

# Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 121

fyrtioandra årgången

11 maj 1999

Svensk utgåva

## Lagstiftning

---

### Innehållsförteckning

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

Kommissionens förordning (EG) nr 989/1999 av den 10 maj 1999 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker ..... 1

Kommissionens förordning (EG) nr 990/1999 av den 10 maj 1999 om leverans av vegetabilisk olja som livsmedelsbistånd ..... 3

Kommissionens förordning (EG) nr 991/1999 av den 10 maj 1999 om leverans av delade ärter som livsmedelsbistånd ..... 6

Kommissionens förordning (EG) nr 992/1999 av den 10 maj 1999 om leverans av spannmål som livsmedelsbistånd ..... 9

Kommissionens förordning (EG) nr 993/1999 av den 10 maj 1999 om utfärdande av importlicenser för vitlök med ursprung i Kina ..... 12

★ **Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG** ..... 13

---

#### II *Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk*

##### **Kommissionen**

1999/315/EG:

★ **Kommissionens beslut av den 27 april 1999 om godkännande av villkoren för att använda den grafiska symbolen för kvalitetsprodukter från jordbruket som är speciella för de franska utomeuropeiska departementen [delgivet med nr K(1999) 1051]** ..... 19

1

(Fortsättning på nästa sida)

**SV**

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

---

Innehåll (Fortsättning)

1999/316/EG:

- \* **Kommissionens beslut av den 27 april 1999 om tillämpningen av artikel 9 i rådets direktiv 96/67/EG på flygplatsen Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) <sup>(1)</sup> [delgivet med nr K(1999) 1066] ..... 21**



---

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

## I

*(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)*

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 989/1999**

av den 10 maj 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 11 maj 1999.

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

Utfärdad i Bryssel den 10 maj 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 10 maj 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	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

<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 990/1999**  
**av den 10 maj 1999**  
**om leverans av vegetabilisk olja 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 vegetabilisk olja.

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 för ett bestämt parti genomförs bör anbudsgivare ha möjlighet att framskaffa antingen sojabönlja eller solrosolja. Kontrakt för leverans

av varje parti skall tilldelas den anbudsgivare som lämnar det lägsta anbudet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Vegetabilisk olja 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.

Leveransen skall gälla framskaffning av vegetabilisk olja som är producerad inom gemenskapen. Om det gäller solrosolja kan framskaffning ej gälla produkt som är producerad och/eller paketerad enligt metoden för aktiv förädling.

Anbud skall omfatta antingen sojabönlja eller solrosolja. Anbud som inte innehåller uppgift om vilken typ av olja 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 10 maj 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:** 142/98 (A1); 143/98 (A2); 144/98 (A3)
2. **Mottagare** <sup>(2)</sup>: Angola
3. **Mottagarens representant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, Tfn (244-2) 39 13 39; fax 39 25 31; telex 0991/3397 DELCEE AN
4. **Bestämmelseland:** Angola
5. **Vara som skall framskaffas** <sup>(9)</sup>: vegetabilisk olja: Raffinerad sojabönolja eller raffinerad solrosolja
6. **Total kvantitet (ton netto):** 500
7. **Antal partier:** 1, i 3 delar (A1: 300 t; A2: 100 t; A3: 100 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> <sup>(6)</sup>: —
9. **Emballage** <sup>(10)</sup>: Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (10.1 A, B och C.1)
10. **Etikettering eller märkning** <sup>(5)</sup>: Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (III.A.3)  
— språk att använda vid märkning: portugisiska  
— tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Framskaffning av raffinerad vegetabilisk olja som är producerad inom gemenskapen. Om det gäller solrosolja kan framskaffning ej gälla produkt som är producerad och/eller paketerad enligt metoden för aktiv förädling.
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt bestämmelseorten <sup>(7)</sup> <sup>(8)</sup>
13. **Alternativt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** A1: Somatradning (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: Socosul — Lubango (180 km from Namibe)  
— hamn eller transitlager: —  
— transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 15.8.1999  
— andra leveranstid: 29.8.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 21.6–4.7.1999  
— andra leveranstid: 5–18.7.1999
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**  
— första leveranstid: 25.5.1999  
— andra leveranstid: 8.6.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 15 EUR/t
21. **Address för inlämnande av anbud och anbudsgaranti** <sup>(1)</sup>: Bureau de l'aide alimentaire,  
Att. 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:** —

*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.
- (<sup>5</sup>) Trots punkt III.A.3 c i EGT C 114 av den 29.4.1991 skall påskriften lyda på följande sätt: märkning "Europeiska gemenskapen".
- (<sup>6</sup>) Anbud som inte innehåller uppgift om vilken typ av olja som avses skall avvisas.
- (<sup>7</sup>) Utöver vad som, föreskrivs i artikel 14.3 i förordning (EG) nr 2519/97 får hyrda fartyg inte finnas angivna på någon av de senaste fyra kvartalsförteckningarna över kvarhållna fartyg som offentliggjorts genom Parisavtalet (the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) (rådets direktiv 95/21/EG [EGT L 157, 7.7.1995, s. 1]).
- (<sup>8</sup>) Hamnkostnader och -avgifter (särskilt EP-14, EP-15 och EP-17) skall bäras av den anbudsgivare som tilldelats kontraktet. Genom undantag från artikel 15.3 i förordning (EG) nr 2519/97 skall kostnader och avgifter i samband med tullformaliteter bäras av den som tilldelats kontraktet och de skall anses ingå i anbudet.
- (<sup>9</sup>) Raffinerad sojaolja som uppfyller följande krav:  
— Utseende vid rådande temperatur: klar och lysande.  
— Lukt och smak: neutral.  
— Fria fettsyror: högst 0,1 %.  
— Vatten och orenheter: högst 0,05 %.  
— Färg Lovibond 5<sup>1/4</sup>" (röd/gul): högst 1,5/15.  
— Peroxidvärde (milliekvivalenter/kg): högst 2.  
— Rymdvikt: vid 20 °C: 0,91–0,93 g/cm<sup>3</sup>.  
— Brytningsindex vid 20 °C: 1,470–1,476.  
— Jodhalt (Wijs): 125–140 g/100 g.
- (<sup>10</sup>) Placeras i 20-fotscontainrar. Containrarna skall kunna disponeras utan avgift i minst 15 dagar.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 991/1999**  
**av den 10 maj 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.

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.

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 10 maj 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:** 145/98 (A1); 146/98 (A2); 147/98 (A3)
2. **Mottagare** <sup>(2)</sup>: Angola
3. **Mottagarens representant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola  
Tfn.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, tlx: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Bestämmelseland:** Angola
5. **Vara som skall framskaffas** <sup>(7)</sup>: delade ärter
6. **Total kvantitet (ton netto):** 1 500
7. **Antal partier:** 1, i 3 delar (A1: 1 000 t; A2: 300 t; A3: 200 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>: —
9. **Emballage** <sup>(5)</sup>: Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (4.0 A 1.c, 2.c och B.1) eller (2.1 A 1.a, 2.a och B.1)
10. **Etikettering eller märkning** <sup>(6)</sup>: Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (IV.A.3)  
— språk att använda vid märkning: portugisiska  
— tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad  
Produkten måste härröra från gemenskapen.
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt bestämmelseorten <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup>
13. **Alternativt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen – fob stuvat
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: SOCOSUL – Lubango (180 km from Namibe)  
— hamn eller transitlager: —  
— transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 15.8.1999  
— andra leveranstid: 29.8.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 21.6–4.7.1999  
— andra leveranstid: 5–18.7.1999
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 belgisk tid):**  
— första leveranstid: 25.5.1999  
— andra leveranstid: 8.6.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 5 EUR/t
21. **Address 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 (tel.: (32 2) 295 14 65).  
Torben Vestergaard (tel.: (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 stålning i den berörda medlemsstaten inte har överkridits 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 påkriften.
- (<sup>6</sup>) Trots punkt IV.A.3 c i EGT C 114 skall påskriften lyda "Europeiska gemenskapen" och i punkt IV.A.3 b skall påskriften lyda "pois cassés".
- (<sup>7</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 (\*) 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 %.  
— Koktid: högst 45 minuter (efter blötläggning 12 timmar), eller högst 60 minuter (utan blötläggning).
- (<sup>8</sup>) Utöver vad som, föreskrivs i artikel 14.3 i förordning (EG) nr 2519/97 får hyrda fartyg inte finnas angivna på någon av de senaste fyra kvartalsförteckningarna över kvarhållna fartyg som offentliggjorts genom Parisavtalet (the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) (rådets direktiv 95/21/EG (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1)).
- (<sup>9</sup>) Hamnkostnader och -avgifter (särskilt EP-14, EP-15 och EP-17) skall bäras av den anbudsgivare som tilldelats kontraktet. Genom undantag från artikel 15.3 i förordning (EG) nr 2519/97 skall kostnader och avgifter i samband med tullformalitetsbäring bäras av den som tilldelats kontraktet och de skall anses ingå i anbudet.

---

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

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 992/1999**  
**av den 10 maj 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 10 maj 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:** 139/98 (A1); 140/98 (A2); 141/98 (A3)
2. **Mottagare** <sup>(2)</sup>: Angola
3. **Mottagarens representant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola  
Tel.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, tlx: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Bestämmelseland:** Angola
5. **Vara som skall framskaffas:** majs
6. **Total kvantitet (ton netto):** 3 000
7. **Antal partier:** 1, i 3 delar (A1: 2 500 t; A2: 300 t; A3: 200 t)
8. **Varans egenskaper och kvalitet** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>: Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.1 d)
9. **Emballage** <sup>(7)</sup>: Se EGT C 267, 13.9.1996, s. 1 (1.0 A 1.a, 2.a och B.2)
10. **Etikettering eller märkning** <sup>(6)</sup>: Se EGT C 114, 29.4.1991, s. 1 (II.A.3)  
— språk att använda vid märkning: portugisiska  
— tilläggsmärkning: —
11. **Framskaffningsmetod:** Gemenskapens marknad
12. **Fastställt leveransstadium:** Fritt bestämmelseorten. <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup>
13. **Alternativt leveransstadium:** Fritt utskeppningshamnen — fob stuvat
14. a) **Utskeppningshamn:** —  
b) **Lastningsadress:** —
15. **Lossningshamn:** —
16. **Bestämmelseort:** A1: Somatrading (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito) A3: Socosul — (180 km from Namibe)  
— hamn eller transitlager: —  
— transportväg över land: —
17. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det fastställda leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 8.8.1999  
— andra leveranstid: 22.8.1999
18. **Leveranstid (intervall eller sista dag) för det alternativa leveransstadiet:**  
— första leveranstid: 14–27.6.1999  
— andra leveranstid: 28.6–11.7.1999
19. **Frist för ingivande av anbud (kl. 12.00 lokal tid i Bryssel):**  
— första leveranstid: 25.5.1999  
— andra leveranstid: 8.6.1999
20. **Anbudsgarantins belopp:** 5 EUR/t
21. **Address 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/Wetsraat 200, B-1049 Bryssel  
telex: 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03/296 70 04 (enbart)
22. **Exportbidrag:** <sup>(\*)</sup> Bidrag som är tillämpligt den 21.5.1999 fastställt genom kommissionens förordning (EG) nr 909/1999 (EGT L 114, 1.5.1999, s. 29).

*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 hans 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.
- (<sup>5</sup>) Leverantören som tilldelats kontrakt skall till mottagaren eller dennes representant överlämna följande dokument vid leveransen:  
— Sundhetscertifikat för växter.
- (<sup>6</sup>) Trots punkt II.A.3 c i EGT C 114 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>) Hamnkostnader och -avgifter (särskilt EP-14, EP-15 och EP-17) skall bäras av den anbudsgivare som tilldelats kontraktet. Genom undantag från artikel 15.3 i förordning (EG) nr 2519/97 skall kostnader och avgifter i samband med tullformalitetsbäras av den som tilldelats kontraktet och de skall anses ingå i anbudet.
- (<sup>9</sup>) Utöver vad som föreskrivs i artikel 14.3 i förordning (EG) nr 2519/97 får hyrda fartyg inte finnas angivna på någon av de senaste fyra kvartalsförteckningarna över kvarhållna fartyg som offentliggjorts genom Parisavtalet (the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) (rådets direktiv 95/21/EG (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1)).
-

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 993/1999**  
**av den 10 maj 1999**  
**om utfärdande av importlicenser för vitlök med ursprung i Kina**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 2200/96 av den 28 oktober 1996 om den gemensamma organisationen av marknaden för frukt och grönsaker<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 857/1999<sup>(2)</sup>,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1137/98 av den 29 maj 1998 om en skyddsåtgärd som är tillämplig vid import av vitlök med ursprung i Kina<sup>(3)</sup>, särskilt artikel 1.3 i denna, och

av följande skäl:

Enligt kommissionens förordning (EEG) nr 1859/93<sup>(4)</sup>, ändrad genom förordning (EG) nr 1662/94<sup>(5)</sup>, skall övergången till fri omsättning i gemenskapen av vitlök som importeras från tredje länder omfattas av uppvisandet av en importlicens.

Enligt artikel 1.1 i förordning (EG) nr 1137/98 begränsas utfärdandet av importlicenser för vitlök med ursprung i Kina, och för ansökningar som inkommer från och med den 1 juni 1998 till och med den 31 maj 1999, till en månatlig maximikvantitet.

Med hänsyn till de kriterier som fastställs i artikel 1.2 i nämnda förordning och till redan utfärdade importlicenser överstiger de ansökta kvantiteterna den 7 maj 1999 den angivna månatliga maximikvantiteten i nämnda förordning för maj månad 1999. Det bör därför fastställas i vilken omfattning importlicenser kan utfärdas för dessa ansökningar. Det finns därför anledning att avslå licensansökningar som inlämnas efter den 7 maj 1999 och före den 1 juni 1999.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De importlicenser som varit föremål för ansökan enligt artikel 1 i förordning (EEG) nr 1859/93 fr.o.m den 7 maj 1999 för vitlök som klassificeras enligt KN-nummer 0703 20 00 med ursprung i Kina, utfärdas för en kvantitet motsvarande 3,92218 % av den ansökta kvantiteten, med hänsyn tagen till de uppgifter som inkommit till kommissionen den 10 maj 1999.

För ovannämnda produkter skall ansökningar om importlicenser som inlämnas efter den 7 maj 1999 och före den 1 juni 1999 avslås.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 11 maj 1999.

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

Utfärdad i Bryssel den 10 maj 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 297, 21.11.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 108, 27.4.1999, s. 7.

<sup>(3)</sup> EGT L 157, 30.5.1998, s. 107.

<sup>(4)</sup> EGT L 170, 13.7.1993, s. 10.

<sup>(5)</sup> EGT L 176, 9.7.1994, s. 1.

## RÅDETS DIREKTIV 1999/32/EG

av den 26 april 1999

## om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 130s.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget<sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) De mål och principer för gemenskapens miljöpolitik som fastställs i handlingsprogrammen för miljön, särskilt det femte miljöhandlingsprogrammet<sup>(4)</sup>, som bygger på de principer som uttrycks i artikel 130r i fördraget, syftar i synnerhet till att säkerställa att alla människor effektivt skyddas från de erkända riskerna med svaveldioxidutsläpp och till att skydda miljön genom att förhindra att svavelhalterna i miljön överskrider kritiska mängder och nivåer.

(2) I enlighet med artikel 129 i fördraget skall hälso-skyddskraven ingå som ett led i gemenskapens övriga politik. I enlighet med artikel 3 o i fördraget skall gemenskapens verksamhet bidra till att en hög hälsoskyddsnivå uppnås.

(3) Utsläppen av svaveldioxid bidrar väsentligt till försurningsproblemen inom gemenskapen. Svaveldioxid har också en direkt inverkan på människans hälsa och på miljön.

(4) Försurningen och svaveldioxiden i atmosfären skadar känsliga ekosystem, minskar den biologiska mångfalden och naturens skönhet och har en negativ inverkan på skördeproduktion och skogarnas tillväxt. I städerna kan det sura regnet allvarligt skada byggnader och det arkitektoniska arvet. Svaveldioxid kan också ha en avsevärd in-

verkan på människors hälsa, i synnerhet när det gäller människor som lider av luftvägssjukdomar.

(5) Försurningen är en gränsöverskridande företeelse som kräver såväl lösningar på gemenskapsnivå som nationella eller lokala lösningar.

(6) Utsläppen av svaveldioxid bidrar till stoftbildningen i atmosfären.

(7) Såväl gemenskapen som de enskilda medlemsstaterna är avtalslutande parter i UN-ECE:s konvention om långväga gränsöverskridande luftföroreningar. I det andra UN-ECE-protokollet om gränsöverskridande svaveldioxidföroreningar fastställs att de avtalslutande parterna bör minska svaveldioxidutsläppen i enlighet med eller utöver den minskning på 30 % som angavs i det första protokollet. Det andra UN-ECE-protokollet grundar sig på antagandet att de kritiska mängderna och nivåerna fortsatt kommer att överskridas i vissa känsliga områden. Ytterligare åtgärder för att minska svaveldioxidutsläppen kommer att behövas om målen i det femte åtgärdsprogrammet för miljön skall uppnås. De avtalslutande parterna bör därför fortsätta att minska sina utsläpp av svaveldioxid avsevärt.

(8) Svavel, som naturligt finns i små mängder i olja och kol, har i årtionden erkänts som den viktigaste källan till svaveldioxidutsläpp, som i sin tur är en av huvudorsakerna till "surt regn" och en av de viktigaste faktorerna bakom luftföroreningarna i många stads- och industriområden.

(9) Nyligen offentliggjorde kommissionen ett meddelande om en kostnadseffektiv strategi för att bekämpa försurningen inom gemenskapen. Kontroll av svaveldioxidutsläpp från förbränning av vissa flytande bränslen fastställdes som en nödvändig del av denna kostnadseffektiva strategi. Gemenskapen erkänner behovet av åtgärder när det gäller alla övriga bränslen.

(10) Studier har visat att de fördelar som uppnås genom minskade svavelutsläpp till följd av reducerat svavelinnehåll i olika bränslen ofta vida överstiger de i detta direktiv beräknade kostnaderna för industrin. Tekniken för att minska svavelmängden i flytande bränslen finns och är väl inarbetad.

<sup>(1)</sup> EGT C 190, 21.6.1997, s. 9 och

EGT C 259, 18.8.1998, s. 5.

<sup>(2)</sup> EGT C 355, 21.11.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 13 maj 1998 (EGT C 167, 1.6.1998, s. 111), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 oktober 1998 (EGT C 364, 25.11.1998, s. 20) och Europaparlamentets beslut av den 9 februari 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

<sup>(4)</sup> EGT C 138, 17.5.1993, s. 5.

- (11) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen, som det hänvisas till i artikel 3b i fördraget, kan målet att minska utsläppen av svaveldioxid vid förbränning av vissa typer av flytande bränslen inte uppnås på ett effektivt sätt om medlemsstaterna agerar var för sig. Icke samordnade åtgärder erbjuder ingen garanti för att det eftersträvade målet uppnås, de kan motverka sitt syfte och leder till en stor osäkerhet på marknaden för de berörda bränsleprodukterna. Med hänsyn till behovet av att minska utsläppen av svaveldioxid inom gemenskapen är det därför bättre att vidta åtgärder på gemenskapsnivå. Detta direktiv begränsas till de minimikrav som är nödvändiga för att uppnå det eftersträvade målet.
- (12) I rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen<sup>(1)</sup> uppmanades kommissionen att lägga fram ett förslag för rådet om lägre gränsvärden för svavelhalten i diesellojja och nya gränsvärden för flygfotogen. Samtidigt är det lämpligt att på grundval av kostnadseffektivitetsstudier fastställa gränsvärden för svavelhalten i andra flytande bränslen, främst tunga eldningsoljor, bunkeroljor, marina dieselbrännoljor och diesellojor.
- (13) I enlighet med artikel 130t i fördraget skall detta direktiv inte hindra någon medlemsstat från att behålla eller införa strängare skyddsåtgärder. Sådana åtgärder måste dock vara förenliga med fördraget och skall anmälas till kommissionen.
- (14) Innan en medlemsstat inför nya, strängare skyddsåtgärder skall förslaget anmälas till kommissionen enligt det förfarande som fastställs i rådets direktiv 83/189/EEG av den 28 mars 1983 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>(2)</sup>.
- (15) I medlemsstater och regioner där miljöförhållandena så tillåter, är det lämpligt att medge undantag från de gränsvärden som sätts för svavelhalten i tunga eldningsoljor.
- (16) Det är också lämpligt att medge undantag från gränsvärdena för svavelinnehållet i tunga eldningsoljor vid användning i förbränningsanläggningar som uppfyller reglerna för utsläpp fastställda i rådets direktiv 88/609/EEG av den 24 november 1988 om begränsning av utsläpp till luften av vissa föroreningar från stora förbränningsanläggningar<sup>(3)</sup>. Mot bakgrund av den kommande revideringen av direktiv 88/609/EEG kan det komma att bli nödvändigt att se över och i förekommande fall ändra vissa bestämmelser i det här direktivet.
- (17) För de förbränningsanläggningar i raffinaderier som inte omfattas av artikel 3.3 i c i detta direktiv skall de genomsnittliga utsläppen av svaveldioxid från sådana anläggningar inte överskrida de gränsvärden som anges i direktiv 88/609/EEG eller eventuella framtida revideringar av det direktivet. Vid tillämpning av det här direktivet bör medlemsstaterna tänka på att ersättning med andra bränslen än de som anges i artikel 2 inte bör leda till en ökning av utsläppen av försurande ämnen.
- (18) För svavelinnehållet i diesellojor har gränsvärdet 0,2 % redan fastställts i direktiv 93/12/EEG. Detta värde bör ändras till 0,1 % före den 1 januari 2008.
- (19) Enligt 1994 års anslutningspakt har Österrike och Finland i fyra år från anslutningsdagen rätt till undantag från bestämmelsen om svavelhalten i diesellojja i direktiv 93/12/EEG.
- (20) Gränsvärdena 0,2 % (från och med år 2000) och 0,1 % (från och med år 2008) för svavelhalten i diesellojor för marint bruk i havsgående fartyg kan orsaka tekniska och ekonomiska problem för Grekland vad gäller hela dess territorium, för Spanien i fråga om Kanarieöarna, för Frankrike när det gäller de utomeuropeiska departementen och för Portugal i fråga om ögrupperna Madeira och Azorerna. Ett undantag för Grekland, Kanarieöarna, de franska utomeuropeiska departementen och ögrupperna Madeira och Azorerna bör inte ha någon negativ inverkan på marknaden för diesellojor för marint bruk och under förutsättning att export av diesellojor för marint bruk från Grekland, Kanarieöarna, de franska utomeuropeiska departementen och ögrupperna Madeira och Azorerna till andra medlemsstater bör uppfylla de krav som gäller i den importerande medlemsstaten. Grekland, Kanarieöarna, de franska utomeuropeiska departementen och ögrupperna Madeira och Azorerna bör alltså få rätt till undantag från gränsvärdena i viktprocent för diesellojor för marina syften.

<sup>(1)</sup> EGT L 74, 27.3.1993, s. 81.

<sup>(2)</sup> EGT L 109, 26.4.1983, s. 8. Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 96/139/EG (EGT L 32, 10.2.1996, s. 31).

<sup>(3)</sup> EGT L 336, 7.12.1988, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/66/EG (EGT L 337, 24.12.1994, s. 83).



- (21) Svavelutsläpp från sjöfart genom förbränning av bunkerbränsle med hög svavelhalt bidrar till föroreningen med svaveldioxid och till försurningsproblemen. Gemenskapen kommer vid de fortsatta och framtida förhandlingarna om MARPOL-konventionen inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO att arbeta för ett mer effektivt skydd av de områden som är känsliga för utsläpp av svaveloxider samt för en minskning av det allmänt tillämpade gränsvärdet för bunkerolja (för närvarande 4,5 %). Gemenskapens initiativ att få Nordsjön/Engelska kanalen förklarad som särskilt övervakningsområde för låga utsläpp av svaveldioxid bör fortsätta.
- (22) Forskningen kring försurningens effekter på ekosystem och på den mänskliga kroppen behövs. Gemenskapen stöder sådan forskning inom det femte ramprogrammet för forskning<sup>(1)</sup>.
- (23) Vid störningar i tillgången på råolja, oljeprodukter eller andra kolväten får kommissionen besluta om att ett högre gränsvärde skall tillämpas inom en medlemsstats territorium.
- (24) Medlemsstaterna skall inrätta lämpliga mekanismer för att övervaka att bestämmelserna i detta direktiv följs. Rapporter om svavelhalten i flytande bränslen skall regelbundet föreläggas kommissionen.
- (25) För tydlighetens skull är det nödvändigt att ändra direktiv 93/12/EEG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Ändamål och räckvidd

1. Ändamålet med detta direktiv är att minska utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa typer av flytande bränslen och därigenom minska de skadliga effekterna på människan och miljön från sådana utsläpp.

2. Utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa petroleumbaserade flytande bränslen skall minskas genom att det fastställs gränsvärden för svavelhalten i sådana bränslen som skall utgöra villkor för deras användning inom medlemsstaternas territorium.

Begränsningen av svavelhalten i vissa petroleumbaserade flytande bränslen enligt detta direktiv skall dock inte tillämpas på:

- a) — petroleumbaserade flytande bränslen som används av havsgående fartyg, utom sådana bränslen som omfattas av definitionen i artikel 2.3,

- marin dieselbrännolja som används av fartyg som passerar gränsen mellan ett tredje land och en medlemsstat,
- b) bränslen som skall förädlas före slutlig förbränning,
- c) bränslen som skall förädlas inom raffineringsindustrin.

### Artikel 2

#### Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

##### 1. Tung eldningsolja:

- alla petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av KN-nummer 2710 00 71 – 2710 00 78 eller
- alla petroleumbaserade flytande bränslen andra än dieselbrännolja enligt definitionen i punkterna 2 och 3, som på grund av sina destillationsgränser tillhör kategorin tunga oljor avsedda för användning som bränsle och som till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250°C enligt ASTM D86-metoden. Om destillationen inte kan fastställas med ASTM D86-metoden klassas petroleumprodukten likaledes som tung eldningsolja.

##### 2. Dieselbrännolja:

- alla petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av KN-nummer 2710 00 67 eller 2710 00 68 eller
- alla petroleumbaserade flytande bränslen som på grund av sina destillationsgränser tillhör kategorin mellandestillat avsedda för användning som bränsle, och som till minst 85 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 350°C enligt ASTM D86-metoden.

Dieselbränslen enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG<sup>(2)</sup> ingår inte i denna definition. Bränslen som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och jordbruks- eller skogsbrukstraktorer skall också undantas från definitionen.

3. *Marin dieselbrännolja*: bränslen som är avsedda att användas för marint bruk och som motsvarar definitionen i punkt 2 eller vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för marina destillat i tabell 1 i ISO 8217 (1996).

<sup>(1)</sup> EGT L 26, 1.2.1999, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

4. *ASTM metod*: de metoder som fastställs av American Society for Testing and Materials i 1976 års upplaga av standarddefinitioner och specifikationer för petroleumprodukter och smörjmedel.
5. *Förbränningsanläggning*: varje teknisk inrättning i vilken bränslen oxideras för att den frigjorda värmen skall kunna utnyttjas.
6. *Kritisk belastningsgräns*: ett beräknat tröskelvärde för exponering för en eller flera föreningar under vilket, såvitt för närvarande är känt, det inte uppstår några väsentliga skadliga effekter i fråga om utsatta delar av miljön.

### Artikel 3

#### Maximal svavelhalt i tung eldningsolja

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att tunga eldningsoljor från och med den 1 januari 2003 inte används inom deras territorier om svavelhalten överstiger 1,00 viktprocent.
2. Under förutsättning att de luftkvalitetsstandarder för svaveldioxid som anges i direktiv 80/779/EEG<sup>(1)</sup> eller annan gemenskapslagstiftning som upphäver och ersätter dessa standarder och andra relevanta gemenskapsbestämmelser, respekteras, och att utsläppen inte bidrar till att den kritiska belastningsgränsen överskrids i någon medlemsstat, får en medlemsstat tillåta användning av tunga eldningsoljor med en svavelhalt på mellan 1,00 och 3,00 viktprocent inom delar av eller inom hela sitt territorium. Ett sådant tillstånd skall dock endast gälla när utsläppen från en medlemsstat inte medverkar till att den kritiska belastningsgränsen överskrids i någon medlemsstat.
3. i) Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen skall punkterna 1 och 2 inte tillämpas på tunga eldningsoljor som används
  - a) i förbränningsanläggningar som omfattas av räckvidden av direktiv 88/609/EEG, vilka betraktas som nya anläggningar enligt definitionen i artikel 2.9 i det direktivet och som rättar sig efter gränserna för utsläpp av svaveldioxid för sådana anläggningar enligt artikel 4 och bilaga IV till det direktivet,
  - b) i andra förbränningsanläggningar som inte omfattas av a, där utsläppen av svaveldioxid från anläggningen är högst 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med ett syreinhåll i rökgasen på 3 volymprocent på torr bas,

- c) för förbränning i raffinaderier där de genomsnittliga svaveldioxidutsläppen per månad i raffinaderiets alla anläggningar (med undantag av förbränningsanläggningar som omfattas av a), oberoende av använd bränsletyp eller bränslekombination, befinner sig inom ett gränsvärde som skall fastställas av varje medlemsstat och som inte får överstiga 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>.
- ii) Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att varje förbränningsanläggning som använder tung eldningsolja med en svavelhalt som överstiger den som anges i punkt 1 endast får drivas efter tillstånd utfärdat av en behörig myndighet som specificerar utsläppsgränserna.

4. Bestämmelserna i punkt 3 skall ses över och om så krävs revideras vid eventuell framtida revidering av direktiv 88/609/EEG.

5. Om en medlemsstat utnyttjar de möjligheter som anges i punkt 2, skall den underrätta kommissionen och allmänheten om detta minst tolv månader i förväg. Kommissionen skall ges tillräckligt många upplysningar för att bedöma huruvida kriterierna i punkt 2 är uppfyllda. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

Inom sex månader från dagen för mottagandet av upplysningarna från medlemsstaten skall kommissionen undersöka de planerade åtgärderna och i enlighet med förfarandet i artikel 9 fatta ett beslut och skall sedan meddela detta till medlemsstaterna. Detta beslut skall ses över vart åttonde år på grundval av de upplysningar som de berörda medlemsstaterna skall tillhandahålla kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 9.

### Artikel 4

#### Maximal svavelhalt i dieselbrännolja

1. Medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att dieselbrännolja, inklusive marin dieselbrännolja, inte används inom deras territorium från och med
  - den 1 juli 2000 om svavelhalten överstiger 0,20 viktprocent,
  - den 1 januari 2008 om svavelhalten överstiger 0,10 viktprocent.
2. Genom undantag från punkt 1 får Spanien för Kanarieöarna, Frankrike för de franska utomeuropeiska departementen, Grekland för hela eller delar av sitt territorium samt Portugal för ögrupperna Madeira och Azorerna tillåta användning av dieselbrännolja för marint bruk med en svavelhalt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 1.

<sup>(1)</sup> EGT L 229, 30.8.1980, s. 30. Direktivet senast ändrat genom direktiv 91/692/EEG (EGT L 377, 31.12.1991, s. 48).

3. Under förutsättning av att de luftkvalitetsstandarder för svaveldioxid som anges i direktiv 80/779/EEG eller annan gemenskapslagstiftning som upphäver och ersätter dessa standarder och andra relevanta gemenskapsbestämmelser respekteras, och att utsläppen inte bidrar till att den kritiska belastningsgränsen överskrids i någon medlemsstat, får en medlemsstat tillåta användning av dieselbrännolja med en svavelhalt på mellan 0,10 och 0,20 viktprocent inom delar av eller inom hela sitt territorium. Ett sådant tillstånd skall dock endast gälla när utsläppen från en medlemsstat inte medverkar till att den kritiska belastningsgränsen överskrids i någon medlemsstat och får inte sträcka sig längre än till och med den 1 januari 2013.

4. Om en medlemsstat utnyttjar de möjligheter som anges i punkt 3, skall den underrätta kommissionen och allmänheten om detta minst tolv månader i förväg. Kommissionen skall ges tillräckligt många upplysningar för att bedöma huruvida kriterierna i punkt 3 är uppfyllda. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

Inom sex månader från dagen för mottagandet av upplysningarna från medlemsstaten skall kommissionen undersöka de planerade åtgärderna och i enlighet med förfarandet i artikel 9 fatta ett beslut som den skall meddela till medlemsstaterna.

#### *Artikel 5*

#### **Förändring i tillgången på bränslen**

Om en plötslig förändring i tillgången på råolja, petroleumprodukter eller andra kolväten gör det svårt för en medlemsstat att tillämpa gränsvärdena för högsta svavelhalt som anges i artiklarna 3 och 4, skall den medlemsstaten underrätta kommissionen om detta. Kommissionen får tillåta att ett högre gränsvärde tillämpas inom den medlemsstatens territorium under en period som inte överstiger sex månader; den skall då meddela sitt beslut till rådet och medlemsstaterna. Var och en av medlemsstaterna får inom en månad hänskjuta det beslutet till rådet. Inom två månader får rådet fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet.

#### *Artikel 6*

#### **Stickprovundersökning och analys**

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att genom stickprov kontrollera att svavelhalten i de bränslen som används överensstämmer med bestämmelserna i artiklarna 3 och 4. Stickprovskontrollen skall börja inom sex månader från den dag då det berörda gräns-

värdet för högsta svavelhalt i bränslet träder i kraft. Den skall utföras i tillräcklig omfattning och på ett sådant sätt att proven är representativa för det undersökta bränslet.

2. Den referensmetod som skall tillämpas för att fastställa svavelhalten skall vara den som definieras av

- a) ISO-metod 8754 (1992) och PrEN ISO 14596 för tung eldningsolja och marin dieselbrännolja,
- b) EN-metod 24260 (1987), ISO 8754 (1992) och PrEN ISO 14596 för dieselbrännolja.

Vid skiljedom skall metoden vara PrEN ISO 14596. Den statistiska tolkningen av verifieringen av svavelhalten för använda dieselbrännoljor skall utföras enligt ISO-standard 4259 (1992).

#### *Artikel 7*

#### **Rapportering och översyn**

1. På grundval av resultaten av den stickprovskontroll och analys som utförs i enlighet med artikel 6 skall medlemsstaterna senast den 30 juni varje år lämna kommissionen en kortfattad rapport om svavelhalten i de flytande bränslen som omfattas av detta direktivs räckvidd och som använts inom medlemsstaternas territorium under föregående kalenderår. Denna rapport skall innehålla en sammanfattning av undantag som beviljats enligt artikel 3.3.

2. På grundval av bland annat de årsrapporter som lämnas i enlighet med punkt 1 och den konstaterade utvecklingen när det gäller luftkvalitet och försurning, skall kommissionen senast den 31 december 2006 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet. Kommissionen kan, tillsammans med denna rapport, lämna förslag till revidering av detta direktiv, särskilt i fråga om de gränsvärden som fastställts för varje bränslekategori och de undantag som beviljas enligt artikel 3.2 och 3.3 och artikel 4.2 och 4.3.

3. Kommissionen skall överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att minska det bidrag till försurningen som uppkommer vid förbränning av andra marina bränslen än de som specificeras i artikel 2.3 och, vid behov, utarbeta ett förslag före utgången av år 2000.

#### *Artikel 8*

#### **Ändringar av direktiv 93/12/EEG**

1. Direktiv 93/12/EEG ändras på följande sätt:
  - a) I artikel 1 skall punkt 1 a och punkt 2 utgå.

- b) I artikel 2 skall punkt 2 första stycket och punkt 3 utgå.  
c) Artiklarna 3 och 4 skall utgå.  
2. Punkt 1 skall gälla från och med den 1 juli 2000.

#### *Artikel 9*

##### **Rådgivande kommitté**

Kommissionen skall biträdas av en rådgivande kommitté. Den skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha kommissionens företrädare som ordförande.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

#### *Artikel 10*

##### **Omsättning**

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2000. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare före-

skrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 11*

##### **Påföljder**

Medlemsstaterna skall fastställa vilka påföljder som skall tillämpas vid brott mot de nationella bestämmelser som har antagits i enlighet med detta direktiv. De fastställda påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

#### *Artikel 12*

##### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### *Artikel 13*

##### **Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 26 april 1999.

*På rådets vägnar*

J. FISCHER

*Ordförande*

## II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 27 april 1999

om godkännande av villkoren för att använda den grafiska symbolen för kvalitetsprodukter från jordbruket som är speciella för de franska utomeuropeiska departementen

[delgivet med nr K(1999) 1051]

(Endast den franska texten är giltig)

(1999/315/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR  
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3763/91 av den 16 december 1991 om införande av särskilda åtgärder för vissa jordbruksprodukter till fördel för de franska utomeuropeiska departementen <sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2598/95 <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 20.3 i denna,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1418/96 <sup>(3)</sup> om föreskrifter för användning av en grafisk symbol för kvalitetsjordbruksprodukter från de mest avlägset belägna regionerna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 20.2 i förordning (EG) nr 3763/91 har en grafisk symbol tagits fram för att öka kunskapen om samt konsumtionen av bearbetade och obearbetade kvalitetsprodukter från jordbruket som är speciella för de franska utomeuropeiska departementen. Kommissionen har i förordning (EG) nr 2054/96 <sup>(4)</sup> offentliggjort denna grafiska symbol och villkoren för att få mångfaldiga den.

- (2) Enligt artikel 20.3 i förordning (EEG) nr 3763/91 skall villkoren för att få använda den grafiska symbolen för kvalitetsprodukter från jordbruket som är speciella för regionerna i de franska utomeuropeiska departementen föreslås av branschorganisationerna, vidarebefordras av de nationella myndigheterna och godkännas av kommissionen. De franska myndigheterna har, med ett positivt yttrande, vidarebefordrat de villkor för användning och de administrativa tillämpningsföreskrifter som de behöriga franska myndigheterna skall utgå ifrån, när de tillåter användandet av denna grafiska symbol.

- (3) Dessa villkor för användning främjar syftena med att införa den grafiska symbolen. Följaktligen bör villkoren godkännas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De villkor för att få använda den grafiska symbolen för kvalitetsprodukter från jordbruket som är speciella för de franska utomeuropeiska departementen, vilka lagts fram av de franska myndigheterna och som återges i bilagan, skall godkännas.

<sup>(1)</sup> EGT L 356, 24.12.1991, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 267, 9.11.1995, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 182, 23.7.1996, s. 9.

<sup>(4)</sup> EGT L 280, 31.10.1996, s. 1.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

*Artikel 3*

Detta beslut skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 27 april 1999.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

---

*BILAGA*

Utdrag ur de franska myndigheternas förslag till skrivelse, innehållande villkoren för användning och de administrativa tillämpningsföreskrifterna för den grafiska symbolen för jordbruksprodukter som är speciella för de franska utomeuropeiska departementen.

**UTDRAG**

1. Användandet av den grafiska symbol som införs genom artikel 20 i rådets förordning (EG) nr 3763/91 är förbehållen obearbetade eller bearbetade jordbruks- eller fiskeriprodukter av hög kvalitet som är utmärkande för de utomeuropeiska departementen såsom varande avlagset belägna regioner.
  2. Obearbetade jordbruks- eller fiskeprodukter skall ha framställts i de utomeuropeiska departementen.  
För bearbetade produkter som är utmärkande för de utomeuropeiska departementen och vars främsta kännetecken är den använda råvaran gäller att 100 % av den ingrediens eller de ingredienser som karaktäriserar den bearbetade produkten skall vara producerade lokalt.  
För bearbetade produkter som främst kännetecknas av produktions- eller framställningssättet skall hänsyn tas till särdragen i denna process.
  3. Dessa produkter skall kunna uppvisa de särdrag som kännetecknar en produkt från de utomeuropeiska departementen, och som kan avse villkor, metoder och teknik för odling och framställning samt iakttagande av normerna för presentation och förpackning.
  4. Den grafiska symbolen får endast användas för produkter av högsta kvalitet. Kvaliteten skall fastställas på grundval av bestämmelser i gemenskapslagstiftningen eller, i avsaknad därav, internationella normer.  
I avsaknad av såväl gemenskapsnormer som internationella normer skall kännetecknen fastställas av den regionala kommittén för kvalitetslivsmedelsprodukter på förslag från branschorganisationerna.
-

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 27 april 1999

om tillämpningen av artikel 9 i rådets direktiv 96/67/EG på flygplatsen Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

[delgivet med nr K(1999) 1066]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/316/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för mark-tjänster på flygplatserna<sup>(1)</sup> inom gemenskapen, särskilt artikel 9.5 i detta,

med beaktande av de tyska myndigheternas begäran av den 26 januari 1999 om godkännande av undantaget och efter samråd med dessa myndigheter,

efter samråd med den rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

I. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE FÖR DET  
UNDANTAG SOM ANMÄLT AV  
FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLANDS  
REGERING

1. *De tyska myndigheternas anmälan*

- (1) Genom en skrivelse av den 28 januari 1999, som registrerades av kommissionen den 29 januari 1999, anmälde de tyska myndigheterna ett meddelande från Förbundsrepubliken Tysklands regering, daterat den 26 januari 1999, genom vilket flygplatsen Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) beviljas ett undantag med följande innebörd:

- Egenhantering förbjuds och
- tillhandahållandet av tjänster till tredje man förbehålls för flygplatsen Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

när det gäller de typer av tjänster som avses i punkterna 3, 4 vad gäller fysisk hantering av fraktgods och post, såväl vid ankomst och avgång som transit, mellan flygplatsterminalen och flygplanet, och i punkterna 5.4 och 5.6 i bilagan till direktivet.

Detta undantag enligt artikel 9.1 b och d i direktivet har beviljats till och med den 31 december 2000.

- (2) I enlighet med artikel 9.3 i direktivet offentliggjorde kommissionen en sammanfattning av denna anmälan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*<sup>(2)</sup> och anmodade berörda parter att inkomma med synpunkter.
- (3) I enlighet med artikel 9.5 i direktivet samrådde kommissionen den 22 och 24 mars 1999 med den tyska regeringen beträffande utkastet till sitt beslut.

**Grund för undantaget**

- (4) De allmänna reglerna för tillträde till marknaden för mark-tjänster fastställs i artiklarna 6 och 7 i direktivet. Där framgår tydligt att principen om största möjliga öppenhet skall gälla för de flesta typer av mark-tjänster. För en flygplats med en sådan trafikvolym som Berlin-Tegel föreskrivs i direktivet att egenhantering skall tillåtas från och med den 1 januari 1998 och att marknaden för tjänster som erbjuds tredje man skall öppnas från och med den 1 januari 1999. Eftersom flygplatser befinner sig i en mycket speciell situation och har speciella uppgifter, som bl.a. präglas av säkerhetsproblem men också av utrymmes- och kapacitetsproblem som kan uppstå i vissa delar av de flesta flygplatser, föreskrivs i direktivet inget fullständigt öppnande av marknaden, utan ett minsta öppnande, både vad beträffar egenhantering och tjänster som erbjuds tredje man. Dessa tjänster tillhandahålls i anslutning till banområdet, dvs. en särskilt känslig del av flygplatsen, och kan delas in i fyra kategorier: ramtjänster, bagagehantering, påfyllning av bränsle samt viss gods- och posthantering.
- (5) I artikel 9 i rådets direktiv 96/67/EG tas även hänsyn till det faktum att allvarliga utrymmes- och kapacitetsbegränsningar i vissa mycket speciella fall kan förhindra att marknaden öppnas i föreskriven omfattning. Tillfälliga undantag kan då beviljas för

<sup>(1)</sup> EGT L 272, 25.10.1996, s. 36.<sup>(2)</sup> EGT C 64, 6.3.1999, s. 9–11.

att ge flygplatsen tid att komma till rätta med dessa begränsningar. Sådana undantag får endast beviljas i exceptionella fall och syftet är inte att generellt ge flygplatser en extra anpassningsperiod utöver den som föreskrivs i artikel 1 i direktivet.

- (6) Ett undantag kan endast beviljas på grundval av specifika utrymmes- och kapacitetsbegränsningar. Det är också detta skäl som åberopats av de tyska myndigheterna när de beviljat ovannämnda undantag i enlighet med artikel 3 i den tyska förordningen *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften*<sup>(3)</sup> genom vilken direktiv 96/67/EG införlivas i den nationella lagstiftningen.

## 2. *Situationen vid flygplatsen Berlin-Tegel*

### 2.1 *Beskrivning av flygplatsen*

- (7) Fram till 1990 tjänstgjorde Berlin-Tegel som flygplats för Västberlin, medan Schönefeld var flygplatsen för Östberlin och Tempelhof i huvudsak upptagits för militärt bruk. Efter Tysklands återförenande har Tegel blivit Berlins främsta flygplats. Trafikvolymen förväntas dock öka i Berlin med nästan 24 % mellan 1996 och 2000. Detta innebär att man, åtminstone till en början, måste upprätthålla dessa tre flygplatser och åter måste öppna Tempelhof för civilflyg, men förorsakar också kapacitetsproblem på flygplatsen Tegel, som är den som transportörerna efterfrågar mest på grund av dess infrastruktur och läge nära staden.
- (8) Mot bakgrund av den ökade efterfrågan och de problem som har uppstått, särskilt på grund av en ineffektiv användning av rampen med långa transfertider som följd, har ledningen för Berlins flygplatser (BFG) tillsammans med sina partner beslutat att bygga den nya internationella flygplatsen Brandenburg på det område där Schönefeld nu ligger, det enda som kan uppfylla utrymmes- och miljövillkoren. Innan den nya flygplatsen har färdigbyggts räknar man med att Tegel, som hade en trafikvolym på nästan 9 miljoner passagerare 1997, snart kommer att stå för den största delen av trafiken. Detta beror bl.a. på att Tempelhof planeras stängas under 2001–2002 och att Tegel därmed kommer att tvingas ta över den största delen av flygtrafiken från Tempelhof ända till 2007 då den nya flygplatsen tas i bruk.

### 2.2 *Markttjänster vid flygplatsen*

- (9) Vid tidpunkten för de tyska myndigheternas beslut var redan 54 av de 59 markttjänsterna öppna för konkurrens, dvs. samtliga tjänster inom flygterminalen samt vissa ramptjänster som catering och bränslepåfyllning. Det finns 28 tjänsteleverantörer sammanlagt. Undantaget avser vissa ramptjänster som sedan 1998 endast tillhandahållits av ett dotterbolag till BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services) med flygplatsen som största delägare. Det handlar om bagagetjänster (punkt 3 i bilagan till direktivet), lastning och avlastning av flygplanet och transport mellan flygplanet och flygterminalen (punkt 5.4), tjänster i samband med start av flygplanet (punkt 5.6) samt fysisk hantering av fraktgods och post (punkt 4).

## II. BEGRÄNSNINGAR SOM ÅBEROPAS AV DE TYSKA MYNDIGHETERNA

- (10) De tyska myndigheternas beslut grundar sig på omöjligheten att öppna marknaden för de berörda tjänsterna, eftersom utrymmes- och kapacitetsbegränsningar på rampen inte tillåter en andra tjänsteleverantör, oavsett om det gäller en leverantör av tjänster till tredje man eller en användare som önskar bedriva egenhantering.

### 1. *Kapacitetsproblem*

- (11) När flygplatsen Berlin-Tegel byggdes fastställdes kapaciteten till 5,5 miljoner passagerare. Sedan 1990 är flygplatsledningen dock konfronterad med en överbelastning på nästan 60 % på grund av den snabba ökningen av antalet passagerare (8,4 miljoner) och av fraktgodset (24 000 ton 1996) motsvarande 80 % på tio år. Eftersom flygplatsen inte kan växa utanför sina nuvarande gränser och norra delen av flygplatsområdet är reserverat för militärflyg har man försökt bemöta denna utveckling och delvis kompenserat kapacitetsbristen genom att införa nya uppställningsplatser och extra incheckningsdiskar, väntrum och parkeringsplatser. Idag har dock all tillgänglig reservkapacitet utnyttjats helt så att markttjänsterna omöjligen kan byggas ut inom nuvarande kapacitetsgränser. Flygplatsen utnyttjas f.n. intill bristningsgränsen. Flygrörelsekapaciteten har beräknats till högst 18 avgångar och ankomster i timmen på grund av problem med markttjänsten, men överskrids flera gånger om dagen. Enligt trafikprognosen kommer antalet rörelser om året att stiga från 118 000 år 1996 till 125 000 år 2000. Samtidigt beräknas antalet passagerare öka från 8 till 10,2 miljoner om året.

<sup>(3)</sup> *Bundesgesetzblatt* 1997 del 1 nr 82, 16.12.1997, s. 2885.



- (12) För att kunna utnyttja marktkapaciteten fullt ut krävs enligt de tyska myndigheterna fullständig samordning mellan de olika verksamheterna, särskilt ramtjänsterna. På grund av kapacitetsbristen måste man dessutom kunna omorganisera tjänsterna med mycket kort varsel. Under senare år har förvaltningen av trafikökningen på flygplatsområdet försvårats ännu mer på grund av ett ökat antal leverantörer av vissa ramtjänster (catering, bränsle).

## 2. *Platsbrist*

### A. Uppställning av markutrustning

- (13) Av det utrymme på 14 500 m<sup>2</sup> som är tillgängligt för marktjänster kan 10 100 m<sup>2</sup> effektivt användas för uppställning av utrustning. Enligt de tyska myndigheterna utnyttjas detta utrymme nu helt. De återstående 4 400 m<sup>2</sup> utgörs av verksamhetsutrymmen kring flygplanen och kan inte tilldelas någon särskild tjänsteleverantör. Dessa ytor är dessutom svårare att använda eftersom de är triangelformiga.
- (14) Nuvarande behov av rampytor uppgår till 10 700 m<sup>2</sup> för alla tjänsteleverantörer sammanlagt (bortsett från vinterutrustningen som inte ställs upp på ett särskilt område, utan sprids mellan verkstäderna och andra platser). Denna yta fördelas mellan BLAS (8 000 m<sup>2</sup>) och övriga operatörer (2 700 m<sup>2</sup>). Platsbristen uppskattas f.n. således till 600 m<sup>2</sup>.

### B. Bagagehantering

- (15) Det speciella med nuvarande bagagehanterings-system är att det består av nio bagagehallar (sju kring själva terminalen och två i förlängningen av denna) som inte är förbundna med varandra. Dessa hallar har en yta på mellan 300 och 450 m<sup>2</sup> var och betjänar de flygplan som ställs upp vid brygganslutningen framför varje hall och de flygplan som parkeras på de mer avlägsna uppställningsplatserna. Var och en av de sju bagagehallarna vid själva terminalen är försedd med ett rullband för ankommande och två för avgående bagage. De två övriga är utrustade med ett dubbelt kontinuerligt transportband. I anslutning till varje bagagehall finns omklädnings- och vilorum för personalen. Enligt de tyska myndigheterna kan antalet tjänsteleverantörer omöjligt ökas på grund av platsbrist i bagagehallarna. Det krävs att bagagehanteringen sköts av en enda tjänsteleverantör om flygningarna skall behandlas riktigt och transfertiderna dessutom skall respekteras. Enligt de handlingar som lagts fram är lokalerna inte tillräckligt stora för att man skall kunna parkera alla bagagekärror som väntar på att användas och det finns inte tillräckligt med plats

för att cirkulera med alla dessa bagagekärror när flera flygningar skall hanteras samtidigt. Eftersom de olika bagagehallarna endast kan användas i anslutning till motsvarande brygganslutning är det inte möjligt att tilldela tjänsteleverantörerna en "egen" bagagehall. En sådan tilldelning skulle allvarligt störa flygplatsens funktionella effektivitet.

### C. Personalutrymmen

- (16) Platsbristen gäller även personalrummen som idag är fullbelagda på grund av trafikökningen och det ökade antalet tjänsteleverantörer. De tyska myndigheterna anser att det är omöjligt att bygga nya personalutrymmen på mycket kort sikt, med tanke på de administrativa besvär som sådana byggarbeten kan medföra. Ledningen har godkänt att anställda som arbetar med bagagehantering tillbringar sina raster i lokaler som ligger nära bagagehallarna. Det finns ingen möjlighet att ordna nya lokaler på lämpligt avstånd.
- (17) På grund av att Tempelhof stängs år 2001 – 2002 förväntas Schönefeld samtidigt nå kapacitetsgränsen. Eftersom transportörerna dessutom fördrar Tegel förväntas trafiken till denna flygplats stiga med 20 % till 10,2 miljoner passagerare om året från år 2002. Flygplatsmyndigheterna räknar därför med kapacitetsproblem både i flygterminalen och på banområdet. Det extra utrymmesbehovet på banområdet uppskattas till 700 m<sup>2</sup>, vilket innebär att den totala platsbristen uppgår till 1 300 m<sup>2</sup> om man endast tar hänsyn till trafikökningen och inte beaktar de extra behov som tillträdet av ytterligare en tjänsteleverantör innebär.

### 3. *Effekterna av att ytterligare tjänsteleverantörer ges tillträde*

- (18) Enligt den dokumentation som lagts fram skulle tillkomsten av nya tjänsteleverantörer leda till en kraftig ökning av utrymmesbehovet, eftersom varje ny leverantör behöver reservutrustning för att kunna hantera sina egna tider med hög belastning.
- (19) Enligt de tyska myndigheterna är utrymmesbehovet beroende av antalet nya operatörer, deras verksamhetsstruktur och verksamhetsvolym samt deras affärspolitik.
- (20) Enligt de studier som flygplatsen låtit genomföra krävs ett extra parkeringsutrymme på 3 500 m<sup>2</sup> för uppställning av marktjänstutrustning om man släpper in ytterligare två operatörer (leverantörer av tjänster till tredje man eller användare som bedriver egenhantering), under förutsättning att de nya

operatörerna arbetar enligt samma affärsprinciper som nuvarande monopolinnehavare och att en leverantör tar hand om Lufthansatrafiken, en om British Airways och dess dotterbolag Deutsche BA och en om alla övriga flygbolag. Den totala platsbristen skulle i detta fall uppgå till 4 100 m<sup>2</sup> för att sedan stiga till 4 800 m<sup>2</sup> år 2000 på grund av trafikökningen. Enligt kompletterande beräkningar som flygplatsmyndigheterna lämnat in har vissa tjänstleverantörer dock aviserat ett mycket större behov av utrustning och det extra utrymmesbehovet skulle kunna uppskattas till cirka 6 500 m<sup>2</sup> i genomsnitt.

(21) De tyska myndigheterna anser att man i dessa studier inte tar tillräckligt stor hänsyn till att tillträdet av två nya operatörer kommer att leda till en minskning av den nuvarande monopolinnehavarens marknadsandel och därmed av dennes behov av utrustning och utrymme. De håller det dock inte för möjligt, med tanke på att det redan nu fattas 600 m<sup>2</sup>, att frigöra tillräckligt med utrymme för ytterligare en operatör.

(22) Av dokumentationen framgår att trafiksituationen på rampen har försämrats avsevärt och att det kommer att vara mycket svårt att samordna trafiken om antalet tjänstleverantörer ökar. Flygplatsens kapacitet utnyttjas redan nu till bristningsgränsen. Den trafikökning som föranleds av ett ökat antal marktjänstfordon, men också av övergången till annan utrustning kommer att tvinga flygplatsen att omorganisera servicebanorna. Detta kommer att påverka flygplatsens kapacitet och leda till en kraftig ökning av antalet förseningar, som beräknas uppgå till 32 % år 2000 jämfört med 12 % för närvarande.

(23) Enligt studien kommer ramptrafiken totalt sett att öka med mellan 20 och 50 % om en ny operatör släpps in. Trafiken kan dock komma att öka med så mycket som 140 till 160 % vid korsningen i norr, med allvarliga säkerhetsproblem som följd.

(24) Flygplatsen förklarar sig dock vara beredd att ta emot ytterligare en operatör under förutsättning att tillträdet endast har en begränsad effekt på kapacitet, utrymme och ramptrafik.

### III. BERÖRDA PARTERS REAKTIONER

(25) De olika berörda parterna har uppmanats att inkomma med sina synpunkter i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.3 i direktivet. De flygbolag som redovisat sina synpunkter insisterade på det faktum att flygplatsen sedan flera år har känt

till de skyldigheter som följer av bestämmelserna i direktivet och att inga åtgärder har vidtagits för att förebygga de svårigheter som åberopas och därmed göra det möjligt att öppna marknaden.

(26) Nuvarande platsbrist på 600 m<sup>2</sup> som åberopas av flygplatsen skulle kunna avhjälpas utan problem och nya utrymmen skulle kunna frigöras genom att utnyttja det befintliga utrymmet på ett optimalt sätt. Bl.a. föreslås att flytta vinterutrustningen till mer avlägsna platser för att frigöra utrymme vid uppställningsplatserna 51–56 på flygplatsens västra sida. Dessutom anser de olika flygbolagen att flygplatsen inte har beaktat att den nuvarande monopolinnehavaren kommer att förlora marknadsandelar på grund av tillträdet av en konkurrent.

(27) När det gäller trafikprognosen visar de senaste tendenserna att siffrorna är tagna i överkant. Kapacitetsbehovet måste således revideras nedåt. Vad gäller transport och hantering av bagage borde det inte medföra några problem att ge tillträde till en andra tjänstleverantör med tanke på att det f.n. är möjligt att hantera tre flygningar samtidigt och med hänsyn till storleken på bagagehallarna och det faktum att antalet bagagekärror beror på antalet flygningar och inte på antalet tjänstleverantörer. Arbetsorganisationen inom bagagehallarna borde inte heller ställa till problem, eftersom flygplatsen ensam fortsätter att svara för denna. Enligt flygbolagen beror utrymmesproblemen såväl på rampen som i fråga om bagagehantering framför allt på ett ineffektivt utnyttjande av tillgängliga utrymmen och på brister i organisationen.

(28) Vad gäller personalutrymmen medges att det skulle vara svårt att ge tillträde till all personal från en andra tjänstleverantör. Genom att sätta upp några byggnader i lättmaterial eller hyra lokaler utanför flygplatsområdet skulle man dock kunna lösa problemet för de nya tjänstleverantörerna, eftersom de som redan finns inte absolut behöver extra personalutrymmen. Rent allmänt anser de flygbolag som redovisat sina synpunkter att det finns risk för att situationen på flygplatsen Berlin-Tegel kommer att förvärras under kommande år, oavsett storleken på trafikökningen och oberoende av närvaron av en eller flera leverantörer av ramp-tjänster.

IV. BEDÖMNING AV UNDANTAGET MOT  
BAKGRUND AV BESTÄMMELSERNA I  
DIREKTIV 96/67/EG

1. Gällande regler för marktjänster

1.1 Möjligheter att begränsa tillträdet till  
marknaden

- (29) I rådets direktiv 96/67/EG föreskrivs ett differentierat öppnande av marknaden, utgående dels från hur marktjänsterna tillhandahålls (egenhantering eller tjänster till tredje man), dels från flygplatsens trafikvolym.
- (30) De allmänna reglerna om hantering i fråga om de tjänstetyper som avses i de tyska myndigheternas anmälan fastställs i artiklarna 6.2 och 7.2 i direktivet. Dessa regler har införts i bestämmelserna i artikel 3.2 i den tyska förordningen genom vilken direktivet införlivas i den nationella lagstiftningen. I enlighet med bestämmelserna i direktivet får medlemsstaterna begränsa tillträdet till marknaden till två tjänsteleverantörer, vilka skall väljas enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier. Valet av tjänsteleverantörer bör likaså ske genom ett anbuds förfarande. Det är på denna grund som flygplatsen Berlin-Tegel, i enlighet med bilaga 5 till *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften*<sup>(4)</sup> av den 10 december 1997 genom vilken direktivet införlivas i den tyska lagstiftningen, måste öppna marknaden för marktjänster till tredje man för en andra tjänsteleverantör och medge två användare att bedriva egenhantering när det gäller de typer av marktjänster för vilka medlemsstaterna får begränsa antalet tjänsteleverantörer eller användare enligt artiklarna 6.2 och 7.2 i direktivet.
- (31) När det på grund av specifika utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar, särskilt sådana som beror på trängsel eller på yornas nyttjandegrad, inte är möjligt att öppna marknaden för egenhantering eller tjänster till tredje man i den omfattning som föreskrivs i direktivet, får den berörda medlemsstaten med stöd av artikel 9.1 b och d reservera tillhandahållandet av tjänster till tredje man för en

enda tjänsteleverantör och förbjuda utövandet av egenhantering eller begränsa den till en enda användare.

I artikel 9.2 föreskrivs emellertid att det i varje beslut om undantag skall

- anges den eller de tjänstetyper för vilka undantag beviljats samt de specifika utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som berättigar till undantag,
- bifogas en plan över åtgärder som syftar till att komma till rätta med dessa begränsningar.

Enligt artikel 9.2 skall ett undantag dessutom inte

- otillbörligen inverka menligt på syftet med direktivet,
- snedvrیدا konkurrensen,
- vara av större omfattning än nödvändigt.

- (32) Det främsta syftet med direktivet är att liberalisera marktjänsterna, vilket kommissionen påpekade i sina beslut av den 14 januari 1998 om flygplatserna i Frankfurt och Düsseldorf<sup>(5)</sup>. Begränsningar som åläggs tredje part innebär en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster. I likhet med statliga åtgärder som begränsar friheten att tillhandahålla tjänster<sup>(6)</sup>, måste sådana åtgärder som kan leda till att tjänsteleverantörerna utesluts eller förbjuds att utöva sin verksamhet eller, som i detta fall, åtgärder som hindrar användare som så önskar att bedriva egenhantering kunna hänföras till trängande behov som är av allmänt intresse och inte av ekonomisk natur. Åtgärderna skall vidare vara rimliga i förhållande till den målsättning som eftersträvas.

1.2 Förfarandet

- (33) De tyska myndigheterna har förbundit sig att invänta kommissionens godkännande innan de låter beslutet om undantag träda i kraft.
- (34) Kommissionens prövning bör, såsom påpekas i dess två beslut om flygplatserna i Frankfurt och Düsseldorf<sup>(7)</sup>, omfatta följande tre punkter:
- Förekomsten och omfattningen av utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som motiverar undantaget och gör det omöjligt att öppna marknaden i den omfattning som föreskrivs i direktivet.
  - En lämplig åtgärdsplan för att komma till rätta med dessa begränsningar. Denna plan skall vara trovärdig och får inte innehålla några villkor för genomförandet. Den skall också innehålla en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder.

<sup>(5)</sup> Kommissionens beslut av den 14 januari 1998, EGT L 173, 18.6.1998, s. 32.

<sup>(6)</sup> Dom av den 25 juli 1991 i mål C-288/89, Mediawet, Rec. 1991, s. I-4007 och i mål C-76/90, Säger mot Denemeyer, Rec. 1991, s. I-4221.

<sup>(7)</sup> Jämför not 5.

<sup>(4)</sup> Jämför not 3.

— Överensstämmelsen med de principer som anges i artikel 9.2 i direktivet i fråga om direktivets syfte, kravet att konkurrensen inte får snedvridas samt åtgärdens räckvidd.

(35) Syftet med ett beviljat undantag är inte att generellt ge flygplatsen en extra anpassningsperiod utöver den som föreskrivs i artikel 1 i direktivet. Undantaget skall göra det möjligt för flygplatsen att lösa de särskilda problem som kan uppstå när marknaden öppnas. Varje undantag måste därför prövas mot bakgrund av de specifika begränsningar som åberopas som stöd för påståendet att det inte skulle vara möjligt att öppna marknaden inom föreskriven tid. Enligt EG-domstolens rättspraxis skall varje undantag tolkas strikt och undantagets räckvidd skall bestämmas med hänsyn till det eftersträlvade syftet<sup>(8)</sup>.

(36) Det aktuella undantaget måste prövas mot bakgrund av vad som sagts ovan.

(37) I enlighet med bestämmelserna i artikel 9.4 i direktivet har kommissionen ingående granskat de åberopade utrymmes- och kapacitetsbegränsningarna, det fattade beslutets rimlighet med hänsyn till dessa begränsningar och de åtgärder som föreslagits för att komma till rätta med begränsningarna. Kommissionen har bland annat stött sig på den dokumentation som framlagts av de tyska myndigheterna, på sitt besök vid flygplatsen Berlin-Tegel och på den tekniska studie som kommissionen låtit företaget Aerotec genomföra. Kommissionen har slutligen beaktat flygplatsledningens och den tyska regeringens synpunkter på kommissionens analys, särskilt vad gäller utrymmesbegränsningarna i samband med vilorummen för personalen i anslutning till bagagesorteringshallarna. Enligt de tyska myndigheterna verkar det som om kommissionen underskattar dessa begränsningar. De bekräftar sin ståndpunkt, dvs. att det inte är möjligt att bereda tillträde för en andra tjänsteleverantör i bagagesorteringshallarna. De bestrider slutligen kommissionens bedömning av utrymmesbehovet för en andra tjänsteleverantör, vilket har uppskattats till 1 200 m<sup>2</sup>.

## 2. Granskning av de begränsningar som angetts av de tyska myndigheterna

### 2.1 Beträffande tillgängligt utrymme

#### A. Utrymme för uppställning av marktjänstfordon

(38) När det gäller uppställningsplatserna utmed terminalen kan man konstatera, med hänsyn till deras disposition och det faktum att de används för olika typer av flygplan, att alla tillgängliga utrymmen för

uppställning av marktjänstutrustning utnyttjas optimalt och att det inte är möjligt att frigöra ytterligare utrymmen. Vid besöket av flygplatsens installationer konstaterades dock att ett stort antal privatfordon parkeras utefter terminalen och bagagehallarna. Det kan svårligen påstås att dessa fordon används i verksamheten, t.ex. för tillsyn över ramp-tjänsterna. Det konstaterades på plats att dessa fordon inte hade förflyttats under minst fem timmar den dagen, dvs. under största delen av arbetsdagen mellan kl. 10 och 15. Det förefaller därför vara fullt möjligt att använda detta område för att parkera bagagekärror som inte används för tillfället.

(39) Även när det gäller utrustning för frakt och post konstaterades att de fordon som stod parkerade på detta område inte hade förflyttats åtminstone mellan kl. 10 och 15. Dessutom noterades inga rörelser eller hanteringar av flygplan under kommissionens besök av anläggningarna och banområdet under eftermiddagen. Flygplatsmyndigheterna förklarade att dessa marktjänstfordon var öronmärkta, dvs. att de fordon som var parkerade på detta område enbart används för fraktgods och inte för transport av passagerarbagage. Därav kan slutsatsen dras att alla fordon som används för gods- och posthantering stod uppställda under denna period av nolltrafik. Vid en närmare granskning av parkeringsplatserna visade det sig att samtliga dessa fordon vid detta tillfälle utnyttjade knappt mer än hälften av det tillgängliga utrymmet.

(40) Den studie som kommissionen har låtit genomföra för att jämföra situationen med liknande situationer på andra flygplatser och med de normer och den praxis som rekommenderas av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) motsäger den rapport som lagts fram om platsbristen på banområdet. I dessa normer och denna praxis anges för olika typer av luftfarkoster de ytor som skall avgränsas som säkerhetsområden, men även för placering av utrustning vid uppställningsplatserna. Om dessa normer tillämpas på TIPO-uppställningsplatserna (uppställningsplatser som kräver dragfordon för att flytta flygplanen) och på den typen av uppställning av flygplan som används på detta område, visar det sig att man kan frigöra en yta på nära 200 m<sup>2</sup> på varje sida framför flygplanet.

<sup>(8)</sup> Jämför not 5.

Därmed kan man redan på två av de sex uppställningsplatser som finns på detta flygplatsområde frigöra en yta på nära 800 m<sup>2</sup>, utan att bryta mot ICAO:s säkerhetsbestämmelser. Dessutom bör påpekas att det sammanlagt finns drygt tjugo avlägsna uppställningsplatser på hela flygplatsområdet av typ TIPO där dessa bestämmelser kan tillämpas. Det verkar därför inte vara omöjligt att frigöra utrymmen genom en strikt styrning av verksamheten på rampen, vilket bl.a. förutsätter en klar avgränsning av ytorna på marken och en noggrann användning av platsen och manöverutrymmet runt flygplanet.

- (41) De tyska myndigheterna har således inte påvisat att det saknas utrymme för att en andra tjänsteleverantör skall kunna parkera sina marktjänstfordon på banområdet.

#### B. Bagagetransport

- (42) Själva bagagetransporten mellan flygplanet och terminalen verkar inte ställa till problem. Det finns sju bagagehallar på terminalplan noll. Dessutom finns två bagagehallar som är försedda med ett dubbelt transportband för samtidig hantering av ankommande och avgående bagage. De sju andra bagagehallarna är var och en utrustade med två rullband för avgående och ett för ankommande bagage. Hallytan varierar mellan 300 och 450 m<sup>2</sup>. Det bör noteras att varje hall, utom de två som är försedda med dubbla transportband och som endast används för bagage från avlägsna uppställningsplatser, skall användas för att hantera bagage från de två uppställningsplatser som finns strax utanför samt för bagage från vissa avlägsna uppställningsplatser. Detta innebär att transporttiderna mellan uppställningsplatsen och själva bagagehanteringsystemet är mycket kort, vilket medför en stor och snabb omsättning och ett relativt begränsat behov av bagagekärror.

- (43) Det sätt på vilket utrymmet inne i terminalens olika bagagehallar utnyttjas jämfört med vad som sker på andra flygplatser och det faktum att trafikflödet är enkelriktat innebär att det är möjligt att ge tillträde till en andra tjänsteleverantör. Kommissionens experter har nämligen konstaterat på Berlin-Tegel att bagagekärror som väntar på att användas parkeras inne i systemet. Såsom redan påpekades bl.a. i kommissionens beslut beträffande flygplatsen Köln/Bonn<sup>(9)</sup>, beror det antal bagagekärror som krävs i ett visst ögonblick inte på antalet aktörer, utan på det antal flygningar som skall hanteras. Det är därför flygplatsmyndigheternas ansvar att styra användningen av de kärror som behövs för bagage-

transport på ett lämpligt och icke-diskriminerande sätt. De bagagekärror som står och väntar kan parkeras på rampen, framför allt på de utrymmen längs terminalen som f.n. används för att parkera privatbilar (se ovan).

- (44) Trafikflödet inne i de olika bagagehallarna gör det möjligt att utan större problem ge tillträde till en andra operatör för bagagetransport. Bagaget kan avlastas på några minuter, bl.a. tack vare närheten till uppställningsplatserna, och det tycks inte vara omöjligt att hantera avgående och ankommande bagage samtidigt. Vidare har det inte påvisats att det är omöjligt med hänsyn till flygschemat att hantera två ankomster och en avgång samtidigt. I jämförelse med andra flygplatser som använder samma typ av system, t.ex. Heathrow, är utrymmet inne i hallen och särskilt trafikstråken i mitten tillräckligt för att bereda plats åt två och t.o.m. tre dragfordon med bagagekärror från två olika företag samtidigt. Det finns så pass gott om utrymme att man inte behöver flytta på några kärror för att andra skall kunna passera.

#### C. Övriga ramptjänster

- (45) De tyska myndigheternas rapport innehåller inga särskilda uppgifter om de övriga ramptjänsterna. Det har påpekats att det finns tillräckligt med plats på rampen för att ställa upp utrustning från en andra tjänsteleverantör. När det gäller transport av passagerare med buss till och från avlägsna uppställningsplatser tycks det inte vara absolut nödvändigt att parkera bussarna i närheten av terminalen. Dessa fordon kan, i likhet med många andra flygplatser som t.ex. London-Heathrow, förflytta sig snabbt på banområdet och kan således stå och vänta eller parkeras längre bort, bl.a. i närheten av de mer avlägsna uppställningsplatserna.

- (46) Det står klart att man så långt som möjligt bör eftersträva att finna utrymme för utrustning och ramptjänster i närheten av flygplanet eller terminalerna beroende på vilka ramptjänster det är frågan om. Det handlar dock bara om en prioritet. Enligt bestämmelserna i direktivet skall medlemsstaterna kunna visa att det är omöjligt att öppna marknaden i den grad som krävs. De skall kunna visa att det inte finns tillräckligt med utrymme för att ställa upp utrustning och utföra de tjänster som avses, utan att uttryckligen ställa kvalitetskriterier för varje sådan plats. På Berlin-Tegel, kan utrustningen bl.a. ställas upp i närheten av uppställningsplatserna 33, 34 och 35 där flygplatsmyndigheterna för övrigt

<sup>(9)</sup> Kommissionens beslut av den 30 oktober 1998 om flygplatsen Köln/Bonn, EGT L 300, 11.11.1998, s. 25.

ändå planerar att ledigställa ytor. Förfarandet kan i vissa fall ge upphov till styrningsproblem, men kan inte innebära att det är omöjligt att öppna marknaden. Det är kandidatföretagets sak att känna till vilka villkor som kommer att gälla för verksamheten och att besluta om det vill etablera sig på flygplatsen.

#### D. Personalrum

(47) Enligt den dokumentation som de tyska myndigheterna har lagt fram finns personalrum till varje bagagesorteringshall. Det finns minst sju sådana rum som till ytan är nära nog lika stora som sorteringshallarna. Det totala personalutrymmet uppgår således till minst 1 800 till 2 000 m<sup>2</sup>. De tyska myndigheterna påpekade dock dels att dessa rum inte enbart används av det företag som f.n. har ensamrätt på de berörda marktjänsterna, utan även av andra tjänsteleverantörer och användare som bedriver vissa marktjänster på flygplatsen, dels att vissa personalrum ligger så långt från arbetsområdet för de anställda som arbetar med bagagehantering i de mer avlägsna bagagehallarna (på andra sidan terminalen) att dessa har fått flygplatsledningens tillstånd att ta sin rast på själva arbetsplatsen.

(48) Även om man tar hänsyn till att dessa personalrum används av personal som arbetar med samtliga typer av marktjänster, kan det ändå med bestämdhet hävdas, med stöd av bestämmelserna om storleken och förvaltning av gemensamma personalrum, att det finns tillräckligt med utrymme i terminalen för att ta emot personalen från ytterligare ett företag som sysslar med hantering och transport av bagage, särskilt med hänsyn till att den personalen kommer att arbeta närmast de berörda personalrummen. Det finns dock inget utrymme för att ta emot mer personal än så.

(49) Vad gäller personalrum för personal som arbetar med passagerartransport har det inte påvisats att det är omöjligt att uppföra tillfälliga byggnader av typ "Algeco" i närheten av vissa avlägsna områden, bl.a. uppställningsplatserna 33, 34 och 35 där flygplatsmyndigheterna ändå planerar att skapa nya utrymmen för marktjänster. Det är således kandidatföretagets sak att känna till vilka villkor som kommer att gälla för verksamheten och att avdela sin personal med hänsyn till dessa.

Samma resonemang gäller bagagetransporten.

(50) När det gäller transport av passagerare och bemanning är det inte nödvändigt att personalrummen skall finnas i omedelbar närhet av terminalen eller arbetsområdet. När det gäller personal som sysslar med lastning och avlastning av flygplan är

det däremot mycket mer problematiskt om personalrummen ligger långt borta. Det är således inte möjligt att ge tillträde till en andra operatör på grund av brist på personalrum nära arbetsplatsen.

(51) När det gäller gods- och posthantering tycks problemet vara annorlunda i och med att i dessa tjänster utförs i en separat del av flygplatsen med specialutrustning och egna anläggningar, som bl.a. innefattar ett vilorum för personal som arbetar med vissa tjänster inom godshantering. Eftersom det redan saknas utrymme för anställda som måste stanna kvar i närheten av sin arbetsplats, är det endast möjligt att ge tillträde till andra operatörer om dessa redan har personalrum för sina anställda och inte önskar få nya. Eftersom det f.n. inte finns andra tjänsteleverantörer i denna del av flygplatsen och med hänsyn till såväl det befintliga utrymmet för uppställning av utrustning som bristen på personalutrymmen i närheten, godkänner kommissionen beslutet att inte ta emot en andra tjänsteleverantör, men underkänner förbudet mot egenhantering av de berörda gods- och posthanteringstjänsterna.

#### 2.2 Tillträde av nya tjänsteleverantörer

(52) Rent allmänt stöder kommissionen de tyska myndigheternas uppfattning att den studie som framlagts av flygplatsen inte tar hänsyn till det faktum att införandet av konkurrens kommer att medföra en minskning av marknadsandelen för den tjänsteleverantör som fram till nu har haft en monopolställning, vilket kommer att minska dennes utrustningsbehov och således frigöra utrymmen.

(53) Kommissionen inser att om det handlar om relativt små marknadsandelar (omkring 10–15 % enligt de uppskattningar som gjorts på andra flygplatser med undantag) så kan denna minskning av utrustning vara minimal och då måste det finnas plats för att lägga till den nya tjänsteleverantörens utrustning utöver den nuvarande monopolinnehavarens material.

(54) De effekter som tillkomsten av nya tjänsteleverantörer medför verkar vara överskattade med bred marginal.

(55) Så skulle t.ex. med hänsyn till den egenhantering som bedrivs av flygplatsens största transportör och flygplatsens nuvarande flygschema en ny tjänsteleverantörs utrustningsbehov uppgå till nästan 70 %

av den utrustning som f.n. används på flygplatsen (och kräva en uppställningsyta om ungefär 5 600 m<sup>2</sup>). Eftersom den tillkommande utrustningen inte motsvaras av en proportionell minskning av nuvarande monopolinnehavarens utrustningsbehov, och därmed även utrymmesbehov, uppskattar kommissionens experter behovsminskningen till cirka 40 % (motsvarande 4 000 m<sup>2</sup>). Nettoökningen av utrymmesbehovet uppskattas således till 30 % av nuvarande yta eller 2 400 m<sup>2</sup>. Enligt samma beräkningssätt och under förutsättning att nuvarande monopolinnehavarens behov av utrustning är oförändrat, kan ökningen av utrymmesbehovet för en tjänsteleverantör som tar 10 till 15 % av marknaden (vilket motsvarar de uppskattningar som i regel görs för andra flygplatser som beviljas undantag) uppskattas till 1 200 m<sup>2</sup>. Såsom har påpekats ovan<sup>(10)</sup>, kan med hänsyn till IACO:s normer ett sådant utrymmesbehov frigöras endast runt tre till fyra TIPO-uppställningsplatser, eller kanske fem av de ungefär tjugo platser av denna typ med beaktande av de tyska myndigheternas uppskattning på 2 000 m<sup>2</sup>. Ovanstående utrymmesbehov gäller dock endast under den extrema och föga sannolika förutsättningen att den nya leverantören arbetar under samma perioder av hög belastning som konkurrenten.

- (56) Enligt flygplatsens behovsanalys skulle vid införandet av konkurrens de nya leverantörerna tillhandahålla alla tjänster som f.n. genomförs av monopolinnehavaren, vilket inte verkar vara realistiskt. Ett behov på uppskattningsvis 1 200 m<sup>2</sup> förefaller vara mera rimligt och granskningen visar att det är möjligt att tillgodose ett sådant behov.
- (57) Kommissionen inser att trafikökningen kommer att ställa till problem under kommande år och att det behövs ytterliga uppställningsplatser och terminalanläggningar. Den effekt som tillträdet av en ny tjänsteleverantör anses ha på antalet rörelser på rampen verkar dock vara överskattad. Att rörelserna på rampen ökar är framför allt beroende på antalet flygrörelser och eftersom den maximala flygrörelsekapaciteten, såsom redan påpekats, har beräknats till 18 ankomster och avgångar i timmen kan rullbanorna korsas från de avlägsna uppställningsplatserna utan att störa flygplanstrafiken. Under högttrafik kommer det att krävas särskilt stor uppmärksamhet från operatörernas sida och det är flygplatsledningens ansvar att se till att man respekterar trafiknormerna på rampen. På flera europeiska flygplatser med ett stort antal rörelser i terminalens närmaste omgivning och med mycket större trängsel har man vant sig vid att korsa rullba-

norna under strikt iakttagande av säkerhetsnormerna.

Flygplatsens tillgängliga ytor räcker således för att ta emot utrustningen från en andra tjänsteleverantör antingen utmed terminalen eller framför flygplanen eller, när det gäller bussar för passagerartransport, vid de avlägsna uppställningsplatserna. Det företag som vill komma in på flygplatsen måste själv avgöra om det är möjligt att arbeta inom de utrymmesbegränsningar som meddelas inom ramen för direktivets bestämmelser. Det utrymme som finns tillgängligt för personalrum räcker dock inte för att man skall kunna ta emot en andra tjänsteleverantör för samtliga ramptjänster. Det faktum att personalrummen ligger inom ett begränsat område i terminalen innebär att det är möjligt att ge tillträde till en andra tjänsteleverantör för bagagetransport (samt för lastning och avlastning av flygplan). Personalrummen för busschaufförerna kan i så fall förläggas till områden som ligger längre bort. När det gäller de övriga tjänster som omfattas av undantaget kan direktivets principer endast tillämpas inom ramen för egenhantering som utövas av transportörer som inte har behov av ytterligare utrymmen för personalen.

I punkt 5 i ingressen till direktivet anges följande: "Att ge tillträde till marknaden för markttjänster är en åtgärd som bör bidra till lägre driftkostnader för flygbolagen och bättre service för användarna". För att direktivet skall ha avsedd effekt bör emellertid detta tillträde till marknaden vara reellt. Ett öppnande som existerar på papperet men inte i praktiken, vilket ser ut att vara fallet sedan den 1 januari 1998 när det gäller utövandet av egenhantering, inverkar alltså menligt på direktivets syften. Ett öppnande som i enlighet med punkt 5 i ingressen även bidrar till att förbättra de tillhandahållna tjänsterna och sänka de priser som många användare betalar, skulle däremot underlätta uppnåendet av direktivets syften genom att det leder till konkurrens mellan leverantörerna. Med tanke på att utrymme på flygplatsen, för vissa typer av tjänster, inte möjliggör annat än ett begränsat öppnande där endast en ny operatör kan beredas tillträde, är det bara genom att upplåta denna plats till en leverantör som erbjuder tjänster till tredje man som det skulle vara möjligt att uppnå dessa syften.

### 3. Åtgärdsplanen

- (58) I enlighet med artikel 9.2 i direktivet har de tyska myndigheterna lagt fram en plan över lämpliga åtgärder för att komma till rätta med de återopade begränsningarna.

<sup>(10)</sup> Se punkt 2.1.A.

- (59) Flygplatsledningen har beslutat att genomföra en utbyggnadsplan. I första hand innebär planen att man bygger ut kapaciteten genom anläggning av en ny terminal öster om nuvarande terminal. Nuvarande parkeringsplatser kommer att flyttas bort, en ny ramp kommer att anläggas och huvudentrén flyttas öster om kontrolltornet för att minska överbelastningen vid korsningen i norra delen av flygplatsen.
- (60) Hur det definitiva beslutet om den nya terminalbyggnaden kommer att se ut beror dock på de administrativa tillstånden och på vilka avsikter investerarna har med den nya flygplatsen Berlin-Brandenburg.
- (61) Som redan påpekades måste åtgärdsplanen för att komma till rätta med de återopade begränsningarna dock vara trovärdig, inte innehålla några villkor och åtföljas av en tidsplan. Eftersom det råder osäkerhet kring projektets genomförande och desto mer om tidpunkten för genomförandet kan kommissionen inte enbart räkna med detta projekt som åtgärdsplan i den mening som avses i artikel 9 i direktivet.
- (62) De tyska myndigheterna har dock även lagt fram följande två åtgärder:
- Fem områden som f.n. är beväxta med gräs görs om till ytor för marktjänster och uppställning av marktjänstutrustning (dessa områden är numrerade på den plan som bifogas detta beslut). Dessa områden ligger intill verksamhetsområdena för marktjänster och är markerade på "Lageplan: Planzustand BZW Aenderung: Alte Bestandsplan Nr 62" enligt situationen per den 6 november 1998. Härigenom frigörs en yta för marktjänster på 6 300 m<sup>2</sup> till hösten 2000 för att bereda tillträde för nya tjänsteleverantörer i enlighet med bestämmelserna i direktivet och i de nationella förordningarna genom vilka direktivet införlivas i den tyska lagstiftningen om flygplatser.
  - Den byggnad som f.n. används för biluthyrningstjänster byggs om. Åtgärden innebär påbyggnad av en övre våning för att frigöra bottenvåningen inte enbart som uppställningsutrymme för marktjänster, utan också för att lösa problemet i samband med bagagehanteringen.
- (63) Det faktum att det inte behövs något särskilt administrativt tillstånd för att genomföra dessa åtgärder och att de tyska myndigheterna har åtagit sig att genomföra dessa arbeten för att fullständigt uppfylla direktivets krav före utgången av giltighetstiden för beslutet om undantag, innebär att

dessa åtgärder kan anses uppfylla kravet på en åtgärdsplan enligt artikel 9 i direktivet.

#### 4. Uppfyllande av de kriterier som fastställs i artikel 9.2 i direktivet

- (64) Det faktum att det finns tillräckligt med utrymme för att ta emot utrustning och personal från en andra operatör vid sidan om nuvarande monopolinnehavare för de marktjänster som avses i undantaget tyder på att undantagets tillämpningsområde är av större omfattning än nödvändigt. När det gäller tidslängden (fram till hösten 2000) för de arbeten som planeras för att möjliggöra öppnandet av marknaden i den grad som föreskrivs i direktivet och i de tyska bestämmelserna genom vilka direktivet överförs till tysk lagstiftning för de berörda typer av marktjänsterna, nämligen två tjänsteleverantörer och två användare med tillstånd att bedriva egenhantering, kan däremot beslutas att undantaget inte är av större omfattning än nödvändigt.

#### V. SLUTSATS

- (65) Det tyska myndigheterna har inte bevisat att det skulle vara omöjligt att öppna marknaden för en andra tjänsteleverantör för alla typer av marktjänster som avses i undantaget. Det utrymme som är tillgängligt på banområdet och i terminalen för uppställning av utrustning och för personal gör det möjligt att öppna marknaden för sortering och transport av bagage, passagerare och bemanningsmedlemmar för en andra tjänsteleverantör dock tillåter inte att en transportör utövar egenhantering under den berörda perioden. Däremot innebär bristen på lämpliga anläggningar för personal i andra delar av banområdet eller terminalen att flygplatsen är tvingad att förbehålla tjänster i samband med gods och frakt för användare som inte behöver extra personalrum inom ramen för egenhantering i denna del av flygplatsen. På grund av det begränsade utrymmet på rampen och omöjligheten att skaffa extra personalutrymme i närheten av arbetsområdet för de anställda som arbetar med lastning och avlastning samt förflyttning av flygplan är det motiverat att bibehålla monoopolet för dessa tjänster under den aktuella perioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Det beslut om undantag som de tyska myndigheterna beviljat flygplatsen Berlin-Tegel den 26 januari 1999, vilket anmäldes till kommissionen den 29 januari 1999, godkänns under förutsättning att Förbundsrepubliken Tyskland gör följande ändringar:



— Förbjuda egenhantering till och med den 31 december 2000 enbart när det gäller de typer av tjänster som avses i punkterna 3 och 5.4 i bilagan till direktivet, vad gäller transport av passagerare, bagage och besättning, och i punkt 5.6.

— Fram till och med den 31 december 2000 förbehålla tillhandahållandet av tjänster till tredje man åt flygplatsen Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) när det gäller de typer av tjänster som anges i punkterna 4, 5.4 vad gäller lastning och lossning av flygplanet och punkt 5.6 i bilagan till direktivet.

*Artikel 2*

Efter att ha ändrat beslutet om undantag i enlighet med artikel 1 skall Förbundsrepubliken Tyskland anmäla det till kommissionen innan det träder i kraft.

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 27 april 1999.

*På kommissionens vägnar*

Neil KINNOCK

*Ledamot av kommissionen*

---