princip identiska kvantiteter och slag av bananer utgjorde ett missbruk av dominerande ställning av följande skäl: 'Dessa diskriminerande priser, som varierade i de olika medlemsstaterna, utgjorde i lika hög grad hinder för den fria rörligheten för varor' (punkt 232), och att det följaktligen hade 'uppstått en sträng avskärmning av de nationella marknaderna med artificiella skillnader i prisnivåerna, vilket för vissa distributörer-mognare medförde konkurrensnackdelar, och konkurrensen hade således snedvridits i förhållande till det konkurrensläge som borde råda' (punkt 233). Samma resonemang kan med tillämpliga ändringar föras i detta mål: den differentierade prissättning som bolaget tillämpar utgör ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom gemenskapen och skapar en konkurrensnackdel för de företag som erbjuder sådana tjänster."

- (35) Om denna argumentering överförs till flygplatsområdet, framgår det att det system med differentierade landningsavgifter som ANA infört leder till att olika villkor tillämpas på flygbolagen för likvärdiga prestationer i samband med start och landning, vilket resulterar i en konkurrensnackdel för vissa flygbolag. Detta system utgör därför ett missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

Det är uppenbart att ett sådant system får som direkt följd att en nackdel uppstår för de bolag som utför flygförbindelser inom gemenskapen, genom att poster som ingår i företagets nettokostnader förändras genom en artificiell operation beroende på om företagen utför inrikes- eller utrikesförbindelser.

- (36) Beträffande detta andra brott mot EG-fördraget har de portugisiska myndigheterna och ANA påpekat att denna åtgärd var avsedd som ett stöd till flygförbindelserna mellan Azorerna och det portugisiska fastlandet, där andra transportalternativ saknas, samt till inrikesflyget inom det portugisiska fastlandet på grund av de korta flygsträckorna och förhållandevis låga priserna som präglar detta.

Flygplatserna på Azorerna tar emot mindre än 1 % av trafiken från andra medlemsstater än Portugal. Därför anses det i punkt 20 att den ifrågasatt statliga åtgärden, vad gäller tillämpningen av systemet på flygförbindelser till eller från Azorerna,

<sup>(15)</sup> Se fotnot 4.

<sup>(16)</sup> Se fotnot 11.

<sup>(17)</sup> Se fotnot 10.

<sup>(18)</sup> Se fotnot 4. (Ej officiell översättning).

<sup>(19)</sup> Se skäl 34.

inte kan antas påverka handeln mellan medlemsstaterna. Det är därför inte nödvändigt att besvara de portugisiska myndigheternas argument i fråga om tillämpningen av systemet då det gäller flygförbindelser till eller från Azorerna.

- (37) Om den liberalisering av lufttrafiken på Azorerna från och med den 1 juli 1998 som följer av artikel 1.4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige <sup>(20)</sup>, skulle leda till att det utvecklas en EG-lufttrafik <sup>(21)</sup> mellan flygplatserna på Azorerna och andra flygplatser inom Europeiska gemenskapen, kan självfallet den ifrågavarande statliga åtgärden komma att granskas utifrån artiklarna 90.1 och 86 i fördraget.
- (38) Vad gäller övrigt inrikesflyg går det argument som de portugisiska myndigheterna för fram ut på att, eftersom inrikesflygningarna är så korta, skulle landningsavgifternas andel av transportkostnaden vara för hög. Landningsavgiften beräknas dock utifrån flygplanets vikt och inte utifrån avståndet.
- (39) Om man ansluter sig till detta resonemang skulle också flygningar från Portugal till Madrid, Sevilla, Malaga och Santiago vara berättigade till denna rabatt, eftersom avstånden till dessa städer är jämförbara med avstånden inom inrikesflyget. Avståndsfaktorn borde då tas med i avgiftsberäkningen.
- (40) Att ett företag i ANA:s ställning tillämpar olika villkor för likvärdiga prestationer då det gäller flygningar till eller från flygplatser på det portugisiska fastlandet beträffande vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel utgör ett andra missbruk av dominerande ställning enligt artikel 86 andra stycket c.

#### c) Artikel 90.2

- (41) De portugisiska myndigheterna har inte åberopat undantaget i artikel 90.2 i fördraget som motiv för att detta system med rabatter på landningsavgifterna införts och bibehållits.
- (42) Kommissionen anser dessutom att tillämpningen av konkurrensreglerna inte utgör något hinder för den särskilda uppgift som anförtrots ANA, nämligen drift och underhåll av de portugisiska

flygplatserna. Tillämpningen av dessa regler skulle inte heller medföra något hinder för tjänster i allmänhetens intresse som anförtrots ett flygbolag. De villkor och tillämpningsbestämmelser som gäller för att en medlemsstat skall kunna införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik inom gemenskapen definieras nämligen ingående i artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92.

- (43) Undantaget i artikel 90.2 är därför inte tillämpligt.

#### d) Slutsats

- (44) Av den föregående analysen framgår att det system för landningsavgifter som tillämpas av ANA innebär att det för samma tjänst, nämligen användande av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor samt flygledning, tas ut olika avgifter beroende på antalet landningar per månad och startplatsen för flygningen (inom Portugal eller inom övriga gemenskapen) utan att det finns några objektiva skäl till detta.
- (45) Med hänsyn till ovanstående finner kommissionen att den statliga åtgärd som avses i skälen 1 och 2, i den mån den ålägger det offentliga företaget ANA att tillämpa detta system, utgör en överträdelse av artikel 90.1 i fördraget i förening med artikel 86, då det gäller dess tillämpning på flygplatserna på det portugisiska fastlandet.

#### HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

##### *Artikel 1*

Det rabattsystem för landningsavgifter och den differentierade prissättning beroende på startplatsen för flygningen som avses i lagdekret (Decreto-Lei) nr 102/90 av den 21 mars 1990, förordningsdekret (Decreto Regulamentar) nr 38/91 av den 29 juli 1991 och förordning (Portaria) nr 352/98 av den 23 juni 1998 på flygplatserna i Lissabon, Porto och Faro är en åtgärd som är oförenlig med artikel 90.1 i fördraget i förening med artikel 86 i samma fördrag.

##### *Artikel 2*

Portugal skall upphöra med den överträdelse som avses i artikel 1 och inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om de åtgärder som har vidtagits i detta syfte.

<sup>(20)</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

<sup>(21)</sup> Enligt de tidtabeller för november 1998 som publicerats i Official Airline Guide OAG finns det ännu inte någon direkt reguljär flyglinje mellan någon flygplats på Azorerna och en icke-portugisisk flygplats inom gemenskapen.



*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 10 februari 1999.

*På kommissionens vägnar*

Karel VAN MIERT

*Ledamot av kommissionen*

---

**KOMMISSIONENS BESLUT**

av den 26 februari 1999

**om republiken Greklands begäran att få tillämpa en reducerad skattesats på tillhandahållande av naturgas och elektricitet i enlighet med artikel 12.3 b i rådets direktiv 77/388/EEG***[delgivet med nr K(1999) 477]***(Endast den grekiska texten är giltig)**

(1999/200/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter — gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund<sup>(1)</sup>, senast ändrat genom rådets direktiv 98/80/EG<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 12.3 b i detta, och

av följande skäl:

Grekland har underrättat kommissionen om sin avsikt att tillämpa en reducerad mervärdesskattesats på tillhandahållande av elektricitet och naturgas från och med den 1 januari 1999. Informationen beträffande dessa båda slag av leveranser har lämnats genom en skrivelse som registrerades hos kommissionen den 30 november 1998.

Den planerade åtgärden utgör en generell åtgärd som gäller tillämpning av en reducerad mervärdesskattesats på tillhandahållande av naturgas och elektricitet oberoende av produktions- och leveransvillkor (leverans inom landet, gemenskapsinternt förvärv eller import) enligt artikel 12.3 b i det sjätte mervärdesskattedirektivet.

Eftersom det rör sig om en generell åtgärd för vilken något undantag vid tillämpningen inte föreskrivs, måste risken för att det uppstår någon snedvridning av konkurrensen anses vara obefintlig. Det villkor som anges i

artikel 12.3 b i nämnda direktiv är således uppfyllt och Grekland bör därför tillåtas att tillämpa den ifrågakvarande åtgärden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Åtgärden som meddelats av Grekland den 30 november 1998 och som syftar till att tillämpa en reducerad mervärdesskattesats på tillhandahållande av naturgas och elektricitet oberoende av produktions- och leveransvillkor (leverans inom landet, gemenskapsinternt förvärv eller import) innebär inte någon risk för snedvridning av konkurrensen.

Grekland får följaktligen tillämpa åtgärden i fråga från och med den 1 januari 1999.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Republiken Grekland.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 1999.

*På kommissionens vägnar*

Mario MONTI

*Ledamot av kommissionen*<sup>(1)</sup> EGT L 145, 13.6.1977, s. 1.<sup>(2)</sup> EGT L 281, 17.10.1998, s. 31.