

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 337

fyrtioförsta årgången

12 december 1998

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

- ★ Rådets förordning (EG) nr 2678/98 av den 10 december 1998 om ändring av förordningarna (EG) nr 1890/97 och (EG) nr 1891/97 om införande av slutgiltiga antidumpnings- och utjämningsstullar på import av odlad atlantlax med ursprung i Norge 1
- ★ Rådets förordning (EG) nr 2679/98 av den 7 december 1998 om den inre marknadens sätt att fungera i samband med den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna 8
- Resolution från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet av den 7 december 1998 om den fria rörligheten för varor 10
- Kommissionens förordning (EG) nr 2680/98 av den 11 december 1998 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 12
- Kommissionens förordning (EG) nr 2681/98 av den 11 december 1998 om fastställande av högsta uppköpspriser och kvantiteter vid uppköp av nötkött i samband med det 214:e delanbudsförfarandet som inletts som en allmän interventionsåtgärd i enlighet med förordning (EEG) nr 1627/89 14
- Kommissionens förordning (EG) nr 2682/98 av den 11 december 1998 om exportanbud som lämnats för helt slipat långkornigt ris avsett för vissa tredje länder inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2566/98 16
- Kommissionens förordning (EG) nr 2683/98 av den 11 december 1998 om anbud som lämnats för leverans till Réunion av från ytterskalet befriat långkornigt ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2563/98 17
- Kommissionens förordning (EG) nr 2684/98 av den 11 december 1998 om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2565/98 18

Pris: 19,50 ECU

(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 en begränsad giltighetstid.

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

Innehåll (Fortsättning)	Kommissionens förordning (EG) nr 2685/98 av den 11 december 1998 om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2564/98	19
★	Kommissionens förordning (EG) nr 2686/98 av den 11 december 1998 om ändring av bilagorna I och II i rådets förordning (EEG) nr 2377/90 om inrättandet av ett gemenskapsförfarande för att fastställa gränsvärden för högsta tillåtna restmängder av veterinärmedicinska läkemedel i livsmedel med animaliskt ursprung ⁽¹⁾	20
	Kommissionens förordning (EG) nr 2687/98 av den 11 december 1998 om fastställande av det högsta stödbeloppet för koncentrerat smör för den etthundranittiofjärde särskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EEG) nr 429/90	24
	Kommissionens förordning (EG) nr 2688/98 av den 11 december 1998 om fastställande av lägsta försäljningspris för smör och högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den tjugioandra särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97	25
	Kommissionens förordning (EG) nr 2689/98 av den 11 december 1998 om fastställande av den kvantitet som finns tillgänglig för första kvartalet 1999 av vissa produkter inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter inom ramen för ordningarna i Europaavtalen mellan gemenskapen och Ungern, Polen, Tjeckien, Slovakien, Bulgarien och Rumänien, samt ordningen i frihandelsavtalen mellan gemenskapen och de baltiska länderna	27
★	Kommissionens direktiv 98/90/EG av den 30 november 1998 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/387/EEG om dörrar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁾	29
II Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk		
Rådet		
98/709/EG, EKSG, Euratom:		
★	Rådets beslut av den 7 december 1998 om ändring av rådets arbetsordning	40
Kommissionen		
98/710/EG:		
★	Kommissionens beslut av den 16 september 1998 om ett förfarande avseende tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 (Mål VII/AMA/11/98 – Italienska trafikfördelningsreglerna för flygplatssystemet i Milano) ⁽¹⁾ [delgivet med nr K(1998) 2625].....	42
98/711/EG:		
★	Kommissionens beslut av den 24 november 1998 om ändring av beslut 97/296/EG om upprättande av en förteckning över de tredje länder från vilka import av fiskeprodukter för livsmedel är tillåten ⁽¹⁾ [delgivet med nr K(1998) 3585].....	58

- ★ Kommissionens beslut av den 26 november 1998 om ändring av vissa uppgifter i förteckningen i bilagan till förordning (EG) nr 44/98 om fastställande av förteckningen för år 1998 över fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka vid fiske efter tunga inom vissa av gemenskapens områden har tillstånd att använda bomtrålar vars sammanlagda bomlängd överstiger nio meter *[delgivet med nr K(1998) 3617]*..... 61

- ★ Kommissionens beslut av den 26 november 1998 om ändring av vissa upplysningar på förteckningen i bilagan till förordning (EG) nr 55/87 om fastställande av förteckningen över de fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka har tillstånd att fiska med bomtrål inom vissa av gemenskapens kustområden *[delgivet med nr K(1998) 3618]*..... 64

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2678/98

av den 10 december 1998

om ändring av förordningarna (EG) nr 1890/97 och (EG) nr 1891/97 om införande av slutgiltiga antidumpnings- och utjämningstullar på import av odlad atlantlax med ursprung i Norge

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad antidumpningsgrundförordningen), särskilt artiklarna 8.9 och 9 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 2026/97 av den 6 oktober 1997 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽²⁾ (nedan kallad antisubventionsgrundförordningen), särskilt artiklarna 13.9 och 15 i denna,

med beaktande av det förslag som lagts fram av kommissionen efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

A. PROVISORISKA ÅTGÄRDER

- (1) Inom ramen för de subventions- och dumpningsundersökningar som inletts genom två separata tillkännagivanden som offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽³⁾ godtog kommissionen genom beslut 97/634/EG ⁽⁴⁾ åtaganden som gjorts av Norge och av 190 norska exportörer.

⁽¹⁾ EGT L 56, 6.3.1996, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 905/98 (EGT L 128, 30.4.1998, s. 18).

⁽²⁾ EGT L 288, 21.10.1997, s. 1.

⁽³⁾ EGT C 235, 31.8.1996, s. 18 och EGT C 235, 31.8.1996, s. 20.

⁽⁴⁾ EGT L 267, 30.9.1997, s. 81. Beslutet senast ändrat genom förordning (EG) nr 2249/98 (EGT L 282, 20.10.1998, s. 57).

- (2) Vid kontroll av de rapporter avseende fjärde kvartalet 1997 som mottagits konstaterades att tre norska exportörer — Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS och Ma-vo Norge AS — hade sålt på gemenskapsmarknaden till priser som låg under det minimipris som angivits i åtagandet och därför bröt mot sina skyldigheter enligt åtagandet. När exportörerna gavs möjlighet att korrigera eventuella fel av administrativ karaktär lämnade ett företag uppgifter som visade att dess rapporter till kommissionen dittills hade avsett dess försäljning till närstående företag i gemenskapen istället för, såsom krävdes enligt villkoren i åtagandet, dess återförsäljning till den första oberoende köparen. Denna försäljning till närstående företag utgjorde den allra största delen av detta företags totala exportförsäljning av den berörda produkten till gemenskapen.

- (3) Kommissionen införde följaktligen genom förordning (EG) nr 1789/98 ⁽⁵⁾, nedan kallad "förordningen om preliminär tull", preliminära antidumpnings- och utjämningstullar på import av odlad atlantlax som omfattas av KN-nummer ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 och ex 0304 20 13 med ursprung i Norge som exporteras av de tre företag som nämns ovan. Genom samma förordning strök kommissionen de berörda företagen från bilagan till beslut 97/634/EG, där de företag vars åtaganden godtagits finns förtecknade.

B. EFTERFÖLJANDE FÖRFARANDE

- (4) Omedelbart efter det att de preliminära tullarna införts underrättades dessa tre norska företag skriftligen om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för införandet av dessa preliminära tullar.

⁽⁵⁾ EGT L 228, 15.8.1998, s. 4.

- (5) Ett företag lämnade inga synpunkter på de uppgifter som lämnats av kommissionen. Företaget hade dessutom tidigare underrättat kommissionen om att det den 1 januari 1998 hade återlämnat den exportlicens som utfärdats av de norska myndigheterna.
- (6) De andra två företagen lämnade skriftliga synpunkter inom den tid som anges i förordningen om preliminär tull och beviljades att bli hörda.
- (7) Efter att ha mottagit de skriftliga synpunkterna inhämtade och kontrollerade kommissionen alla uppgifter den bedömde som nödvändiga för ett slutgiltigt avgörande om överträdelserna.
- (8) Vad beträffar det företag som hade rapporterat försäljning till närstående parter bekräftades vid denna ytterligare undersökning de preliminära avgörandena i skäl 11 i förordningen om preliminär tull. Det fastslogs att nästan alla transaktioner som rapporterats under fjärde kvartalet 1997 samt som omfattades av de rapporter som lämnats för tredje kvartalet 1997 och första och andra kvartalet 1998 avsåg försäljning till närstående företag i gemenskapen och inte till oberoende parter, vilket i själva verket var vad som skulle ha rapporterats, såsom tydligt framgår av åtagandet. Som svar på de uppgifter som kommissionen lämnat efter införandet av de preliminära tullarna hävdade företaget att det endast hade gjort ett misstag vid rapporteringen, och den 15 september 1998 sände företaget nya rapporter för tredje och fjärde kvartalet 1997 och första och andra kvartalet 1998 till kommissionen. Dessutom hävdade företaget att bestämmelsen om minimipris efterlevdes vid den försäljning till första oberoende köpare som rapporterades i de ändrade rapporterna. Det påstods alltså att gemenskapsindustrin inte orsakades någon skada.
- (9) I sitt åtagande förband sig företaget att inom en viss tid sända kommissionen en konfidentiell rapport om samtliga försäljningstransaktioner till första oberoende köpare i gemenskapen. I åtagandet sägs också att underlåtenhet att inom utsatt tid lämna de kvartalsrapporter som krävs skall betraktas som en överträdelse av åtagandet, utom vid fall av force majeure. Trots dessa tydliga villkor, som företaget var fullt medvetet om, rapporterade det endast intern försäljning inom utsatt tid och bröt därmed mot sin rapportplikt. Intern försäljning kan i själva verket inte ligga till grund för några slutsatser om de faktiska försäljningspriser som tas ut av första oberoende köpare, och detta gör det omöjligt för kommissionen att övervaka efterlevnaden av åtagandet.
- (10) Mot bakgrund av att underlåtenhet att uppfylla den uttryckliga rapportplikten måste ses som en överträdelse av åtagandet enligt artikel 8.7 i antidumpningsgrundförordningen och artikel 13.7 i antisubventionsgrundförordningen, anses det inte nödvändigt att fastställa huruvida de faktiska försäljningspriserna bröt mot åtagandets bestämmelse om minimipris. Ett sådant fastställande skulle endast ha kunnat visa att företaget, förutom att ha överträtt åtagandet genom att rapportera på ett sätt som gör det omöjligt för kommissionen att på ett effektivt sätt övervaka dess efterlevnad, hade underlåtit att respektera det minimipris som anges i åtagandet.
- (11) Det tredje företaget medgav att det hade sålt till priser som låg under det minimipris som anges i åtagandet och att denna transaktion utgjorde hela försäljningen av den aktuella presentationen. Exportören hävdade emellertid att minimipriset skulle ha respekterats vid denna transaktion, som medgavs utgöra särskild försäljning och inte vara avsedd att ge någon vinst, om inte oförutsedda transportarrangemang hade lett till ett oväntat lågt försäljningspris. Det hävdades att varorna transporterades via en annan gränsstation än den som förutsetts av företaget, och att de transporterades på en lastbil som var dellastad i stället för fullastad, och att den högre transportkostnad som därmed uppstod ledde till att det, för att erhålla priset vid gemenskapens gräns, gjordes ett större avdrag per kilo för transportkostnader inom gemenskapen från priset levererat förtullat till första oberoende köpare.
- Bortsett från svårigheten att kontrollera sådana hypotetiska argument, som lades fram så småningom i flera på varandra följande förklaringar, tycks överträdelsen ha sin grund i det faktum att försäljningen planerades ske till ett pris som låg alltför nära minimipriset och inte ens skulle ge någon vinst. Med hänsyn till åtagandets tydliga villkor om minimipris, som även omfattar avdrag för direkta försäljningskostnader vid försäljning till priset levererat förtullat, åligger det företaget att se till att minimipriset respekteras, oavsett om gynnsamma transportarrangemang kan göras eller inte.

C. SLUTGILTIGA ÅTGÄRDER

- (12) De berörda parterna underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för kommissionens avsikt att återta sitt godtagande av deras åtaganden och att rekommendera införande av slutgiltiga antidumpnings- och

utjämningsstullar och slutgiltigt uttag av de belopp för vilka säkerhet ställts i form av preliminära tullar. Parterna beviljades också en period inom vilken de kunde lämna synpunkter.

- (13) Efter beaktande av de synpunkter som lämnats dras slutsatsen att slutgiltiga antidumpnings- och utjämningsstullar bör införas på import av odlad atlantlax med ursprung i Norge som exporteras av de företag som förtecknas i bilaga I.
- (14) De undersökningar som ledde till att åtagandena gjordes avslutades med ett slutgiltigt fastställande av dumpning och skada i förordning (EG) nr 1890/97 ⁽¹⁾ och ett slutgiltigt fastställande av subventionering och skada i förordning (EG) nr 1891/97 ⁽²⁾. I enlighet med artikel 8.9 i antidumpningsgrundförordningen och artikel 13.9 i antisubventionsgrundförordningen bör därför de slutgiltiga tullarna för de tre norska företagen fastställas till samma nivå som de tullar som anges i de två förstnämnda förordningarna.

D. SLUTGILTIGT UTTAG AV PRELIMINÄRA TULLAR

- (15) De tre exportörer som anges i bilaga I till denna förordning har konstaterats bryta mot sina åtaganden. Det anses därför nödvändigt att slutgiltigt ta ut de belopp för vilka säkerhet ställts i form av preliminära antidumpnings- och utjämningsstullar på samma nivå som de slutgiltiga tullarna.

E. UPPDATERING AV FÖRTECKNINGEN ÖVER EXPORTÖRER SOM ÄR BEFRIADE FRÅN ANTIDUMPNINGS- OCH UTJÄMNINGSTULLARNA

- (16) Bilagorna till förordning (EG) nr 1890/97 och förordning (EG) nr 1891/97, varigenom de parter som anges där befrias från tull, bör ändras på så sätt att befrielsen upphör att gälla de tre företag som anges i bilaga I till den här förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Bilagan till förordning (EG) nr 1890/97 skall ersättas med bilaga II.
2. Bilagan till förordning (EG) nr 1891/97 skall ersättas med bilaga II.

Artikel 2

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av de preliminära antidumpnings- och utjämningsstullar som genom förordning (EG) nr 1126/98 infördes på odlad (ej vild) atlantlax som omfattas av KN-nummer ex 0302 12 00 (Taric-nummer 0302 12 00*19), ex 0304 10 13 (Taric-nummer 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (Taric-nummer 0303 22 00*19) och ex 0304 20 13 (Taric-nummer 0304 20 13*19) med ursprung i Norge som exporteras av de företag som anges i bilaga I till den här förordningen skall tas ut slutgiltigt.

Artikel 3

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

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

Utfärdad i Bryssel den 10 december 1998.

På rådets vägnar

W. SCHÜSSEL

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 267, 30.9.1997, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2052/98 (EGT L 264, 29.9.1998, s. 17).

⁽²⁾ EGT L 267, 30.9.1997, s. 19. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2052/98 (EGT L 264, 29.9.1998, s. 17).

*BILAGA I***FÖRTECKNING ÖVER FÖRETAG SOM OMFATTAS AV SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGSS-
OCH UTJÄMNINGSTULLAR**

Åtagande nr	Företag	Taric-tillägs- nummer
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER FÖRETAG SOM OMFATTAS AV ÅTAGANDEN

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

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

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

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2679/98

av den 7 december 1998

om den inre marknadens sätt att fungera i samband med den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 235 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 7 a i fördraget skall den inre marknaden omfatta ett område utan inre gränser, där särskilt fri rörlighet för varor säkerställs i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 30–36 i fördraget.
- (2) Överträdelser av denna princip, så som sker när den fria rörligheten för varor i en medlemsstat hindras genom enskildas åtgärder, kan orsaka allvarliga störningar på den inre marknadens sätt att fungera och tillfoga de enskilda som drabbas stora förluster.
- (3) För att säkerställa att skyldigheterna i fördraget uppfylls och särskilt för att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl, bör medlemsstaterna, å ena sidan, avstå från att anta åtgärder eller handla på ett sådant sätt som kan utgöra hinder för handeln och, å andra sidan, vidta alla nödvändiga och proportionerliga åtgärder för att underlätta den fria rörligheten för varor inom sitt territorium.
- (4) Sådana åtgärder får inte påverka utövandet av grundläggande rättigheter, inklusive strejkrätt eller frihet att strejka.
- (5) Denna förordning utgör inget hinder för de åtgärder som i vissa fall kan vara nödvändiga på gemenskapsnivå för att hantera problem med den inre marknadens sätt att fungera, vid behov skall tillämpningen av denna förordning beaktas.
- (6) Medlemsstaterna har exklusiv behörighet att upprätthålla allmän ordning och skydda den inre säkerheten samt att avgöra om, när och vilka

åtgärder som är nödvändiga och proportionerliga för att underlätta den fria rörligheten för varor inom deras territorium i en viss situation.

- (7) Informationsutbytet mellan medlemsstaterna och kommissionen om hinder för den fria rörligheten för varor bör ske snabbt och på ett adekvat sätt.
- (8) En medlemsstat på vars territorium hinder för den fria rörligheten för varor uppstår bör vidta alla nödvändiga och proportionerliga åtgärder för att så snart som möjligt återställa den fria rörligheten för varor inom sitt territorium, för att undvika risken att den aktuella störningen eller förlusten består, tilltar eller förvärras och att handeln och de avtalsförhållanden som den bygger på upphör att fungera. En sådan medlemsstat bör informera kommissionen och på anmodan de andra medlemsstaterna om de åtgärder den har vidtagit eller avser att vidta för att uppnå detta mål.
- (9) För att uppfylla sina skyldigheter enligt fördraget bör kommissionen meddela den berörda medlemsstaten att den anser att en överträdelse har skett, och medlemsstaten bör reagera på detta meddelande.
- (10) För antagandet av denna förordning fastställs i fördraget inga andra befogenheter än de som anges i artikel 235 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *binder*: ett hinder för den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna som kan tillskrivas en medlemsstat, vare sig det beror på att den har vidtagit eller underlåtit att vidta åtgärder, och som kan utgöra en överträdelse av artiklarna 30–36 i fördraget, och som
 - a) medför en allvarlig störning av den fria rörligheten för varor genom att det fysiskt eller på annat sätt förhindrar, försenar eller avleder import till, export från eller transport genom en medlemsstat,

⁽¹⁾ EGT C 10, 15.1.1998, s. 14.

⁽²⁾ EGT C 359, 23.11.1998.

⁽³⁾ EGT C 214, 10.7.1998, s. 90.

b) orsakar stora förluster för de enskilda som drabbas, och

c) kräver omedelbara åtgärder för att det skall förhindras att störningen eller förlusterna i fråga består, tilltar eller förvärras.

2. *underlåtenhet*: när en medlemsstats behöriga myndigheter inför ett hinder orsakat av enskildas åtgärder misslyckas med att vidta alla de nödvändiga och proportionerliga åtgärder inom deras befogenheter för att avlägsna hindret och säkerställa fri rörlighet för varor inom sitt territorium.

Artikel 2

Denna förordning får inte tolkas som att den på något sätt inverkar på utövandet av de grundläggande rättigheter, inklusive strejkrätt eller frihet att strejka, så som de erkänns i medlemsstaterna. Dessa rättigheter kan också inbegripa rätt eller frihet att vidta andra åtgärder som omfattas av de särskilda systemen för relationerna mellan parterna på arbetsmarknaderna i medlemsstaterna.

Artikel 3

1. När ett hinder uppstår eller befaras uppstå

a) skall varje medlemsstat (oavsett om det är den berörda medlemsstaten eller inte) som har relevant information omedelbart vidarebefordra denna till kommissionen, och

b) kommissionen skall omedelbart till medlemsstaterna vidarebefordra denna information och all information från varje annan källa som den anser relevant.

2. Den berörda medlemsstaten skall så snart som möjligt besvara en anmodan om information från kommissionen och andra medlemsstater om det existerande eller befarade hindrets art och vilken åtgärd den har vidtagit eller avser att vidta. Information som utbyts mellan medlemsstater skall också översändas till kommissionen.

Artikel 4

1. När ett hinder enligt denna förordning uppstår och om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 2 skall den berörda medlemsstaten

a) vidta alla nödvändiga och proportionerliga åtgärder så att fri rörlighet för varor garanteras på medlemsstatens territorium i enlighet med fördraget, och

b) informera kommissionen om de åtgärder som dess myndigheter har vidtagit eller avser att vidta.

2. Kommissionen skall omedelbart översända den information som den har erhållit enligt punkt 1b till övriga medlemsstater.

Artikel 5

1. När kommissionen anser att ett hinder uppstår i en medlemsstat skall den meddela den berörda medlemsstaten skälen till att den har dragit denna slutsats och anmoda medlemsstaten att vidta alla nödvändiga och proportionerliga åtgärder för att avlägsna hindret inom en tid som kommissionen bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är.

2. Kommissionen skall beakta artikel 2 när den kommer fram till sina slutsatser.

3. Kommissionen kan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* offentliggöra texten till det meddelande som den har sänt till den berörda medlemsstaten och skall omedelbart översända texten till alla parter som begär det.

4. Medlemsstaten skall inom fem arbetsdagar efter mottagandet av texten antingen

— informera kommissionen om de åtgärder den har vidtagit eller avser att vidta för att genomföra punkt 1, eller

— överlämna en motiverad redogörelse för varför det inte är fråga om ett hinder som utgör en överträdelse av artiklarna 30–36 i fördraget.

5. I undantagsfall får kommissionen om en medlemsstat begär detta på goda grunder och dessa skäl godtas bevilja förlängning av den tidsfrist som nämns i punkt 4.

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

Utfärdad i Bryssel den 7 december 1998.

På rådets vägnar

J. FARNLEITNER

Ordförande

RESOLUTION FRÅN RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

av den 7 december 1998
om den fria rörligheten för varor

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS I EUROPEISKA GEMENSKAPERNA REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

som UNDERSTRYKER den inre marknadens centrala roll i Europeiska unionens helhetsstrategi för att främja konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt och sysselsättning,

som i detta sammanhang också UNDERSTRYKER den grundläggande vikten av den fria rörligheten för varor för att den inre marknaden skall fungera väl,

som ERINRAR OM medlemsstaternas skyldighet att säkerställa fri rörlighet för varor i enlighet med artiklarna 30–36 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och som åter bekräftar sitt åtagande att snabbt och effektivt ingripa vid problem i detta avseende,

som NOTERAR att allvarliga hinder för den fria rörligheten för varor innebär betydande ekonomiska kostnader för enskilda och stör moderna distributions- och produktionsmetoder och som även noterar att sådana hinder kan leda till att den inre marknadens trovärdighet starkt ifrågasätts i en situationen där det har blivit allt viktigare att den inre marknaden fungerar väl med tanke på den ekonomiska och monetära unionen och utvidgningen,

som BETONAR nödvändigheten av snabba och effektiva åtgärder från medlemsstaternas och gemenskapsinstitutionernas sida för att angripa sådana problem, även genom användande av administrativt samarbete,

som ERINRAR OM slutsatserna från Europeiska rådets möten i Amsterdam och Luxemburg,

som NOTERAR rådets förordning (EG) nr 2679/98, av den 7 december 1998, om den inre marknadens sätt att fungera när det gäller den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna ⁽¹⁾,

som också NOTERAR Europeiska gemenskapernas domstols dom av den 9 december 1997 (C-265/95) vilken erinrar om medlemsstaternas skyldighet att vidta alla nödvändiga och proportionerliga åtgärder för att säkerställa den fria rörligheten för varor,

som FRAMHÄVER att det inte är fråga om ingripanden som kan begränsa eller motverka utövandet av de grund-

läggande rättigheter, som t.ex. strejkrätt och frihet att strejka, så som de erkänns i medlemsstaterna,

UTFÄRDAR DENNA RESOLUTION.

1. MEDLEMSSTATERNA skall, samtidigt som de beaktar skyddet av grundläggande rättigheter som t.ex. strejkrätt och frihet att strejka, åta sig att göra allt som står i deras förmåga för att upprätthålla den fria rörligheten för varor och snabbt och effektivt ta itu med åtgärder som allvarligt stör den fria rörligheten för varor så som de definieras i förordning (EG) nr 2679/98.

2. MEDLEMSSTATERNA skall åta sig att informera sina ekonomiska aktörer om sådana störningar och om de ansträngningar som görs för att komma till rätta med dem.

3. MEDLEMSSTATERNA skall komma överens om att säkerställa att snabba och effektiva översynsförfaranden finns tillgängliga för alla personer som har åsamkats skada till följd av en överträdelse av fördraget, som har orsakats av ett hinder enligt betydelsen i artikel 1 i förordning (EG) nr 2679/98. De skall åta sig att vidta alla rimliga och proportionerliga åtgärder för att informera de personer som drabbats av en sådan överträdelse av fördraget om de möjligheter till påföljder som finns och om det förfarande som skall användas för detta.

4. MEDLEMSSTATERNA skall även komma överens om att vidta nödvändiga mått och steg i enlighet med fördragets bestämmelser för att säkra att en begäran om diskussion om den fria rörligheten för varor snabbt kan behandlas på lämplig nivå inom rådet, om situationen kräver detta.

5. RÅDET noterar kommissionens avsikt att införa snäva tidsfrister för de förfaranden enligt artikel 169 i fördraget som berör ärenden som faller inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 2679/98 och anmodar kommissionen att informera rådet om vilka speciella initiativ som skall tas i detta avseende.

6. MEDLEMSSTATERNA uppmärksammar att den tidsfrist som kommissionen fastställer för inlämnande av synpunkter i de fall som det hänvisas till i punkt 5 kan vara så kort som fem arbetsdagar och att fristen för att svara på ett motiverat yttrande kan vara lika kort.

⁽¹⁾ Se sida 8 i denna tidning.

-
7. RÅDET uppmanar Europeiska gemenskapernas domstol att ta ställning till om de ärenden som faller inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 2679/98 kan påskyndas och lovar att ge alla förslag till ändringar av rättegångsreglerna för Europeiska gemenskapernas domstol snabb behandling i en positiv anda.
8. RÅDET uppmanar kommissionen att lägga fram en rapport om tillämpningen av förordning (EG) nr 2679/98 två år efter ikraftträdandet av förordningen.
-

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2680/98**av den 11 december 1998****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1498/98 ⁽²⁾, särskilt artikel 4.1 i denna,

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

med beaktande av följande:

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

schablonvärdena vid import från tredje land för de produkter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EGT L 198, 15.7.1998, s. 4.

⁽³⁾ EGT L 387, 31.12.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 22, 31.1.1995, s. 1.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 11 december 1998 om fastställande av schablonvärden
vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(ecu/100 kg)

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

⁽¹⁾ 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 2681/98**av den 11 december 1998****om fastställande av högsta uppköpspriser och kvantiteter vid uppköp av nötkött i samband med det 214:e delanbudsförfarandet som inletts som en allmän interventionsåtgärd i enlighet med förordning (EEG) nr 1627/89**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 805/68 av den 27 juni 1968 om den gemensamma organisationen av marknaden för nötkött⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1633/98⁽²⁾, särskilt artikel 6.7 i denna, och

av följande skäl:

I enlighet med kommissionens förordning (EEG) nr 2456/93 av den 1 september 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 805/68 vad beträffar allmänna och särskilda interventionsåtgärder för nötkött⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2304/98⁽⁴⁾, inleddes ett anbudsförfarande genom artikel 1.1 i kommissionens förordning (EEG) nr 1627/89 av den 9 juni 1989 om uppköp av nötkött genom anbudsinfordran⁽⁵⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2466/98⁽⁶⁾.

Enligt artikel 13.1 i förordning (EEG) nr 2456/93 skall det eventuellt vid varje delanbudsförfarande fastställas ett högsta uppköpspris för kvalitet R3 med hänsyn till mottagna anbud. I enlighet med artikel 13.2 kan det beslutas att anbudsförfarandet inte skall avslutas. I enlighet med artikel 14 i samma förordning skall endast de anbud beaktas som är lägre än eller lika med ovan nämnda högsta pris, dock utan att de genomsnittliga priserna på nationella eller regionala marknader plus det belopp som anges i punkt 1 överskrids.

Efter genomgång av de anbud som lämnats in för det tvåhundrafortonde delanbudsförfarandet och med beaktande, i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EEG) nr 805/68, av marknadens krav på ett rimligt stöd och den säsongsbetingade utvecklingen av slakt och av priser, är det lämpligt att inte fullfölja anbudet för kategori A och att fastställa det högsta uppköpspriset och de kvantiteter som får köpas upp till intervention för kategori C.

På grund av storleken på de tilldelande kvantiteterna är det lämpligt att utnyttja den möjlighet som föreskrivs i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 2456/93 att förlänga tidsfristen för leverans av produkterna till intervention.

Enligt artikel 2 i rådets förordning (EG) nr 1103/97 av den 17 juni 1997 om vissa bestämmelser som har samband med införandet av euron⁽⁷⁾ skall varje hänvisning till ecu i en rättsakt från och med den 1 januari 1999 ersättas med en hänvisning till euro enligt kursen 1 EUR = 1 ECU.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För det 214:e delanbudsförfarandet som inleddes genom förordning (EEG) nr 1627/89, skall följande gälla:

a) För kategori A skall anbudet inte fullföljas

b) För kategori C

- fastställs det högsta uppköpspriset till 235,50 ecu per 100 kg slaktkropp eller halv slaktkropp av kvalitet R3,
- fastställs den högsta godkända kvantiteten slaktkroppar, halva slaktkroppar och framkvartsparter till 2 451 ton.

Artikel 2

Trots artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 2456/93 skall tidsfristen för leverans till interventionslager förlängas med en vecka till den 6 januari 1999. I de medlemsstater där inga leveranser sker mellan den 24 december 1998 och den 3 januari 1999 eller under delar av denna period skall tidsfristen för leverans förlängas med motsvarande antal dagar.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den 14 december 1998.

⁽¹⁾ EGT L 148, 28.6.1968, s. 24.

⁽²⁾ EGT L 210, 28.7.1998, s. 17.

⁽³⁾ EGT L 225, 4.9.1993, s. 4.

⁽⁴⁾ EGT L 288, 27.10.1998, s. 3.

⁽⁵⁾ EGT L 159, 10.6.1989, s. 36.

⁽⁶⁾ EGT L 307, 17.11.1998, s. 13.

⁽⁷⁾ EGT L 162, 19.6.1997, s. 1.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2682/98**av den 11 december 1998****om exportanbud som lämnats för helt slipat långkornigt ris avsett för vissa tredje länder inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2566/98**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3072/95 av den 22 december 1995 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2072/98⁽²⁾, särskilt artikel 13.3 i denna, och

med beaktande av följande:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 2566/98⁽³⁾ ges möjlighet för ett anbudsförfarande för exportbidrag för ris.

På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75⁽⁴⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 299/95⁽⁵⁾ och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 22 i förordning (EG) nr 3072/95 besluta att inte fullfölja anbudsförfarandet.

Med hänsyn särskilt till de kriterier som föreskrivs i artikel 13 i förordning (EG) nr 3072/95 är det inte nödvändigt att fastställa ett maximalt exportbidrag.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förfarandet med de anbud som lämnats från och med den 7 till och med den 10 december 1998 inom ramen för anbudsförfarandet för det exportbidrag för helt slipat långkornigt ris enligt KN-nummer 1006 30 67 avsett för vissa tredje länder som avses i förordning (EG) nr 2566/98 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18.

⁽²⁾ EGT L 265, 30.9.1998, s. 4.

⁽³⁾ EGT L 320, 28.11.1998, s. 49.

⁽⁴⁾ EGT L 61, 7.3.1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 35, 15.2.1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2683/98**av den 11 december 1998****om anbud som lämnats för leverans till Réunion av från ytterskalet befriat
långkornigt ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning
(EG) nr 2563/98**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3072/95 av den 22 december 1995 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2072/98⁽²⁾, särskilt artikel 10.1 i denna,

med beaktande av kommissionens förordning (EEG) nr 2692/89 av den 6 september 1989 om tillämpningsföreskrifter för export av ris till Réunion⁽³⁾, särskilt artikel 9.1 i denna, och

med beaktande av följande:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 2563/98⁽⁴⁾ öppnades en anbudsinfordran för fastställandet av den subvention som skall utgå för leverans av ris till Réunion.

På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 9 i förordning (EEG) nr 2692/89 och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 22 i

förordning (EG) nr 3072/95 besluta att inte fullfölja anbudsförfarandet.

Med hänsyn till de kriterier som föreskrivs i artiklarna 2 och 3 i förordning (EEG) nr 2692/89 är det inte nödvändigt att fastställa en maximisubvention.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förfarandet med de anbud som lämnats från och med den 7 till och med den 10 december 1998 inom ramen för anbudsinfordran för fastställande av den subvention som skall utgå för leverans av långkornigt råris under KN-nummer 1006 20 98 avsett för Réunion, vilket avses i förordning (EG) nr 2563/98, skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18.

⁽²⁾ EGT L 265, 30.9.1998, s. 4.

⁽³⁾ EGT L 29, 7.9.1989, s. 8.

⁽⁴⁾ EGT L 320, 28.11.1998, s. 40.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2684/98**av den 11 december 1998****om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2565/98**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3072/95 av den 22 december 1995 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2072/98⁽²⁾, särskilt artikel 13.3 i denna, och

av följande skäl:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 2565/98⁽³⁾ ges möjlighet för ett anbudsförfarande för exportbidrag för ris.

På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75⁽⁴⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 299/95⁽⁵⁾ och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 22 i förordning (EG) nr 3072/95 besluta om fastställande av ett högsta exportbidrag. Vid fastställandet bör de kriterier som föreskrivs i artikel 13 i förordning (EG) nr 3072/95 särskilt beaktas. Anbudsförfarandet

beviljas varje anbudsgivare vars anbud är lika med eller lägre än det högsta exportbidraget.

Tillämpningen av de ovannämnda kriterierna på den nuvarande marknadssituationen för ifrågavarande ris medför att det högsta exportbidraget fastställs till det belopp som anges i artikel 1.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris avsett för vissa europeiska länder, skall på grundval av anbud som lämnats från och med den 7 till och med den 10 december 1998 fastställas till 124,00 ecu per ton inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2565/98.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18.

⁽²⁾ EGT L 265, 30.9.1998, s. 4.

⁽³⁾ EGT L 320, 28.11.1998, s. 46.

⁽⁴⁾ EGT L 61, 7.3.1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 35, 15.2.1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2685/98**av den 11 december 1998****om fastställande av det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2564/98**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 3072/95 av den 22 december 1995 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2072/98⁽²⁾, särskilt artikel 13.3 i denna, och

av följande skäl:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 2564/98⁽³⁾ ges möjlighet för ett anbudsförfarande för exportbidrag för ris.

På grundval av lämnade anbud kan kommissionen i enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75⁽⁴⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 299/95⁽⁵⁾ och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 22 i förordning (EG) nr 3072/95 besluta om fastställande av ett högsta exportbidrag. Vid fastställandet bör de kriterier som föreskrivs i artikel 13 i förordning (EG) nr 3072/95 särskilt beaktas. Anbudsförfarandet

beviljas varje anbudsgivare vars anbud är lika med eller lägre än det högsta exportbidraget.

Tillämpningen av de ovannämnda kriterierna på den nuvarande marknadssituationen för ifrågavarande ris medför att det högsta exportbidraget fastställs till det belopp som anges i artikel 1.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det högsta exportbidraget för helt slipat rundkornigt ris och helt slipat långkornigt A-ris avsett för vissa tredje länder, skall på grundval av anbud som lämnats från och med den 7 till och med den 10 december 1998 fastställas till 130,00 ecu per ton inom ramen för det anbudsförfarande som avses i förordning (EG) nr 2564/98.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18.

⁽²⁾ EGT L 265, 30.9.1998, s. 4.

⁽³⁾ EGT L 320, 28.11.1998, s. 43.

⁽⁴⁾ EGT L 61, 7.3.1975, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 35, 15.2.1995, s. 8.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2686/98

av den 11 december 1998

om ändring av bilagorna I och II i rådets förordning (EEG) nr 2377/90 om inrättandet av ett gemenskapsförfarande för att fastställa gränsvärden för högsta tillåtna restmängder av veterinärmedicinska läkemedel i livsmedel med animaliskt ursprung

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2377/90 av den 26 juni 1990 om inrättandet av ett gemenskapsförfarande för att fastställa gränsvärden för högsta tillåtna restmängder av veterinärmedicinska läkemedel i livsmedel med animaliskt ursprung⁽¹⁾, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2560/98⁽²⁾, särskilt artikel 6, 7 och 8 i denna, och

av följande skäl:

I enlighet med förordning (EEG) nr 2377/90 måste gränsvärden för högsta tillåtna restmängder successivt fastställas för samtliga farmakologiskt verksamma substanser som används inom gemenskapen i veterinärmedicinska läkemedel som är avsedda att ges till livsmedelsproducerande djur.

Gränsvärden bör fastställas först efter det att Kommittén för veterinärmedicinska läkemedel har granskat all relevant information beträffande säkerheten med restmängder av ämnet i fråga för den som konsumerar livsmedel med animaliskt ursprung samt restmängdernas påverkan på den industriella bearbetningen av livsmedel.

Vid fastställandet av gränsvärden för högsta tillåtna restmängder av veterinärmedicinska läkemedel i livsmedel med animaliskt ursprung är det nödvändigt att ange de djurarter i vilka restmängder kan förekomma, vilka mängder som kan förekomma i var och en av de relevanta vävnaderna från det behandlade djuret (målvävnad) samt vilket slag av restmängd som är relevant vid övervakningen av restmängder (restmarkör).

För kontroll av resthalter bör enligt tillämplig gemenskapslagstiftning gränsvärden vanligtvis fastställas för målvävnaderna lever eller njure. I den internationella handeln avlägsnas dock ofta lever och njure från slakt-

kroppen, och gränsvärden bör därför alltid fastställas även för muskel- eller fettvävnader.

För veterinärmedicinska läkemedel som är avsedda för äggläggande fåglar, mjölkdjur eller honungsbin, måste gränsvärden även fastställas för ägg, mjölk eller honung.

Flumetrin bör införas i bilaga I till förordning (EEG) nr 2377/90.

Oleyloleat, kalcium glucoheptonat, kalcium glucono glucoheptonat, kalcium gluconolaktat, kalcium glutamat, nickelglukonat, nickelsulfat, natriumhypofosfit, bacitracin, bronopol, cetostearylalkohol, menadion, fytomenadion, 2-pyrrolidon, natriumcetostearylsulfat, ullfettalkoholer, *lespedeza capitata*, *majoranae herba*, *medicago sativa extractum*, *sinapis nigrae semen* och flumetrin skall införas i bilaga II till förordning (EEG) nr 2377/90.

En tidsfrist på 60 dagar bör tillåtas innan denna förordning träder i kraft så att medlemsstaterna kan göra de nödvändiga anpassningarna till bestämmelserna i denna förordning av tillstånden att släppa ut de berörda veterinärmedicinska läkemedlen på marknaden, vilka beviljats enligt rådets direktiv 81/851/EEG⁽³⁾, senast ändrad genom direktiv 93/40/EEG⁽⁴⁾.

De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Ständiga kommittén för veterinärmedicinska läkemedel.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I och II till förordning (EEG) nr 2377/90 skall ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

⁽¹⁾ EGT L 224, 18.8.1990, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 320, 28.11.1998, s. 28.

⁽³⁾ EGT L 317, 6.11.1981, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 214, 24.8.1993, s. 31.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Martin BANGEMANN

Ledamot av kommissionen

BILAGA

A. Bilaga I i förordningen (EG) nr 2377/90 skall ändras enligt följande:

2. Antiparasitära medel
- 2.2 Medel mot ektoparasiter
- 2.2.3 Pyretroider

Farmakologiskt verksamma substanser	Restmarkör	Djurarter	MRL	Målvävnader	Andra bestämmelser
"Flumetrin	Flumetrin (summan av trans-Z isomer)	Nötkreatur	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Muskel Fett Lever Njure Mjölks"	

B. Bilaga II i förordningen (EG) nr 2377/90 skall ändras enligt följande:

1. Oorganiska ämnen

Farmakologiskt verksamma substanser	Djurarter	Andra bestämmelser
"Kalciumglukoheptonat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Kalciumglukono glukohexonat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Kalciumglukonolaktat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Kalciumglutamat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Nickelglukonat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Nickelsulfat	Alla livsmedelsproducerande arter	
Natriumhypofosfit	Alla livsmedelsproducerande arter"	

2. Organiska kemiska ämnen

Farmakologiskt verksamma substanser	Djurarter	Andra bestämmelser
"2-Pyrrolidon	Alla livsmedelsproducerande arter	I parenterala doser upp till 40 mg/kg kroppsvikt
Bacitracin	Nötkreatur	Endast för intramammär användning i lakterande kor och för samtliga vävnader, utom mjölk
Bronopol	Salmonidae	Endast för användning på befruktad rom för odling
Cetostearylalkohol	Alla livsmedelsproducerande arter	
Flumetrin	Honungsbin	
Menadion	Alla livsmedelsproducerande arter	
Oleyloleat	Alla livsmedelsproducerande arter	Endast för utvärtes bruk
Fytomenadion	Alla livsmedelsproducerande arter	
Natriumcetostearylsulfat	Alla livsmedelsproducerande arter	Endast för utvärtes bruk
Ullfettalkoholer	Alla livsmedelsproducerande arter	Endast för utvärtes bruk"

6. Ämnen av vegetabiliskt ursprung

Farmakologiskt verksamma substanser	Djurarter	Andra bestämmelser
<i>"Lespedeza capitata</i>	Alla livsmedelsproducerande arter	
<i>Majoranae herba</i>	Alla livsmedelsproducerande arter	
<i>Medicago sativa extractum</i>	Alla livsmedelsproducerande arter	Endast för utvärtes bruk
<i>Sinapis nigrae semen</i>	Alla livsmedelsproducerande arter"	

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2687/98**av den 11 december 1998****om fastställande av det högsta stödbeloppet för koncentrerat smör för den etthundranittiofjärde särskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EEG) nr 429/90**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 804/68 av den 27 juni 1968 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1587/96⁽²⁾, särskilt artikel 7a.3 i denna, och

med beaktande av följande:

I enlighet med kommissionens förordning (EEG) nr 429/90 av den 20 februari 1990 om beviljande genom anbudsinfordran av stöd för koncentrerat smör avsett för direkt förbrukning inom gemenskapen⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 417/98⁽⁴⁾ använder interventionsorganen stående anbudsinfordran för beviljande av stöd för koncentrerat smör. Artikel 6 i ovannämnda förordning fastställer att med beaktande av de anbud som inkommit i samband med en särskild anbudsinfordran bör det bestämmas ett högsta stödbelopp för koncentrerat smör med en fetthalt av minst 96 % eller också bör beslut fattas om att inget kontrakt skall tilldelas. Beloppet på säkerheten för slutanvändningen bör bestämmas i enlighet med detta.

Med beaktande av de anbud som mottagits bör det högsta stödbeloppet fastställas till den nivå, som anges nedan, och säkerheten för slutanvändningen bestämmas enligt detta.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den etthundranittiofjärde särskilda anbudsinfordran som görs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EEG) nr 429/90 skall det högsta stödbeloppet och beloppet på säkerheten för slutanvändningen fastställas på följande sätt:

- högsta stödbeloppet: 134 ecu/100 kg,
- säkerheten för slutanvändningen: 148 ecu/100 kg.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 148, 28.6.1968, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 206, 16.8.1996, s. 21.

⁽³⁾ EGT L 45, 21.2.1990, s. 8.

⁽⁴⁾ EGT L 52, 21.2.1998, s. 18.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2688/98

av den 11 december 1998

om fastställande av lägsta försäljningspris för smör och högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den tjugoandra särskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 804/68 av den 27 juni 1968 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1587/96⁽²⁾, särskilt artikel 6.3, 6.6 och 12.3 i denna, och

av följande skäl:

I enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2571/97 av den 15 december 1997 om försäljningen av smör till sänkta priser och beviljandet av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör avsett att användas i framställningen av konditorivaror, glass och andra livsmedel⁽³⁾ senast ändrad genom förordning (EG) nr 1982/98⁽⁴⁾, använder interventionsorganen sig av anbudsfordran för försäljning av vissa kvantiteter smör som de innehar och beviljande av stöd för grädde, smör och koncentrerat smör. I artikel 18 i den förordningen fastställs att det med hänsyn till de anbud som inlämnas för varje enskild anbudsinfordran skall bestämmas ett lägsta försäljningspris för smör och ett högsta stödbelopp för grädde, smör

och koncentrerat smör som kan varieras enligt det avsedda användningsområdet, fetthalten i smöret och iblandningsförfarandet, eller också skall det fattas beslut om att inget kontrakt skall tilldelas med avseende på en anbudsinfordran. Förädlingssäkerhetens eller -säkerheternas belopp bör bestämmas i enlighet med detta.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

För den tjugoandra särskilda anbudsinfordran inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97, skall det högsta stödbeloppet och beloppen på säkerheterna för förädling fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 148, 28.6.1968, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 206, 16.8.1996, s. 21.

⁽³⁾ EGT L 350, 20.12.1997, s. 3.

⁽⁴⁾ EGT L 256, 18.9.1998, s. 9.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 11 december 1998 om fastställande av lägsta försäljningspris för smör och högsta stödbelopp för grädde, smör och koncentrerat smör för den tjugoandra enskilda anbudsinfordran som utförs inom ramen för den stående anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 2571/97

(ecu/100 kg)

Formel			A		B	
Iblandningsförfarande			Med spårämn	Utan spårämn	Med spårämn	Utan spårämn
Lägsta försäljningspris	Smör ≥ 82 %	Oförändrat	—	—	—	—
		Koncentrerat	—	—	—	—
Förädlingssäkerhet		Oförändrat	—	—	—	—
		Koncentrerat	—	—	—	—
Högsta stödbelopp	Smör ≥ 82 %		109	105	—	105
	Smör < 82 %		104	100	104	—
	Koncentrerat smör		134	130	134	130
	Grädde		—	—	46	44
Förädlings-säkerhet	Smör		120	—	120	—
	Koncentrerat smör		148	—	148	—
	Grädde		—	—	51	—

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2689/98

av den 11 december 1998

om fastställande av den kvantitet som finns tillgänglig för första kvartalet 1999 av vissa produkter inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter inom ramen för ordningarna i Europaavtalen mellan gemenskapen och Ungern, Polen, Tjeckien, Slovakien, Bulgarien och Rumänien, samt ordningen i frihandelsavtalen mellan gemenskapen och de baltiska länderna

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 2508/97 av den 15 december 1997 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för ordningarna i Europaavtalen mellan gemenskapen och Ungern, Polen, Tjeckiska republiken, Slovakien, Bulgarien och Rumänien, för ordningen i frihandelsavtalen mellan gemenskapen och de baltiska länderna och för ordningen i interimsavtalet mellan gemenskapen och Slovenien vad avser mjölk och mjölkprodukter samt om upphävande av förordningarna (EEG) nr 584/92, (EG) nr 1588/94, (EG) nr 1713/95 och (EG) nr 455/97⁽¹⁾, särskilt artikel 4.4 i denna, och

av följande skäll:

Enligt kommissionens förordning (EG) nr 1620/98⁽²⁾ om fastställande av i vilken utsträckning det är möjligt att godkänna ansökningar som har lämnats in i juli 1998 för

dess produkter avser de ansökningar om importlicenser som har lämnats in med avseende på de produkter som anges i förordning (EG) nr 2508/97 lägre kvantiteter än de som är tillgängliga. För varje produkt bör det fastställas vilken kvantitet som finns tillgänglig för perioden 1 januari – 30 juni 1999.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den kvantitet som finns tillgänglig för perioden 1 januari – 30 juni 1999 i enlighet med förordning (EG) nr 2508/97 anges i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 december 1998.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 december 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 345, 16.12.1997, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 209, 25.7.1998, s. 38.

BILAGA

Totala tillgängliga kvantiteter för perioden från och med den 1 januari och till och med den 30 juni 1999

Land	Polen			Tjeckien			Slovakien			Ungern		
KN-nummer	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
i ton	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Land	Estland			Lettland				Litauen			
KN-nummer	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
i ton	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Land	Rumänien	Bulgarien
KN-nummer	0406	0406
i ton	1 659	5 060

KOMMISSIONENS DIREKTIV 98/90/EG

av den 30 november 1998

om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/387/EEG om dörrar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽¹⁾, senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/14/EG⁽²⁾, särskilt artikel 13.2 i detta,

med beaktande av rådets direktiv 70/387/EEG av den 27 juli 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om dörrar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽³⁾, ändrat genom Anslutningsakten för Danmark, Irland och Förenade kungariket, särskilt artikel 3 i detta, och

av följande skäl:

Direktiv 70/387/EEG är ett av särdirektiven om det förfarande för EG-typgodkännande som har fastställts genom direktiv 70/156/EEG. Bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG om fordonssystem, komponenter och separata tekniska enheter gäller därför för det här direktivet.

Det är möjligt att ytterligare anpassa direktiv 70/387/EEG till den tekniska utvecklingen genom att förbättra säkerheten i vissa tunga lastbilar vid in- och urstigning till och från förarhytten.

Särskilt enligt artikel 3.4 och 4.3 i direktiv 70/156/EEG är det nödvändigt att det till varje särdirektiv bifogas en mall för teknisk information som innehåller de relevanta punkterna i bilaga I till det direktivet och också ett typgodkännandeintyg som grundar sig på bilaga VI till det direktivet för att typgodkännandet skall kunna databehandlas.

Med hänsyn till den praktiska tillämpningen av direktiv 70/387/EEG är det nödvändigt att säkerställa enhetliga bestämmelser i alla medlemsstater.

De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från Kommittén för anpassning till teknisk utveckling upprättad genom direktiv 70/156/EEG.

⁽¹⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 91, 25.3.1998, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 176, 10.8.1970, s. 5.

Artikel 1

Direktiv 70/387/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall orden "jordbrukstraktorer och lantbruksmaskiner" ersättas med "jordbruks- och skogsbrukstraktorer" och ordet "motorredskap" ersättas med "flyttbara maskiner".
2. Bilagorna skall ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Från och med den 1 januari 1999 får medlemsstaterna inte av skäl som hänför sig till ett fordons dörrar — vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en typ av fordon, eller — förbjuda saluföring, registrering eller ibruktage av fordon om fordonen uppfyller kraven i direktiv 70/387/EEG, ändrat genom detta direktiv.

2. Från och med den 1 oktober 2000 får medlemsstaterna — inte längre bevilja EG-typgodkännande, och — får de vägra att bevilja nationellt typgodkännande för en ny typ av fordon av skäl som hänför sig till fordons dörrar om kraven i direktiv 70/387/EEG, ändrat genom detta direktiv, inte uppfylls.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 1998. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 30 november 1998.

På kommissionens vägnar

Martin BANGEMANN

Ledamot av kommissionen

BILAGA

1. I direktiv 70/387/EEG skall en förteckning över bilagor med följande lydelse införas före bilaga I:

"FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

1. *BILAGA I:* Räckvidd, definitioner, allmänna krav, ansökan om EG-typgodkännande, beviljande av EG-typgodkännande, ändringar av typ och ändringar av godkännanden, produktionsöverensstämmelse
- Tillägg 1:* Teknisk information
- Tillägg 2:* Typgodkännandeintyg
2. *BILAGA II:* Konstruktions- och monteringskrav och hållfasthetsprovning
3. *BILAGA III:* Krav vad gäller in- och urstigning genom dörrarna i förarhytten".

2. Bilaga I skall ha följande lydelse:

*"BILAGA I***RÄCKVIDD, DEFINITIONER, ALLMÄNNA KRAV, ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE, BEVILJANDE AV EG-TYPGODKÄNNANDE, ÄNDRINGAR AV TYP OCH ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDEN, PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE.**

1. RÄCKVIDD

- 1.1 Detta direktiv tillämpas på dörrar till motorfordon av kategorierna M₁ och N⁽¹⁾.

2. DEFINITIONER

I detta direktiv avses med:

- 2.1 *godkännande av ett fordon:* godkännande för en typ av fordon med avseende på fordonets dörrar och de kännetecken som är utmärkande för sådana dörrar.
- 2.2 *typ av fordon:* fordon som inte nämnvärt skiljer sig beträffande följande huvudsakliga egenskaper:
- konstruktions- och hållfasthetsegenskaper hos lås och gångjärn vad beträffar de fordon som nämns i bilaga II
 - konstruktions- och monteringskrav för fotstegen vad beträffar fordon som inte omfattas av bilaga III
 - positions- och geometriska egenskaper hos fotstegen och handtagen vad beträffar de fordon som nämns i bilaga III

och i den mån som dessa egenskaper har betydelse för kraven i föreliggande direktiv.

3. ALLMÄNNA KRAV

3.1 Konstruktion

- 3.1.1 Fordonet skall medge en helt säker in- och urstigning.

- 3.1.2 Fordon av kategori N₂ med en största totalvikt som överstiger 7,5 ton och N₃ anses uppfylla ovannämnda krav om de uppfyller åläggandena i bilaga III.

⁽¹⁾ Enligt definitionen i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG.

- 3.2 Dörrar, in- och utgångar
- 3.2.1 Dörrar, in- och utgångar skall vara sådana att de lätt kan användas och utan fara.
- 3.3 Dörrar och lås
- 3.3.1 Dörrar och lås skall vara så konstruerade att varje irriterande ljud kan undvikas vid stängningen.
- 3.3.2 Dörrlåsen skall vara så konstruerade att de hindrar dörrarna från att öppnas oavsiktligt.
- 3.4 Lås- och gångjärn (konstruktions- och monteringskrav)
- 3.4.1 Gångjärnen på gångjärnsupphängda dörrar (med undantag av vikdörrar) som monterats på fordons sidor skall vara fästade i dörrens framkant i framåtriktad körriktning. För dubbeldörrar gäller detta krav den del av dörren som öppnas först; det skall vara möjligt att spärra den andra delen.
- 3.4.2 Låsen och gångjärnen på sidodörrarna på fordon av kategori M₁ skall uppfylla kraven i bilaga II till detta direktiv.
- 3.5 Fotsteg (konstruktions- och monteringskrav)
- 3.5.1 Hjulnavet, fälgen eller andra delar av hjulet får inte anses som fotsteg med avseende på detta direktiv, utom då konstruktions- eller användningsskäl utesluter montering av fotsteg på annan plats på fordonet.
- 3.5.2 Om golvet vid ingången till passagerarhytten i fordon av kategorierna M₁, N₁ och N₂ med en största totalvikt på 7,5 ton befinner sig mer än 600 mm över marken skall fordonet ha ett eller flera fotsteg.
- 3.5.2.1 För terrängfordon, såsom de definieras i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG, får avståndet från marken emellertid ökas till 700 mm.
- 3.5.2.2 Fotstegen skall vara utformade så att de undanröjer halkrisken.
- 4. ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE
- 4.1 Ansökningar om EG-typgodkännande för en fordonstyp med avseende på dörrar skall lämnas in av fordonstillverkaren.
- 4.2 En mall för tekniskt underlag återfinns i tillägg 1.
- 4.3 Ett fordon som är representativt för den fordonstyp som skall typgodkännas skall inlämnas till den tekniska tjänst som har till uppgift att utföra typgodkännandeproven.
- 5. BEVILJANDE AV EG-TYPGODKÄNNANDE
- 5.1 Om de relevanta kraven är uppfyllda skall EG-typgodkännande enligt artikel 4.3 i direktiv 70/156/EEG beviljas.
- 5.2 En mall för intyg om EG-typgodkännande finns i tillägg 2.
- 5.3 Varje typgodkänd fordonstyp skall ges ett typgodkännandenummer i enlighet med bilaga VII till direktiv 70/156/EEG. Samma medlemsstat får inte ge en annan fordonstyp samma nummer.
- 6. ÄNDRINGAR AV TYP OCH ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDEN
- 6.1 Vid ändring av en fordonstyp som typgodkänts i enlighet med detta direktiv skall bestämmelserna i artikel 5 i direktiv 70/156/EEG tillämpas.
- 7. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE
- 7.1 Åtgärder för att säkerställa produktionsöverensstämmelse skall vidtas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i artikel 10 i direktiv 70/156/EEG.

*Tillägg 1***TEKNISK INFORMATION nr ...**

enligt bilaga I till rådets direktiv 70/156/EEG (*) för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på dörrarna (Direktiv 70/387/EEG, ändrat genom direktiv .../.../EG)

Tillämpliga uppgifter i denna förteckning skall inlämnas i tre exemplar med innehållsförteckning.

Eventuella ritningar skall vara i lämplig skala och tillräckligt detaljerade och lämnas i A4-format eller i vikt A4-format.

Eventuella foton skall vara tillräckligt detaljerade.

Om system, komponenter eller separata tekniska enheter är elektroniskt styrda, skall uppgifter om prestanda lämnas.

- 0. ALLMÄNT
 - 0.1 Fabrikat (tillverkarens handelsbeteckning):
 - 0.2 Typ:
 - 0.3 Typidentifiering, om märkt på fordonet (b):
 - 0.3.1 Märkets placering:.....
 - 0.4 Fordonskategori (c):
 - 0.5 Tillverkarens namn och adress:
 - 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar):
- 1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
 - 1.1 Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:
- 9. KAROSSERI
 - 9.2 Konstruktionsmaterial och -metoder:.....
 - 9.3 Dörrar för förare och passagerare, dörrlås och -gångjärn:.....
 - 9.3.1 Dörrarnas utformning och antal:
 - 9.3.1.1 Mått, öppningsriktning och största öppningsvinkel:
 - 9.3.2 Ritning av lås och gångjärn och deras placering på dörrarna:
 - 9.3.3 Teknisk beskrivning av lås och gångjärn:
 - 9.3.4 Tillämpliga uppgifter (även om mått) om ingångar, fotsteg och nödvändiga handtag:

(*) De punktnummer och fotnoter som används i denna tekniska information motsvarar dem som redovisas i bilaga I till direktiv 70/156/EEG. Punkter som inte gäller för detta direktiv utgår.

Övrig information vad gäller terrängfordon

- 1.3 Antal axlar och hjul:
- 1.3.3 Drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar):
- 2.4.1 För chassi utan karosseri:
- 2.4.1.4.1 Främre infallsvinkel (na):
- 2.4.1.5.1 Bakre yttre frigångsvinkel (nb):
- 2.4.1.6 Markfrigång (enligt definitionen i punkt 4.5 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 70/156/EEG)
- 2.4.1.6.1 mellan axlarna:
- 2.4.1.6.2 under framaxeln/-axlarna:
- 2.4.1.6.3 under bakaxeln/-axlarna:
- 2.4.1.7 Rampvinkel (nc):
- 2.4.2 För chassi med karosseri
- 2.4.2.4.1 Främre infallsvinkel (na):
- 2.4.2.5.1 Bakre yttre frigångsvinkel (nb):
- 2.4.2.6 Markfrigång (enligt definitionen i punkt 4.5 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 70/156/EEG)
- 2.4.2.6.1 mellan axlarna:
- 2.4.2.6.2 under framaxeln/-axlarna:
- 2.4.2.6.3 under bakaxeln/-axlarna:
- 2.4.2.7 Rampvinkel (nc):
- 2.15 Förmåga att starta i motlut (ensamt fordon):
- 4.9 Differentialspär: ja/nej/valfri (!)

(!) Stryk det som inte är tillämpligt.

Tillägg 2

MALL

[maximalt format: A4 (210 × 297 mm)]

INTYG OM EG-TYPGODKÄNNANDE

Myndighetens stämpel

Meddelande om

- typgodkännande ⁽¹⁾,
- utvidgning av typgodkännande ⁽¹⁾,
- avslag på typgodkännande ⁽¹⁾,
- indragning av typgodkännande ⁽¹⁾,

för fordonstyp/komponent/separat teknisk enhet ⁽¹⁾ enligt direktiv 70/387/EEG, ändrat genom direktiv .../.../EG.

Typgodkännandennummer:

Skäl för utvidgning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
- 0.2 Typ:
- 0.3 Metod för typidentifiering om fordonet/komponenten/den separata tekniska enheten är märkt ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
.....
- 0.3.1 Märkets placering:
- 0.4 Fordonsskategori ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.7 För komponenter och separata tekniska enheter, placering och sättet att fästa EG-typgodkännandemärket:
- 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar):

⁽¹⁾ Stryk det som inte är tillämpligt.

⁽²⁾ Om tillvägagångssättet för typidentifikation innehåller skrifttecken som inte är relevanta för att beskriva de typer av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter i detta typgodkännandeintyg skall sådana skrifttecken representeras med denna symbol '?' (t.ex. ABC??123??).

⁽³⁾ Enligt definitionen i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG.

AVSNITT II

1. Ytterligare information (i förekommande fall): se tillägg
2. Teknisk tjänst som är ansvarig för utförande av provningarna:
3. Datum för provningsrapport:
4. Nummer på provningsrapporten:
5. Anmärkningar (i förekommande fall): se tillägg
6. Ort:
7. Datum:
8. Namnteckning:
9. Innehållsförteckningen till informationspaketet, som finns hos godkännandemyndigheten och som kan erhållas på begäran, bifogas.

Tillägg till intyg om EG-typgodkännande nr...

om typgodkännande av fordon enligt direktiv 70/387/EEG, senast ändrat genom direktiv .../.../EG

1. Övrig information:
 - 1.1 Utformning av dörrar:
 - 1.2 Öppningsmetod:
 - 1.3 Öppningsmetod för lås:
5. Anmärkningar: ”

3. Bilaga II skall ändras på följande sätt:

- a) I titeln skall ordet "PERSONBILAR" ersättas med orden "FORDON AV KATEGORI M₁".
- b) I punkt 1.1 skall orden "detta direktiv" ersättas med orden "denna bilaga".

4. En ny bilaga med följande lydelse skall läggas till som bilaga III:

"Bilaga III

**KRAV GÄLLANDE IN- OCH URSTIGNING GENOM DÖRRARNA TILL FÖRARUT-
RYMMET I FORDON AV KATEGORI N₂ SOM HAR EN STÖRSTA TOTALVIKT SOM
ÖVERSTIGER 7,5 TON OCH AV KATEGORI N₃**

1. Fotstegen till förarhytten (se figur)

1.1 Avståndet (A) från marken till det nedersta fotstegets övre yta, mätt när fordonet är i körklart skick och står på en horisontell och plan yta, skall inte överstiga 600 mm.

1.1.1 För terrängfordon, såsom de definieras i bilaga II A till direktiv 70/156/EEG, kan det avståndet (A) ökas till 700 mm.

1.2 Avståndet (B) mellan fotstegens övre ytor skall inte överstiga 400 mm. Det lodräta avståndet mellan två på varandra följande fotsteg skall inte variera med mer än 50 mm.

1.2.1 För terrängfordon (se 1.1.1), kan den sistnämnda siffran emellertid ökas upp till 100 mm.

1.3 Dessutom skall följande geometriska minimispecifikationer uppfyllas:

— fotstegsdjup (D):	80 mm
— fotstegets frigående rum (E) (inbegripet fotstegsdjup):	150 mm
— fotstegsbredd (F):	300 mm
— bredden på det nedersta fotsteget (G):	200 mm
— fotstegshöjd (S):	120 mm
— tvärgående förskjutning mellan fotstegen (H):	0 mm
— längdöverlappning (J):	200 mm

1.3.1 För terrängfordon (se 1.1.1), kan värdet (F) emellertid minskas till 200 mm.

1.4 Det nedersta steget kan utformas som en stegpinne, om detta är nödvändigt pga fordonets konstruktion eller användning, och för terrängfordon (se 1.1.1). För sådana fall skall djupet av stegpinnen (R) vara åtminstone 20 mm.

1.4.1 Stegpinnar med runt tvärsnitt tillåts inte.

1.5 När man stiger ner från förarhytten skall det vara lätt att hitta det översta fotsteget.

1.6 Fotstegens övre ytor skall vara halkfria. Dessutom skall fotsteg som utsätts för väder och smuts under körningen ha tillräcklig avrinning (dräneringsyta).

2. Tillgång till handtag i förarhytten (se figur)

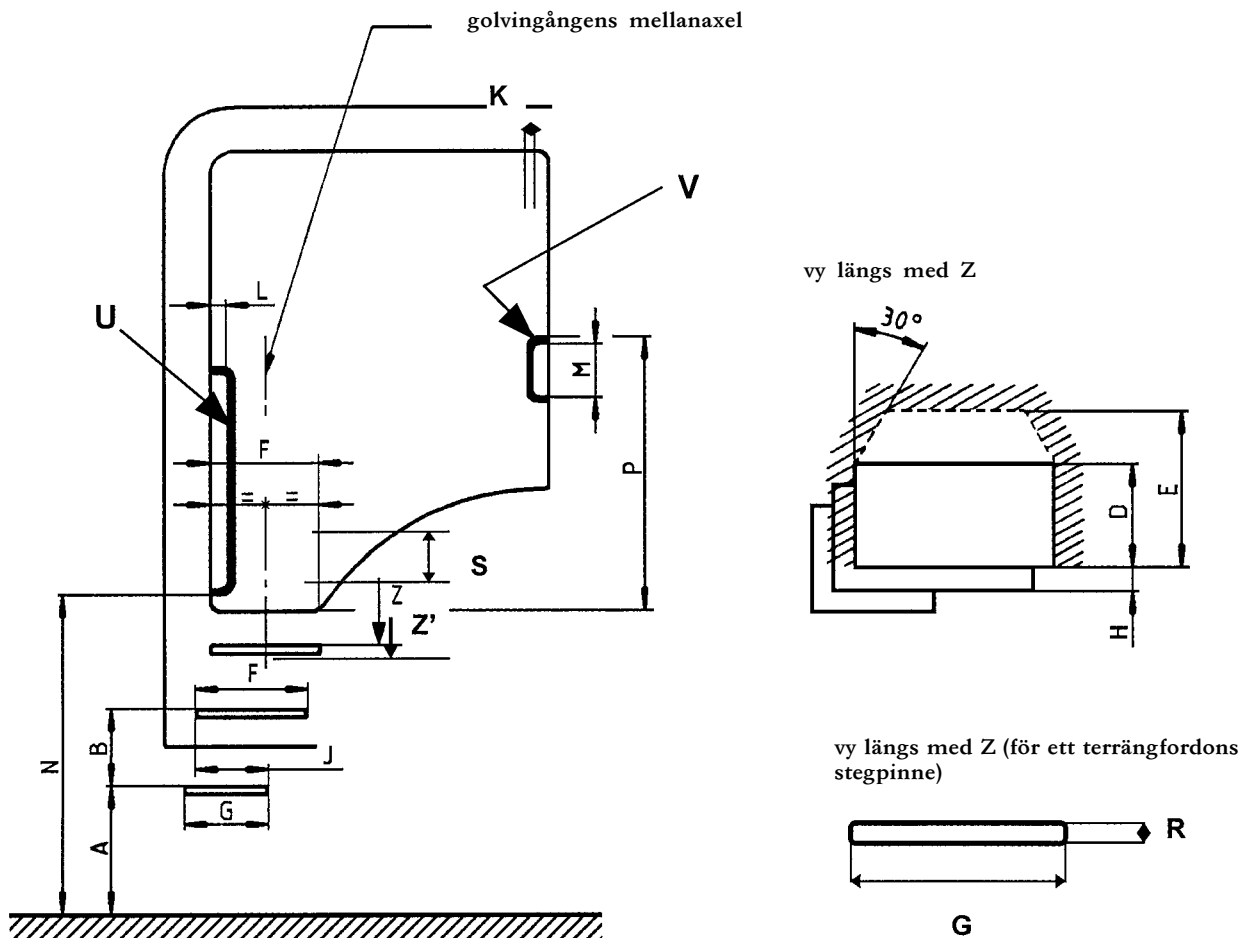
2.1 En eller flera lämpliga ledstänger och handtag eller andra likvärdiga anordningar för att hålla sig i skall finnas i förarhytten.

2.1.1 Ledstängan/ledstängerna eller handtagen eller de likvärdiga anordningarna för att hålla sig i måste vara placerade på ett sådant sätt att man lätt kan fatta tag i dem och utan att de är i vägen.

2.1.2 Ett maximalt avbrott på 100 mm för det område som man håller sig i på ledstängerna, handtagen eller de likvärdiga anordningarna för att hålla sig i kan tillåtas (t.ex. för mellanliggande fastsättning).

2.1.3 Vad gäller tillgång till mer än två fotsteg skall ledstängerna, handtagen eller de likvärdiga anordningarna för att hålla sig i vara placerade så att en person kan stödja sig samtidigt på tre punkter (med två händer och en fot eller med två fötter och en hand).

- 2.1.4 Utom när det gäller trappor skall formgivningen och placeringen av ledstängerna, handtagen och de likvärdiga anordningarna för att hålla sig i vara sådana att användaren uppmuntras att stiga ner vänd mot förarhytten.
- 2.1.5 Ratten skall anses vara ett handtag.
- 2.2 Höjden (N) på den lägsta kanten av åtminstone en ledstång eller ett handtag eller en likvärdig anordning för att hålla sig i, mätt från marken av ett körklart fordon på en horisontell och plan yta, skall inte överstiga 1 850 mm.
- 2.2.1 För terrängfordon (se 1.1.1) kan det avståndet (N) ökas till 1 950 mm.
- 2.2.2 Om förarhyttens golv har en höjd från marken som överstiger 'N' skall denna höjd antas vara 'N'.
- 2.2.3 Dessutom skall minimiavståndet 'P' av den övre kanten av ledstången/ledstängerna eller handtagen eller de likvärdiga anordningarna för att hålla sig i från det översta steget (förarhyttens golv) vara följande:
- För ledstång/ledstänger eller handtag eller likvärdiga anordningar för att hålla sig i (U): 650 mm
 - För ledstång/ledstänger eller handtag eller likvärdiga anordningar för att hålla sig i (V): 550 mm
- 2.3 Följande mått skall uppfyllas:
- Fastspänningsdimension (K) 16 mm minst 38 mm maximalt
 - Längd (M) 150 mm minst
 - Avstånd till fordonskomponenter (L) 40 mm med öppen dörr



figur

-
3. När det gäller ett sluttande golv i förarhytten skall de nödvändiga måtten göras på ett horisontellt plan som skär genom en punkt som fås där golvets framkant skär ett vertikalt plan som går genom stegets mittpunkt direkt nedanför golvet och som är vinkelrätt mot fordonets längsgående mittplan.”
-

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

RÅDET

RÅDETS BESLUT

av den 7 december 1998

om ändring av rådets arbetsordning

(98/709/EG, EKSG, Euratom)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA
BESLUT

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 151.3 i detta,

Artikel 1

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen, särskilt artikel 30.3 i detta,

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen, särskilt artikel 121.3 i detta, och

av följande skäl:

Det har visat sig nödvändigt att ändra rådets arbetsordning⁽¹⁾.

Europeiska centralbanken har behörighet att ta initiativ i gemenskapens beslutsprocess enligt de villkor som fastställs i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Den turordning enligt vilken medlemsstaterna utövar ordförandeskapet i rådet bestäms av rådet.

Det är lämpligt att föreskriva ett förenklat skriftligt förfarande när rådet skall höra andra institutioner eller organ.

⁽¹⁾ Beslut 93/662/EG (EGT L 304, 10.12.1993, s. 1). Beslutet ändrat genom beslut 95/24/EG, Euratom, EKSG (EGT L 31, 10.2.1995, s. 14).

a) Artikel 4.2 i rådets arbetsordning skall ersättas med följande:

”2. Kommissionen skall inbjudas att delta i rådets sammanträden. Detta gäller även Europeiska centralbanken när den utövar sin initiativrätt. Rådet kan dock besluta om att överlägga i kommissionens eller Europeiska centralbankens frånvaro.”

b) Artikel 7.2 skall ersättas med följande:

”2. Rådsmedlemmarna skall rösta enligt en ordningsföljd för medlemsstaterna som bestäms i enlighet med artikel 27 i Fördraget om upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen (EKSG), artikel 146 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG) och artikel 116 i Fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen (Euratom). Därvid skall den medlem börja rösta som enligt denna ordningsföljd följer efter den medlem som utövar ordförandeskapet.”

c) I artikel 8.4 skall följande nya stycke läggas till:

”På initiativ av presidiet och för att besluta om samråd med andra institutioner eller organ kan rådet även besluta enligt ett förenklat skriftligt förfarande i samtliga fall där sådant samråd föreskrivs i gemenskapsrätten. I sådana fall skall beslutet om samråd, om ingen rådsmedlem gör invändning, anses antaget vid utgången av en tidsfrist som presidiet bestämmer med hänsyn till hur brådskande ärendet är.”

Artikel 2

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

Utfärdat i Bryssel den 7 december 1998.

På rådets vägnar
W. SCHÜSSEL
Ordförande

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 16 september 1998

om ett förfarande avseende tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 2408/92
(Mål VII/AMA/11/98 – Italienska trafikfördelningsreglerna för flygplatssystemet i
Milano)

[delgivet med nr K(1998) 2625]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(98/710/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen⁽¹⁾, ändrad genom anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artikel 8.3 i denna,

efter samråd med den rådgivande kommitté som upprättats enligt artikel 11 i den förordningen, och

av följande skäl:

BAKGRUND

I

- (1) Den 16 februari 1998 lämnade lufttrafikföretagen British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System och TAP Air Portugal till kommissionen en gemensam begäran om ett beslut som går ut på följande:
 - i) De trafikfördelningsregler som har antagits av de italienska myndigheterna för flygplatssystemet i Milano (nedan kallade de italienska reglerna) skall förklaras oförenliga med gemenskapsrätten, särskilt med förordning (EEG) nr 2408/92.
 - ii) De italienska myndigheterna skall anmodas att inte tillämpa dessa regler och att anta andra regler som är fullt förenliga med gemenskapsrätten.
- (2) Den 15 april 1998 informerade Air France kommissionen om att företaget anslöt sig till ovan nämnda lufttrafikföretag i en åtgärd mot de italienska reglerna.
- (3) Den 22 april 1998 lade dessa lufttrafikföretag fram ytterligare en begäran om ett preliminärt beslut innan det fattas något beslut om innehållet i de italienska reglerna för att säkerställa att dessa regler inte verkställs innan tillräckliga transportförbindelser till Malpensa flygplats har upprättats.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

- (4) Den 27 maj 1998 lade Austrian Airlines fram en separat begäran till kommissionen med samma syfte som de tidigare, grundad på samma skäl.

II

- (5) Milanos flygplatssystem omfattar flygplatserna Linate, Malpensa och Orio al Serio (Bergamo). På Linateflygplatsen, belägen 10 km från stadscentrum, samlas huvuddelen av den gemenskapsinterna internationella trafiken och inrikestrafiken. Linateflygplatsen står inför allvarliga kapacitetsproblem eftersom 14,2 miljoner passagerare använde flygplatsen 1997 medan dess högsta kapacitet beräknas till 8 miljoner. På Malpensaflygplatsen, belägen 53 km från stadscentrum, samlas alla interkontinentala flygningar på grund av driftsrestriktioner på Linateflygplatsen. Endast få gemenskapsinterna flygningar genomförs från den flygplatsen eftersom passagerare föredrar Linateflygplatsen på grund av dess läge nära stadscentrum. Således tog Malpensaflygplatsen endast emot 3,9 miljoner passagerare 1997 fastän dess högsta kapacitet beräknas till 6 miljoner. Orio al Serioflygplatsen, belägen cirka 50 kilometer från stadscentrum och nära Bergamo, används huvudsakligen för gods- och chartertrafik, även om ett begränsat antal regelbundna passagerartjänster också genomförs från den flygplatsen.
- (6) Ännu så länge har fördelningen av trafik mellan dessa flygplatser varit marknadsdriven, med beaktande av de ovannämnda driftsrestriktionerna. Detta har resulterat i en ineffektiv användning av den befintliga flygplatskapaciteten eftersom Linateflygplatsen är överutnyttjad och Malpensaflygplatsen underutnyttjad. Dessutom har ingen av flygplatserna i systemet utvecklats till en betydande knutpunkt för nationella, internationella och interkontinentala flygningar. Alitalia har använt flygplatsen Rom-Fiumicino som knutpunkt. Utbudet av flygtjänster från Milanos flygplatssystem, särskilt vad gäller interkontinentaltjänster, är således inte anpassat till efterfrågan då passagerare ofta tvingas flyga via knutpunktsflygplatser som Rom, London, Frankfurt och Paris. Dessutom kommer den befintliga kapaciteten inte att klara av trafikvolymerna på kort sikt som beräknas till 20 miljoner passagerare och 300 000 ton gods för år 2000. Den nuvarande strukturen och organisationen av Milanos flygplatssystem är alltså klart otillräcklig för behoven hos det område det betjänar, dvs. staden Milano och hela norra Italien som utgör det tredje största området i gemenskapen vad gäller befolkning och ekonomisk verksamhet.
- (7) Följaktligen har de italienska myndigheterna beslutat att omorganisera Milanos flygplatssystem för att skapa en knutpunkt i Malpensa och tillhandahålla tillräcklig flygplatskapacitet för framtiden. Detta mål skall uppnås genom utvidgning och uppgradering av Malpensaflygplatsen, vilket går under benämningen Projekt Malpensa 2000. Detta projekt är ett av de 14 prioriterade projekten för det transeuropeiska transportnätet i enlighet med rådets och Europaparlamentets beslut nr 1692/96/EG⁽¹⁾. Det stöds ekonomiskt av gemenskapen, Europeiska investeringsfonden och Europeiska investeringsbanken. Byggnadsarbeten för en ny terminal påbörjades 1990. En första del kommer att vara driftsklar 1998 med en årlig kapacitet på 12 miljoner passagerare (som kommer att läggas till nuvarande kapacitet på 6 miljoner) och terminalen kommer att vara helt färdig år 2000. Vid den tidpunkten kommer flygplatsens totala kapacitet (befintliga och nya terminalen) att vara 24 miljoner passagerare.
- (8) De finansiella villkor som den nya Malpensaflygplatsen lyder under kräver att en viss trafik koncentreras dit. Detta innebär nödvändigtvis en överföring av trafik från Linateflygplatsen. Marknadskrafterna enbart skulle inte kunna ombesörja en sådan överföring eftersom passagerarna allmänt föredrar att använda Linate på grund av dess läge nära

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

stadens centrum. Mot bakgrund av detta beslutade de italienska myndigheterna att anta tvingande trafikfördelningsregler som syftar till att garantera en betydande överföring av trafik från Linate till Malpensa. Med hänsyn till detta är det värt att notera att EIB villkorade sitt ekonomiska bidrag till de trafikfördelningsregler som de italienska myndigheterna antog och som får till följd en betydande överföring av trafik från Linate till Malpensa.

- (9) Den 1 juli 1994 antog de italienska myndigheterna dekret 428 som senare omvandlades till lag 505 den 8 augusti 1994 och i vars artikel 3.2 det italienska transportministeriet bemyndigas att samla flygtrafiken på flygplatsen i Malpensa i tid för liberaliseringen av de europeiska flygtransporttjänsterna den 1 april 1997. På grundval av detta och för att uppnå detta mål antog den italienske transportministern dekret 46-T den 5 juli 1996. I dekretet fastställs följande trafikfördelningsregler för Milanos flygplatssystem:
- 9.1 I artikel 1.1 fastställs att från och med datumet för färdigställandet av de prioriterade byggnaderna på Malpensa 2000 (första delen av den nya terminalen) som skall avgöras genom ytterligare ett dekret skall all regelbunden och icke regelbunden trafik på interkontinentala och gemenskapsinterna flygrutter (inbegripet inrikes eller internationella gemenskapsinterna flygrutter) bedrivas till och från Malpensaflygplatsen.
- 9.2 I artikel 1.2 fastställs att samma trafik också kan bedrivas till och från flygplatsen Orio al Serio.
- 9.3 I artikel 1.3 och 1.4 fastställs att Linateflygplatsen endast får användas för allmän flygtrafik och för direkt flygtrafik på rutten som betjänar Milano och vars totala årliga passagerarvolym är lika med eller överstiger 2 miljoner under året före det ovan nämnda datumet för färdigställandet av de prioriterade byggnadsverken eller när ett årligt medeltal på 1,75 miljoner under den tidigare treårsperioden.
- (10) Den 13 oktober 1997 antog den italienska regeringen dekret 70-T i vars artikel 1.1 det fastställs att de prioriterade byggnadsverken som hänvisas till i dekret 46-T skall färdigställas den 25 oktober 1998. Detta datum har fastställts utan förhandsinformation eller samråd med kommissionen.
- (11) Till följd av dekret 46-T och 70-T kommer all flygtrafik till och från Milano från och med den 25 oktober 1998 att bedrivas från antingen Malpensaflygplatsen eller flygplatsen Orio al Serio, med undantag av allmänna flygtjänster och flygtransporttjänster som uppfyller de trafiktröskelvärden som anges i artikel 1.4 i dekret 46-T.
- (12) I praktiken är den enda rutten som uppfyller dessa tröskelvärden Milano-Romrutten. Ingen annan flygtransporttjänst kommer därför att tillåtas på Linateflygplatsen.
- (13) Mellan juli 1997 och oktober 1997 togs det kontakter mellan de klagande trafikföretagen (med undantag av Austrian Airlines) och de italienska myndigheterna. Trafikföretagen angav att de ansåg att de kriterier och den tidtabell som var fastställda i de italienska reglerna var oförenliga med gemenskapsrätten. De italienska myndigheterna delade inte de argument som lades fram av trafikföretagen och bekräftade både kriterierna och tidtabellen för trafikfördelningsreglerna.
- (14) De framställningar som ovan nämnda trafikföretag (hädanefter kallade trafikföretagen) formellt har skickat in riktar sig både mot de kriterier och den tidtabell som fastställdes genom dekret 46-T och dekret 70-T.
- (15) Som stöd för sina klagomål till kommissionen mot de italienska reglerna anför företagen följande (15.1 och 15.2):

III

15.1 De italienska reglerna bryter mot artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92.

Trafikföretagen påpekar att i artikel 3.1 i den förordningen fastställs en allmän princip om tillträdesrätt och att i sitt beslut 95/259/EG ⁽¹⁾ (flygplatssystemet i Paris) ansåg kommissionen att denna princip omfattar rättigheten att välja mellan olika flygplatser i ett flygplatssystem. Denna rättighet är fortfarande avhängig av möjligheten för de italienska myndigheterna att fördela trafik mellan flygplatser i ett flygplatssystem på grundval av artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92. I artikel 8.1 anges att denna rättighet skall utövas utan diskriminering på grundval av lufttrafikföretagens nationalitet eller identitet. Trafikföretagen hänvisar vidare till kommissionens beslut 93/347/EEG ⁽²⁾ (Viva Air) i vilket det fastställs att som varje undantag till den allmänna principen om tillträdesrätt som fastställs i artikel 3.1 måste de restriktioner som införs av medlemsstaterna på grundval av artikel 8.1 grundas på öppna, objektiva, konsekventa och icke-diskriminerande kriterier. Enligt trafikföretagen förekommer två separata överträdelser:

- 15.1.1 För det första påpekar trafikföretagen att de italienska reglerna i praktiken är diskriminerande till Alitalias förmån. Som stöd för detta citerar de beslut 95/259/EG i vilket kommissionen fastställde att principen om icke-diskriminering också står i motsättning till alla åtgärder som utan att uttryckligen skilja ut lufttrafikföretag på grund av nationalitet eller identitet, icke desto mindre i praktiken ger upphov till diskriminerande verkningar, direkt eller indirekt.

Tillämpningen av de italienska reglerna kommer att innebära endast en rutt från Linate, nämligen sträckan Milano-Rom. Den rutten trafikeras för närvarande av flera EG-lufttrafikföretag, däribland Alitalia. Från Milano har Alitalia i genomsnitt 28 flygningar per dag till Rom som är knutpunkten i deras nätverk. Från Malpensa har Alitalia för närvarande långdistansflygningar endast till ett begränsat antal destinationer (New York, Los Angeles, Miami, Tokyo, Osaka och Peking) beroende på att de flesta av bolagets flygningar utanför EES-området går från Rom-Fiumicino. Öppningen av Malpensa 2000 kommer inte att innebära slutet för Rom-Fiumicino som knutpunkt för Alitalias medeldistans- och långdistansrutter.

I Alitalias utkast till program för vintersäsongen 1998/99 finns en kraftig satsning på flygningar från Malpensa till destinationer utanför EES-området, vilket kommer att påverka flygplatsen i Rom negativt. Flera rutter kommer dock även i framtiden att utgå från Rom och ett större antal skulle delas mellan Rom och Malpensa (till exempel på vissa veckodagar från den ena flygplatsen och på andra veckodagar från den andra). Alitalia kommer fortfarande i stor utsträckning att kunna ha sin knutpunkt i Rom, som företaget kommer att betjäna från Linate, medan däremot icke-italienska EG-lufttrafikföretag inte kommer att ha den möjligheten eftersom deras rutter kommer att gå från Malpensa.

Malpensa har ett sämre geografiskt läge än Linate. Att resa med bil tar 50–70 minuter från centrala Milano till Malpensa medan det tar 15–20 minuter till Linate. För närvarande finns ingen järnvägsförbindelse till någon av dessa flygplatser och kostnaden för en taxiresa till Malpensa (67 ecu) är mer än fyra gånger högre än till Linate (15 ecu).

Till följd av detta kommer Alitalia att få en konkurrensfördel gentemot ickeitalienska EG-lufttrafikföretag i fråga om tillhandahållandet av medeldistans- och långdistansrutter via dess knutpunkt. Passagerare som flyger från

⁽¹⁾ EGT L 162, 13.7.1995, s. 25.

⁽²⁾ EGT L 140, 11.6.1993, s. 51.

Milano till ett medeldistans- eller långdistansmål kommer att föredra att flyga via Alitalias knutpunkter i stället för via knutpunkter som sköts av andra EG-trafikföretag.

Trafikföretagen hävdar i det här sammanhanget att huvudmålet för dekreten 46-T och 70-T inte är att fördela trafik inom Milanos flygplatssystem utan att ge Alitalia konkurrensfördelar.

Trafikföretagen anser vidare att diskrimineringen, som av vad som framgår ovan beror på placeringen av Malpensaflugplatsen, ytterligare skärps genom att flygplatsen kommer att sakna tillräckliga transportförbindelser till centrala Milano vid tidpunkten för överföringen av tjänsterna. Ingen av transportförbindelserna mellan centrala staden och flygplatsen kommer att vara klara att ta i drift den 25 oktober 1998 då ytterligare 11 miljoner passagerare per år förväntas använda flygplatsen. Problemen rör i första hand följande:

Järnvägsförbindelsen kommer inte att kunna användas för passagerartrafik före 1999 års utgång enligt trafikföretagen.

Mycket arbete återstår att göra på motorväg A8 mellan Milano och Lakes, som kommer att vara den enda väg med en hög kapacitet och med hög standard till Malpensaflugplatsen. Motorväg A8 är redan hårt belastad. Det arbete som återstår att göra omfattar bland annat byggande av en nödavgång. Innan ombyggnaden, som beräknas vara klar i december år 2000, är slutförd, kommer motorvägskapaciteten att ytterligare reduceras. Faktum kvarstår dock att även om den planerade ombyggnaden innebär en viss ökad motorvägskapacitet, så är den ändå otillräcklig för att klara den ökade trafikmängd som blir resultatet av överföringen av 11 miljoner passagerare från Linate till Malpensa.

Dessutom kommer taxichaufförer från Milano av administrativa skäl endast att få tillstånd att köra passagerare från staden till flygplatsen och inte från flygplatsen till staden. Av den anledningen kommer taxan för en enkelresa att beräknas på basis av kostnaden för en tur- och returresa, vilket kommer att ge mycket höga taxor (67,66 ecu).

Avsaknaden av tillräckliga transportförbindelser kommer ytterligare att förstärka olägenheterna med Malpensa i jämförelse med Linate och följaktligen den diskriminerande effekten av de italienska reglerna.

- 1.5.1.2 För det andra påpekar trafikföretagen att de italienska reglerna inte står i proportion till de mål som de italienska myndigheterna eftersträvar. De motiverar detta med att kommissionen i sitt beslut 94/290/EG⁽¹⁾ (TAT – Paris(Orly) – London) fann att de lufttrafikfördelningsregler som de franska myndigheterna antagit stod i konflikt med proportionalitetsprincipen eftersom de mål som skulle uppnås kunde ha uppnåtts med åtgärder som var mindre begränsande och skadliga för handeln inom gemenskapen.

Målet för de italienska reglerna är att koncentrera lufttrafiken till Malpensaflugplatsen för att den skall gynnas som interkontinental knutpunkt för norra Italien samtidigt som flygplatsen i Linate skall fortsätta att vara i drift. I elfte stycket i dekret 46-T fastställs att Linateflugplatsen skall hållas i drift eftersom det mot bakgrund av en förväntad trafikökning vore ekonomiskt ologiskt att beröva området befintlig kapacitet inom en sektor som lufttransport.

⁽¹⁾ EGT L 127, 19.5.1994, s. 22.

Den överföring av trafik som följer av de italienska reglerna kommer att å ena sidan resultera i att kapaciteten vid Linateflygplatsen inte utnyttjas fullt ut (endast 2 miljoner passagerare kommer att använda flygplatsen som har en maximikapacitet på upp till 8 miljoner), å andra sidan kommer Malpensa-flygplatsen att få kapacitetsproblem på medellång sikt. Enligt ordföranden i SEA (Società per Azioni Esercizi Aeroportuali), som är det företag som sköter förvaltningen av flygplatserna i Milano, är det troligt att Malpensa under de närmaste åren kommer att få svårt att klara de höga passagerartalen och att vissa flygningar får flyttas tillbaka till Linate.

Följaktligen anser trafikföretagen att de italienska reglerna inte är proportionerliga eftersom de eftersträfvade målen skulle kunna uppnås utan diskriminering och med en rationellare användning av flygplatskapaciteten varigenom både underutnyttjandet av Linate och trafikstockningarna vid Malpensa skulle kunna undvikas. Med den lösningen skulle alla EG-lufttrafikföretag tillåtas ha flygningar från Linateflygplatsen till sina respektive knutpunkter.

- 15.2 De italienska reglerna strider mot kommissionens beslut 97/789/EG⁽¹⁾ om stöd som Italien beviljat Alitalia. Diskrimineringen som dessa regler ger upphov till består av en överträdelse av det villkor som fastställs i artikel 1.4 i ovanstående beslut och som skall sörja för att stödet överensstämmer med den gemensamma marknaden. I artikel 4.1 fastställs att stödet anses överensstämma med den gemensamma marknaden under förutsättning att Italien uppfyller sitt åtagande "att inte på något sätt gynna Alitalia i förhållande till andra bolag i gemenskapen, särskilt vad gäller tilldelning av trafikerättigheter (inbegripet flygrättigheter för tredje länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet), fördelning av ankomst- och avgångstider, marktjänster och tillgång till flygplatsanläggningar, i den mån en förmånlig behandling skulle strida mot gemenskapslagstiftningen."

IV

- (16) För att en fullständig undersökning av fallet i enlighet med det förfarande som fastställts i artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92 skall kunna ske och för att skydda rätten till försvar, skickade kommissionen den 3 mars 1998 den begäran, som trafikföretagen lämnat in, till de italienska myndigheterna och uppmanade dem att inkomma med synpunkter inom en månad från det datumet.
- (17) Som svar på denna begäran skickade de italienska myndigheterna en skrivelse till kommissionen den 1 april 1998 med bland annat följande synpunkter:
- 17.1 En medlemsstats flygplatspolitik bestäms av medlemsstaten själv. Av den anledningen, och i enlighet med beslut 95/295/EG, står det medlemsstaterna fritt att bestämma vilken flygplats som skall prioriteras när flygplatssystemet utvecklas.

De italienska myndigheterna anför även att det nuvarande flygplatssystemet i Milano inte erbjuder tillräcklig kapacitet för att klara efterfrågan på transporttjänster i området. Om inget görs, kan flygplatssystemet inte utvecklas som en internationell knutpunkt så som det planerats i den gemensamma transportpolitiken för Europa. Av det skälet finns Malpensa 2000-projektet med på gemenskapens lista över prioriterade projekt för det transeuropeiska nätet. För att projektet skall lyckas krävs att lufttrafiken koncentreras till Malpensa-flygplatsen. I detta sammanhang har Europeiska investeringsbanken förklarat sig villig att finansiera delar av projektet på villkor att trafiken koncentreras till Malpensa-flygplatsen det datum då flygplatsen tar sina viktigaste strukturer i drift. Mot bakgrund av detta antog de italienska myndigheterna dekret 46-T och 70-T som innehåller klara mål för en sådan koncentration. Förslaget innebär att Linate kommer att bli en kompletterande flygplats som skall ta hand om viss trafik och dessutom fortsätta att fungera som avlastare om kapaciteten skulle visa sig otillräcklig i framtiden.

⁽¹⁾ EGT L 322, 25.11.1997, s. 44.

- 17.2 När det gäller frågan om att de italienska reglerna skulle innebära diskriminering anser de italienska myndigheterna att det inte förekommer någon diskriminering eftersom rutten Milano—Rom är öppen för alla EG-lufttrafikföretag i enlighet med tillämpliga gemenskapsregler. Rutten trafikeras för närvarande av två trafikföretag från Linate (Alitalia och Air One) och två trafikföretag från Malpensa (Alitalia och Meridiana).

Genom koncentrationen av trafik till Malpensa kommer alla EG-lufttrafikföretag att få tillträde till alla EG-flygplatser, även italienska, från Malpensaflygplatsen. Cabotagerättigheterna samt femte, sjätte och sjunde friheterna kommer därför att vara fritt tillgängliga från Malpensaflygplatsen.

Det faktum att den här rutten är den enda rutt som uppfyller de gränsvärden som anges i dekret 46-T utgör inte heller någon diskriminering.

- 17.2.1 Angivandet av ett mycket högt tröskelvärde har till syfte att man vid Linat-flygplatsen endast skall ha de mest frekventerade rutterna som främst används av passagerare som flyger med direktflyg och som kräver täta avgångar. Just detta förhållande gäller för rutten Milano—Rom som är den mest frekventerade rutten i Italien med störst andel företagsresenärer som flyger med direktflyg. I fråga om trafikvolym ligger denna rutt långt över alla övriga flygrutter från Milano, vilket motiverar en särbehandling. Dessutom fungerar inte rutten Milano—Rom som matarrutt för Alitalias knutpunkt i Rom—Fiumicino. Detta stöds av det faktum att det avgår flygningar under hela dagen och inte bara i anslutning till de få långdistansflygningar som Alitalia har från Rom—Fiumicino.
- 17.2.2 Reglernas diskriminerande effekt kan inte bedömas utifrån dagens situation. Alitalias mål är utan tvivel att utveckla knutpunktstjänster vid Malpensaflygplatsen. Därigenom kommer Alitalia och andra trafikföretag att kunna erbjuda nya direktrutter från Milano som inte finns för närvarande. Dessa rutter kommer att utgå från Malpensa, vilket innebär att passagerare inte längre kommer att vara tvungna att resa till sitt slutmål via knutpunkter som ligger någon annanstans inom gemenskapen.
- 17.2.3 Malpensa är i vilket fall som helst tillgängligare än Linate från passagerarnas synvinkel. Arbeten på infrastrukturen till flygplatsen har framskridit i enlighet med de italienska myndigheternas tidsplaner. Det har alltid ansetts nödvändigt för överföringen att SS 336 (den väg som förbinder den befintliga terminalen med den nya terminalen) färdigställs, vilket kommer att ske tills den 25 oktober 1998. Det befintliga vägsystemet är till fullo avpassat till den trafikvolym som skall överföras till Malpensa. I det här sammanhanget är det nödvändigt att beakta Malpensas hela upptagningsområde och inte enbart staden Milano. Av detta framgår att det antal passagerare som gynnas av Malpensas geografiska läge jämfört med Linate är ungefär lika stort som den andel passagerare som gynnas av Linales läge jämfört med Malpensa. Problemet med de höga taxikostnaderna vill regionen Lombardiet lösa genom att reglera taxorna så att de skall ligga kvar på en acceptabel nivå.
- 17.3 När det gäller frågan om proportionalitet anser de italienska myndigheterna att trafikfördelningsreglerna behövs för att man skall klara att uppnå målet att skapa en knutpunkt vid Malpensa och behålla Linate som kompletterande flygplats.

De höga tröskelvärdena kommer att göra det möjligt att vid Linat-flygplatsen behålla de rutter vars trafiknivå skulle motivera flygningar både från Linate och Malpensa.

Linate kommer i själva verket att användas för ruttor med huvudsakligen direktflygningar för att kunna klara behovet från affärsresenärer och pendlare. Underutnyttjande av Linate kommer att motiveras för att man skall uppnå målet att skapa en fungerande knutpunkt vid Malpensa. För att klara det målet krävs att så många korta och medellånga ruttor som möjligt integreras med långdistansflygningar. Detta är nödvändigt för att Malpensaknutpunkten skall få tillräckligt med passagerare från olika flygplatser inom Europa (till exempel London, Bryssel, Lissabon, Frankfurt, Köpenhamn, Rom, Palermo, Venedig, Pantelleria, osv.). Samtidigt kommer det fortfarande att vara möjligt att förse andra europeiska knutpunkter med passagerare från Rom, Milano och övriga italienska regionala centra.

Andra lösningar skulle i själva verket innebära en diskriminering av Malpensaknutpunkten.

- 17.4 När det gäller frågan om brott mot villkoren i beslut 97/789/EG anser de italienska myndigheterna att en sådan koppling inte är relevant eftersom det beslutet antogs efter de italienska reglerna utan att kommissionen hänvisade till dessa regler.

V

- (18) Kommissionen träffade trafikföretagen den 10 maj 1998. Företagen underströk vikten av en snabb behandling av ärendet eftersom fördelning av ankomst- och avgångstider vid Milanos flygplats skulle bestämmas inom ramen för IATA:s 102:a konferens om flygplatstider som skulle hållas i Montreal i juni 1998.
- (19) Vid de två möten som hölls i Bryssel den 9 och 19 juni 1998 och genom ett brev den 25 juni 1998 informerade kommissionen formellt de italienska myndigheterna om sin inställning i ärendet på basis av den information som kommissionen förfogar över. Kommissionen sammanfattade även skälen till den tveksamhet som rådde i fråga om de omtvistade italienska reglernas förenlighet med artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92. Kommissionen påpekade att de italienska reglerna i praktiken innebär en diskriminering som gynnar Alitalia. Vidare ansåg kommissionen att reglerna i vilket fall som helst inte stod i proportion till de önskade målen. Båda frågorna var i synnerhet kopplade till frågan om den planerade utbyggnaden av infrastrukturen till Malpensaflygplatsen skulle vara tillräcklig med tanke på den förväntade trafikvolymen. Mot bakgrund av detta inbjöds de italienska myndigheterna att ändra reglerna så att de skulle överensstämma med gemenskapslagstiftningen.
- (20) Genom brev av den 2 och 15 juli meddelade de italienska myndigheterna kommissionen att de inte hade för avsikt att ändra reglerna och hade följande anmärkningar (20.1 till 20.4):
- 20.1 De italienska myndigheterna underströk återigen att kriterierna i dekret 46-T för trafikfördelning inom Milanos flygplatssystem inte innebär någon diskriminering som gynnar Alitalia. För att lugna kommissionen på den här punkten, nämnde de italienska myndigheterna att de eventuellt är beredda att införa villkor för driften av rutten Milano—Rom från Linateflygplatsen, vilket i praktiken skulle förhindra matning av Alitalias knutpunkt vid Rom—Fiumicino. Av den anledningen kunde rutten bara drivas som pendeltrafik med begränsningar för incheckat bagage och utan transfer till andra flygningar (inget utfärdande av boardingkort på Linateflygplatsen för den anslutande flygningen till Rom—Fiumicino).
- 20.2 Kriterierna i dekret 46-T presenterades för kommissionen vid olika möten med "Christophersen-gruppen" som ansvarade för uppföljningen av projektet och vars möten ägde rum mellan 1994 och 1997. Vid den tidpunkten hade kommissionen inga invändningar i fråga om överensstämmelsen med gemenskapens lagstiftning. Kommissionen har under hela processen varit informerad om de olika tidsplanerna för infrastrukturarbetena.

- 20.3 Vid ovanstående möten bedömdes att de enda infrastrukturer som var "minimala men tillräckliga" för att klara överföringen av trafik till Malpensa var SS 336 och den upprustade motorvägen A8. Kommissionen har dessutom hela tiden hållits informerad om de olika tidsplanerna för de arbeten som har utförts vad gäller infrastruktur för tillgång till flygplatsen.
- 20.4 Kommissionens ståndpunkt hotar arbetet med att skapa en livskraftig knutpunkt i Malpensa. Av den anledningen hotar kommissionen livskraften hos ett projekt av gemensamt intresse som är ett av de prioriterade projekten för det transeuropeiska nätet.
- (21) Vid det senaste mötet som hölls i Bryssel den 24 juli 1998 presenterade de italienska myndigheterna ny information för kommissionen om hur infrastrukturarbetet vid Malpensaflygplatsen fortskrider. Kommissionen informerade de italienska myndigheterna att den inte ansåg att införandet av pendeltrafik på rutten Milano (Linate)–Rom (Fiumicino) skulle vara en tillfredsställande lösning. Sådana villkor, som under alla omständigheter inte ingår i de trafikfördelningsregler som behandlas i detta beslut, undanröjer inte möjligheten att förse Fiumicino med passagerare. Även om de skulle kunna införas under protest från passagerarna och lufttrafikföretagen, skulle ett förbud mot incheckat bagage i allmänhet och mot transfer i synnerhet vara svår att genomföra och skulle inte förhindra passagerare med endast handbagage att använda sig av transfertrafik. I vilket fall som helst så skulle förslaget inte innebära någon lösning på problemet med bristen på proportionalitet mellan reglerna och deras mål.

RÄTTSLIG BEDÖMNING

VI

- (22) Vad gäller trafikfördelningen mellan flygplatser inom ett flygplatssystem har kommissionen befogenheter som givits den enligt artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92 som lyder enligt följande:
- "På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen undersöka tillämpningen av punkt 1 och 2, och inom en månad efter mottagandet av begäran och efter samråd med den kommitte som avses i artikel 11 besluta om medlemsstaten får fortsätta att tillämpa åtgärden..."
- (23) Med anledning av de klagomål som lagts fram av lufttrafikföretagen anser kommissionen det nödvändigt att använda sina befogenheter för att avgöra om Italien kan tillämpa trafikfördelningsreglerna för det flygplatssystem i Milano som fastställs genom dekret 46-T och 70-T genom vilka alla lufttransporttjänster, fr.o.m. den 25 oktober 1998, måste ledas från Malpensaflygplatsen med undantag av tjänster som uppnår vissa tröskelvärden och som fortsättningsvis får ledas från Linateflygplatsen⁽¹⁾. Kommissionen gör detta på eget initiativ, vilket uttryckligen anges i artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92, och dess undersökning begränsas på intet sätt till klagomålet och den situation som råder för de klagande lufttrafikföretagen.
- (24) I detta hänseende kan det faktum att kommissionen inte har yttrat sig angående de omtvistade italienska reglernas förenlighet med gemenskapslagstiftningen under de möten som hållits inom ramen för Christophersen-gruppen inte anses inverka på kommissionens formella ställningstagande i denna fråga. Kommissionen påminner om att syftet med dessa möten, som hade fler deltagare än från kommissionen, var en allmän uppföljning av Malpensa 2000-projektet och ingen detaljerad undersökning av de italienska reglernas

⁽¹⁾ Även om det fortfarande går att nå flygplatsen i Bergamo, gör dess geografiska läge och brist på goda förbindelser och teknisk infrastruktur att den är ett ännu sämre alternativ till Linate.

förenlighet med gemenskapslagstiftningen. Dessutom vidhöll kommissionen nödvändigheten att ha lämplig infrastruktur för trafik till flygplatsen vid tidpunkten för överflyttningen av trafiken. Kommissionen rådfrågades dessutom aldrig om tidsplanen för de aktuella åtgärderna. Mot bakgrund av detta kunde de italienska myndigheterna inte ha några välmotiverade förväntningar på att kommissionen skulle anse att de ifrågasatta italienska reglerna skulle överensstämma med gemenskapslagstiftningen. Det som särskilt ifrågasätts i detta förfarande är tillämpningen av de italienska reglerna i samband med att vägtrafikförbindelserna till Malpensa är otillräckliga.

VII

- (25) Enligt principen om frihet att tillhandahålla luftfartstjänster inom gemenskapen som fastställs i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 2408/92 tillåts gemenskapens lufttrafikföretag att bedriva verksamhet vid alla flygplatser belägna inom ett flygplatssystem enligt sina egna affärsbeslut. Mot bakgrund av detta omfattar friheten vad gäller marknadstillträde vanligtvis rätten att välja mellan olika flygplatser i ett flygplatssystem. Kommissionen anser att denna rätt utgör ett viktigt element i liberaliseringsprocessen, eftersom de flygplatser som ingår i ett flygplatssystem i de flesta fall inte är lika attraktiva ekonomiskt sett vilket fastställdes i beslut 93/347/EEG och 95/259/EG⁽¹⁾.

- (26) Medlemsstaterna får dock begränsa ovannämnda frihet på grundval av artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92 som lyder enligt följande:

”Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas rätt att reglera fördelningen av trafiken mellan flygplatserna inom ett flygplatssystem, om detta sker utan särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet.”

- (27) Såsom kommissionen redan påpekat i beslut 95/259/EG och 94/290/EG⁽²⁾, måste varje begränsning som antas enligt den bestämmelsen följa principerna i nedanstående punkt 27.1 och 27.2:

27.1 Principen om likabehandling som uttryckligen nämns i artikel 8.1.

Denna princip förbjuder inte bara alla former av särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet, vilket återspeglar den princip som fastställs i artikel 6 i fördraget, utan också alla former av särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets identitet. När förordning (EEG) nr 2408/92 antogs ansåg rådet att likabehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet inte var tillräcklig, med hänsyn till strukturen hos lufttransporten i gemenskapen, för att garantera att den inre marknaden för civil lufttransport fungerar tillfredsställande och för att säkerställa att principen om fritt tillträde till marknaden enligt artikel 3.1 i den förordningen efterlevs. Följaktligen lade rådet till principen om likabehandling på grundval av lufttrafikföretagets identitet, som Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt uttryckligen hänvisade till i fallet med Air Inter⁽³⁾.

27.2 De allmänna principerna om frihet att tillhandahålla tjänster i enlighet med EG-domstolens rättspraxis⁽⁴⁾.

Genom antagandet av förordning (EEG) nr 2408/92 fastställde rådet, i enlighet med artikel 84.2 i fördraget, närmare bestämmelser för tillämpningen av de principer som anges i artiklarna 59 och 62 i fördraget inom lufttransportsektorn. Därigenom

⁽¹⁾ Sidorna 54 och 55 samt sidan 30.

⁽²⁾ Sidorna 30 och 31 samt sidan 28 och 31..

⁽³⁾ Fall T-260/94, Air Inter mot kommissionen, REG. 1997, s. II-997, stycke 112.

⁽⁴⁾ Se särskilt fall C-288/89, Collectieve Antenne voorziening Gouda, Rec. 1991, s. I-4007, stycke 10 till 15.

harmoniserades alla frågor som rör marknadstillträde för lufttrafikföretag som beviljats tillstånd i gemenskapen, vilket resulterade i att det hädanefter är nödvändigt att hänvisa direkt till dessa principer som behandlats i ett meddelande från kommissionen ⁽¹⁾ där bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2408/92 tolkas.

Principerna om frihet att tillhandahålla tjänster sträcker sig längre än bara till förbud mot diskriminering på grund av nationalitet eller lufttrafikföretagets identitet. Även om nationella åtgärder som inskränker friheten att tillhandahålla tjänster tillämpas utan diskriminering, är de fortfarande oacceptabla om de inte är motiverade av tvingande krav i allmänhetens intresse, eller om samma resultat kan uppnås genom mindre stränga regler i enlighet med proportionalitetsprincipen.

VIII

- (28) I det aktuella fallet utförde kommissionen på eget initiativ en kontroll av förenligheten av de italienska reglerna med artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92. Denna kontroll omfattar en bedömning av dessa reglers förenlighet med principen om likabehandling och proportionalitetsprincipen.

Principen om likabehandling

- (29) Kommissionen anser att det kriterium som fastställs i dekret 46-T, som grundas på trafikvolym, utgör ett objektiva kriterium som inte särskiljer lufttrafikföretag med hänsyn till nationalitet eller identitet, eftersom det tillämpas på samma sätt på alla lufttrafikföretag i gemenskapen. Det faktum att detta kriterium endast uppfylls på flyglinjen Milano – Rom verkar inte i sig självt resultera i diskriminering enligt artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 2408/92, eftersom denna flyglinje är öppen för alla lufttrafikföretag i gemenskapen utan några begränsningar.
- (30) Principen om likabehandling enligt artikel 8.1 utesluter dock alla åtgärder som även utan att uttryckligen hänvisa till lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet likväl får, även indirekt, diskriminerande följder i praktiken, vilket kommissionen redan påpekat i sitt beslut 95/259/EG ⁽²⁾.
- (31) För att avgöra om de kriterier som fastställs i dekret 46-T får diskriminerande följder i praktiken är det nödvändigt att undersöka följderna av dess tillämpning fr.o.m. den 25 oktober 1998, i enlighet med dekret 70-T.
- (32) I detta avseende konstaterar kommissionen att driften av nät med många flyglinjer från en centralt belägen ort som utgångspunkt har blivit vanlig bland gemenskapens lufttrafikföretag. Dessa lufttrafikföretags nät grundas på knutpunkter som, beroende på den tidigare indelningen av gemenskapen i ett flertal begränsade marknader och gällande rättsliga restriktioner av tillhandahållandet av lufttrafiktjänster mellan gemenskapen och länder som inte tillhör EES, alltid är belägna i den medlemsstat där lufttrafikföretaget är etablerat. För närvarande inbegriper de största lufttrafikföretag som driver nät med många flyglinjer från en centralt belägen ort som utgångspunkt Air France vid flygplatsen Paris-Charles de Gaulle, Alitalia vid flygplatsen Rom-Fiumicino, British Airways vid flygplatserna London-Heathrow och London Gatwick, Iberia vid flygplatsen Madrid-Barajas, Lufthansa vid flygplatsen Frankfurt, KLM vid flygplatsen Amsterdam-Schipol, Sabena vid flygplatsen Bryssel och SAS vid flygplatsen Köpenhamn-Kastrup. Detta knutpunktssystem möjliggör en omfattande täckning av gemenskapens lufttransportmarknad genom att tjänster tillhandahålls mellan alla de flygplatser i gemenskapen som betjänas av den flygplats som utgör knutpunkten utan de investeringar som krävs för direktförbindelser. Likaledes möjliggör detta system tjänster mellan alla de flygplatser i gemenskapen som betjänas av den flygplats som utgör knutpunkten och flygplatser belägna i tredje land. Sålunda möjliggörs ett alternativ till det förbud mot direktförbindelser som fastställs genom bilaterala avtal som ingåtts mellan medlemsstater och tredje land.
- (33) Även om systemet har lett till en hårdare konkurrens mellan ovannämnda lufttrafikföretag kan de inte alltid konkurrera med varandra på vissa flyglinjer. Indirekta flygförbindelser är

⁽¹⁾ EGT C 334, 9.12.1993, s. 3.

⁽²⁾ Se s. 32.

vanligtvis inte utbytbara mot direktförbindelser, med hänsyn till den avsevärda skillnaden i restid, servicenivå (en mellanlandning med flygplansbyte är mindre attraktivt än en direktförbindelse) och pris (indirekta flygförbindelser innebär lägre prisnivåer än direktförbindelser). Mot bakgrund av detta är konkurrensen på en viss flyglinje mellan direktförbindelser och indirekta flygförbindelser mycket begränsad. Omvänt är indirekta flygförbindelser via de flygplatser som utgör knutpunkter vanligtvis utbytbara, även om detta inte är fallet för alla tillgängliga indirekta flygförbindelser. I detta avseende måste det geografiska läget för de mellanliggande flygplatser som utgör knutpunkter beaktas, särskilt om resmålet är beläget i Europa.

- (34) I det aktuella fallet visar den information som kommissionen har tillgång till att det för närvarande råder konkurrens vad gäller tillhandahållandet av flygförbindelser från Milano till ett antal flygplatser som främst är belägna i länder som inte tillhör EES (t.ex. Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro m.fl.) mellan de flygförbindelser som tillhandahålls av Alitalia via flygplatsen Rom-Fiumicino som utgör dess knutpunkt och de flygförbindelser som tillhandahålls av andra lufttrafikföretag i gemenskapen via deras respektive knutpunkter⁽¹⁾. Följaktligen kan kommissionen inte acceptera de italienska myndigheternas argument att flyglinjen Milano–Rom inte fyller någon funktion som matarlinje för Alitalias knutpunkt Rom-Fiumicino⁽²⁾.
- (35) Kommissionen anser inte att det faktum att Alitalia planerar att stegvis från och med den 28 oktober 1998 införa knutpunktstjänster vid Malpensa flygplatsen kommer att råda bot på denna situation. Visserligen kan den ökade tillgången på direktförbindelser från Malpensa minska efterfrågan på indirekta förbindelser⁽³⁾. Det mesta tyder dock på att Alitalias verksamhet även fortsättningsvis kommer att vara fördelad på två knutpunkter, Rom–Fiumicino och Milano–Malpensa. Detta var en av grunderna i Alitalias omstruktureringsplan som de italienska myndigheterna anmälde till kommissionen i enlighet med reglerna för statligt stöd. I beslut 97/789/EG anges att de italienska myndigheterna hade betonat den ekonomiska och finansiella vikten av en nätverksbaserad strategi med två knutpunkter; myndigheterna ansåg att Rom-Fiumicino skulle få rollen som "Medelhavsterminal, men med en bibehållen stark interkontinental betydelse". Dessutom ligger knutpunktstrategin till grund för avtalet med KLM. Även om det i Alitalias utkast till program för vintersäsongen 1998/99 finns en kraftig satsning på flygningar från Malpensa till destinationer utanför EES-området, vilket kommer att påverka flygplatsen i Rom negativt, så kommer flera rutter även i framtiden att avgå endast från Rom och ett större antal alternativen mellan Rom och Malpensa (till exempel på vissa veckodagar från den ena flygplatsen och på andra veckodagar från den andra).

⁽¹⁾ Under 1997 flög 846 100 passagerare från Milano till en annan flygplats via Amsterdam, Frankfurt, Paris, London, Madrid och Rom. 24,5 % av dessa passagerare flög via Rom, 21,4 % via London, 17,4 % via Frankfurt och 15,1 % via Amsterdam. Passagerarna fördelade sig enligt följande:

- 73 399 passagerare flög till en europeisk flygplats (utomlands). 27,3 % av dessa passagerare flög via Frankfurt, 24,4 % via Amsterdam, 21,3 % via London och 13,5 % via Rom.
- 169 626 passagerare flög till en flygplats i Nordamerika. 33,4 % av dessa passagerare flög via London, 25,7 % via Amsterdam, 13,4 % via Rom och 11 % via Paris.
- 130 552 passagerare flög till en flygplats i Sydamerika. 41 % av dessa passagerare flög via Madrid, 22 % via Rom, 16 % via Amsterdam och 7,8 % via Paris.
- 255 998 passagerare flög till en flygplats i Fjärran Östern. 32,2 % av dessa passagerare flög via London, 22,2 % via Frankfurt, 18,3 % via Rom och 15,2 % via Amsterdam.
- 71 282 passagerare flög till en flygplats i Afrika. 65 % av dessa passagerare flög via Rom, 12 % via Paris, 10 % via Frankfurt och 6,7 % via London.

⁽²⁾ Under 1997 fortsatte 16,4 % av de passagerare som flög mellan Milano och Rom (Fiumicino) med ett anslutande flyg från den flygplatsen. Detta utgjorde en volym på 207 750 passagerare, varav endast 15 % fortsatte med en inrikesanslutning eller en anslutning till en destination inom Europa medan 85 % fortsatte med en anslutning till en annan kontinent. Dessa passagerare genererar proportionerligt sett mer intäkter eftersom de reser längre sträckor.

⁽³⁾ Även om Alitalia har flygförbindelse till en viss destination med direktflyg som endast avgår från Malpensa, kan särskilt priskänsliga passagerare föredra att använda sig av anslutningsflyg via en annan knutpunkt. Bekvämt åtkomst till Linate leder förmodligen till att sådana passagerare flyger från Linate till Rom för att därifrån ta ett anslutningsflyg till t.ex. ett annat flygbolag som erbjuder lägre priser än Alitalias direktflyg, i stället för att flyga från Malpensa till en knutpunkt inom gemenskapen.

Även om Alitalias utkast till program för vintersäsongen 1998/99 skulle visa sig bli verklighet, finns det inga signaler om den relativa utvecklingen av framtida Malpensa- och Rom-baserade tjänster. Mot bakgrund av den ökade trafiken på Malpensa, är det osannolikt att Fiumicino fasas ut som knutpunkt och kan mycket väl få ökad betydelse om trafikstockningarna ökar vid Malpensa.

Mot bakgrund av detta råder det inget tvivel om att Alitalia i stor utsträckning fortfarande förlitar sig på sin Rom-knutpunkt som flygbolaget kan betjäna från Linate medan andra icke-italienska EG-lufttrafikföretag inte längre kommer att ha möjlighet att betjäna sina knutpunkter därifrån eftersom de måste driva sin verksamhet från Malpensa.

- (36) Det faktum att de italienska reglerna endast tillåter att flyglinjen Milano—Rom fortsättningsvis drivs från Linateflygplatsen innebär att Alitalia fr.o.m. den 25 oktober 1998 kommer att vara det enda lufttrafikföretag i gemenskapen med tillträde till sin knutpunkt, Rom—Fiumicino, från Milano, antingen från Linateflygplatsen eller Malpensaflugplatsen. Alla andra ovannämnda lufttrafikföretag i gemenskapen kommer att ha tillträde till sina respektive knutpunkter endast från Malpensaflugplatsen.
- (37) Linateflygplatsen är belägen 10 km sydöst om stadskärnan i Milano. De flesta flygplatser i gemenskapen som betjänar städer i samma eller större storleksklass är inte belägna så nära stadskärnan. På grund av detta särskilt gynnsamma geografiska läge drar flygplatsen fördel av både det infrastrukturnät som sammanbinder alla viktigare områden i det norditalienska flodområdet med staden Milano och infrastrukturnätet i själva staden. Ett omfattande motorvägsnät sammanbinder Milano med Torino, Bergamo och Venedig (A 4), Varese (A 8), Genua (A 7), och Bologna (A 1). Nätet kompletteras av en inre och yttre ringväg, varav den senare svarar för trafiken direkt till och från Linateflygplatsen. Flygplatsen är således lättillgänglig från både det norditalienska flodområdet och staden Milano. Det korta avståndet från Linate till stadskärnan gör en järnvägsförbindelse överflödigt.
- (38) Malpensaflugplatsen är belägen 53 km nordväst om stadskärnan i Milano. Ingen annan flygplats i gemenskapen som betjänar en stad i samma eller större storleksklass är belägen så långt bort från stadskärnan. På grund av detta geografiska läge kan flygplatsen endast delvis dra nytta av det infrastrukturnät som sammanbinder det norditalienska flodområdet med staden Milano och av infrastrukturnätet i själva staden. Faktum är att flygplatsen endast kan nås från motorvägen A 8 som sammanbinder Milano med Varese. Motorvägen A 8 har dock ingen direkt förbindelse till Malpensaflugplatsen. Förbindelsen mellan motorvägen och flygplatsen säkerställs genom väg SS 336. Det finns ingen direktförbindelse till övriga motorvägar som betjänar Milano för närvarande. Trots det långa avståndet till Milano finns det dessutom ingen direkt järnvägsförbindelse för närvarande.
- (39) Följaktligen motsvarar förbindelserna till Malpensaflugplatsen för närvarande inte dem till Linateflygplatsen. Därför är dessa flygplatser inte lika attraktiva.
- (40) Denna situation kommer att bestå även efter den 25 oktober 1998 och kan t.o.m. förvärras, eftersom den infrastruktur för tillgång till flygplatsen som anses nödvändig för en överflyttning av trafiken inte kommer att vara färdigställd. Dessa infrastrukturer identifierades under Christophersen-gruppens möte den 27 oktober 1997 för uppföljningen av Malpensa 2000-projektet och är följande:

40.1 En utbyggnad av väg SS 336.

För närvarande upphör väg SS 336 som sammanbinder motorväg A 8 med flygplatsen vid den befintliga norra terminalen och sträcker sig inte till den nya terminalen.

40.2 En moderniserad motorväg A 8.

Denna motorväg är kraftigt överbelastad. Situationen kommer att förvärras när den överflyttning av trafiken görs som följer av de italienska reglerna. Följande moderniseringsarbeten syftar till att öka motorvägens kapacitet:

- Anläggande av ytterligare en fil på varje sida.
- Anläggande av en nödavgång.
- Ökning av kapaciteten vid vägavgiftsstationerna.

40.3 En direkt järnvägsförbindelse i drift från Milano till flygplatsen.

- (41) Enligt de uppgifter som inkommit från de italienska myndigheterna, bör utbyggnaden av väg SS 336 kunna färdigställas till den 25 oktober 1998, medan moderniseringsarbetet på motorväg A 8 tidigast kan bli färdigt i december år 2000 (hittills har bara den nya filen anlagts) och en direkt järnvägsförbindelse kan tidigast tas i drift i maj 1999. Denna järnvägsförbindelse kommer att vara provisorisk (två tåg i timmen — 39 minuters restid). Järnvägsförbindelsen kommer att kunna tas helt i drift först år 2001 (Malpensa Express: fyra tåg i timmen — 30 minuters restid). Inga formella åtaganden har gjorts av de italienska myndigheterna vad gäller uppfyllandet av denna tidsplan.
- (42) Den 25 oktober 1998 kommer därför inte infrastrukturen för tillgång till Malpensaflygplatsen att ha den kapacitet som krävs för att svara mot den trafik som flygplatsen kommer att vara tvungen att hantera p.g.a. överflyttningen av trafiken från Linate å ena sidan och marknadstillväxten å andra sidan. Mot bakgrund av de uppgifter som kommissionen haft att tillgå verkar detta bli fallet åtminstone fram till december 2000, när ovannämnda infrastruktur beräknas vara färdigställd.
- (43) Även när infrastrukturen finns på plats är det inte säkert att dess kapacitet är tillräcklig för att kompensera denna flygplats mindre gynnsamma geografiska läge jämfört med Linateflygplatsen. I detta avseende måste man beakta både tillgången till olika transportförbindelser och kvaliteten på dessa förbindelser.
- (44) Med beaktande av de befintliga skillnaderna mellan Linateflygplatsen och Malpensaflygplatsen vad gäller tillgång anser kommissionen att dessa flygplatser inte kommer att vara lika attraktiva förrän kapaciteten hos infrastrukturen för tillgång till Malpensa uppväger dess geografiska läge jämfört med Linateflygplatsen.
- (45) Med beaktande av det ovannämnda och det konkurrensförhållande som råder mellan Alitalia och andra lufttrafikföretag i gemenskapen kommer de kriterier som fastställs i dekret 46-T, genom att tillåta att endast Alitalia betjänar sin knutpunkt Rom — Fiumicino från Linateflygplatsen medan andra lufttrafikföretag i gemenskapen måste betjäna sina respektive knutpunkter från Malpensaflygplatsen, att innebära en konkurrensfördel för Alitalia. Denna konkurrensfördel kommer att bestå så länge som Malpensaflygplatsen inte har en tillräcklig infrastruktur som kan ändra den rådande situationen som innebär att passagerarna inte gärna använder denna flygplats.
- (46) Således anser kommissionen att tillämpningen av de kriterier som fastställs i dekret 46-T fr.o.m. den 25 oktober 1998 på grund av dekret 70-T kommer att framkalla diskriminerande effekter som i praktiken kommer att gynna Alitalia. Följaktligen kommer tillämpningen av dessa kriterier från och med den 25 oktober 1998 inte att överensstämma med principen om icke-diskriminering på grundval av lufttrafikföretagets identitet i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92.

Proportionalitetsprincipen

- (47) Syftet med projektet Malpensa 2000 är att skapa en fullt fungerande och långsiktigt livskraftig knutpunkt vid Malpensaflygplatsen genom att bygga ut och förbättra befintliga anläggningar. De italienska reglerna bidrar till detta mål genom att säkerställa att en

tillräckligt stor del av trafiken överförs från Linateflygplatsen till Malpensaflygplatsen så att verksamheten vid knutpunkten hålls vid liv. I artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92 erkänns uttryckligen legitimiteten av en aktiv politik för flygplatsplanering. Den måste dock överensstämma med de allmänna principerna i gemenskapsrätten och särskilt med det tredje luftfartspaketet för åtgärder för liberaliseringen av lufttransporter (se beslut 95/259/EG, sidan 31).

- (48) I enlighet med de italienska reglerna kan lufttrafikföretagen inte längre välja Linateflygplatsen för sina flyglinjer, utom om dessa ligger inom särskilda tröskelvärden. I praktiken kommer detta att gälla alla flyglinjer utom Milano – Rom. Reglerna kommer därför att utgöra ett hinder för friheten att tillhandahålla lufttrafiktjänster i gemenskapen till och från Milano. Även om dessa regler inte ansågs vara diskriminerande, så gäller följande enligt EG-domstolens fasta rättspraxis (se särskilt den ovannämnda domen i mål C-288/89 *Collectieve Antenne voorzienning Gouda*) "tillämpningen av nationella bestämmelser i fråga om tillhandahållare av tjänster etablerade i andra medlemsstater måste vara sådan att den garanterar att det avsedda målet uppnås och får inte gå längre än vad som krävs för att uppnå målet. Med andra ord får det inte vara möjligt att uppnå målet med mindre stränga krav." (stycke 15 i domen).

- (49) Kommissionen noterar att det inte visats att sådana restriktiva åtgärder är nödvändiga för att skapa en livskraftig knutpunkt och ett framgångsrikt transeuropeiskt nätprojekt. Av punkt 49.1 och 49.2 verkar det motsatta förhållandet råda:

49.1 Det är inte nödvändigt för den ekonomiska bärkraften hos projektet Malpensa 2000 (vilket omfattar att samtliga flygningar avgår i tid och att passagerare har normal tillgång till dem) att överföringen av trafiken från Linate till Malpensa är slutförd den 25 oktober 1998 i enlighet med de italienska reglerna. Om reglernas kriterier tillämpas kommer det att innebära att uppskattningsvis 11,7 miljoner passagerare överförs, och att Linateflygplatsen behåller en trafikvolym på endast 2,5 miljoner passagerare.

Det är nödvändigt för den driftsmässiga bärkraften hos Malpensaknutpunkten att man gör en överföring av en trafikvolym som är avpassad till kapaciteten hos flygplatsens anläggningar och infrastrukturen för tillgång till flygplatsen. I annat fall kan Malpensaflygplatsens utveckling och framtida position som en fungerande knutpunkt i gemenskapen hotas. Som framgår ovan kommer den nödvändiga infrastrukturen för tillgång till flygplatsen inte att vara klar den 25 oktober 1998. Vid den tidpunkten kommer därför inte infrastrukturen att vara tillräcklig för den trafikvolym som skall överföras. Detta tycks vara fallet åtminstone fram till december år 2000 då motorvägen A 8 kommer att vara moderniserad och en provisorisk järnvägsförbindelse kommer att vara upprättad, enligt information från de italienska myndigheterna, förutsatt att den trafikvolym som flygplatsen har vid den tidpunkten inte kräver ytterligare förbättringar av infrastrukturen för tillgång till flygplatsen.

49.2 Finansieringen av Malpensa 2000-projektet kräver inte att överföringen av trafik från Linateflygplatsen till Malpensaflygplatsen skall vara klar före den 25 oktober 1998. Enligt det kontrakt som ingåtts mellan EIB och SEA för finansiering av projektet behöver koncentrationen av trafik från Linate till Malpensa vara klar senast den 31 december år 2000.

- (50) Med hänsyn till ovanstående är det kommissionens uppfattning att det för att uppnå en fullt fungerande och långsiktigt livskraftig knutpunkt inte kan anses vara nödvändigt att 11,7 miljoner passagerare överförs den 25 oktober 1998. En framflyttning av datumet eller en gradvis överföring av denna volym från den 25 oktober och framåt borde vara lämpligare. Det skulle också minska effekterna på friheten att tillhandahålla lufttrafiktjänster till och från Milano. De italienska reglerna är därför inte nödvändiga för de italienska myndigheternas syften. Målet kan uppnås genom regler som inte har lika långtgående effekter för friheten att tillhandahålla lufttrafiktjänster.

- (51) Slutligen ville de italienska myndigheterna motivera de höga tröskelvärdena för trafik som tillåts kvarstanna vid Linate genom att ange att endast vid dessa nivåer skulle flygtrafik kunna motiveras både vid Malpensa och Linate och att detta i första hand skulle beröra rutter med direktflyg.

Om ett av målen i dekret 46-T verkligen skulle vara att behålla rutter vid Linate som främst bestod av direktflyg, och detta tycks vara fallet eftersom det i tolfte stycket i ingressen till detta dekret står "i synnerhet" flygningar mellan Milano och Rom, då kan dekretet inte anses vara lämpligt för att uppnå målet att behålla sådana rutter vid Linate eftersom de inför onödiga restriktioner på alla rutter utom ruten Milano – Rom genom att helt och hållet stoppa dem från Linate.

De begränsningar som leder till en snabb och kraftig minskning av trafiken vid Linate från 14,2 miljoner passagerare per år under 1997 till 2,5 miljoner efter det att de nya åtgärderna trätt i kraft, tycks inte heller vara en lämplig åtgärd för att uppnå målet i elfte stycket i ingressen till dekretet, dvs. att Linateflygplatsen under alla omständigheter skall fortsätta vara i drift.

- (52) Kommissionen anser därför att de regler för trafikfördelning som anges i dekret 46-T och dekret 70-T inte är förenliga med proportionalitetsprincipen.

Sammanfattning

- (53) Sammanfattningsvis anser kommissionen att reglerna för trafikfördelning i dekret 46-T och dekret 70-T inte är förenliga med artikel 8.1 i förordning nr (EEG) 2408/92 eftersom tillämpning av reglerna strider både mot principen om icke-diskriminering och proportionalitetsprincipen. Det är därför lämpligt att i enlighet med artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92 besluta att Italien inte får tillämpa dessa regler.
- (54) Detta beslut inverkar inte på något sätt på Italiens rätt att driva en aktiv flygplatspolitik och, mer specifikt, att sträva efter att skapa en fullt fungerande och långsiktigt livskraftig knutpunkt vid Malpensaflygplatsen. Regler för trafikfördelning som krävs för att uppnå detta mål måste dock överensstämma med gemenskapsrättens principer enligt ovan.
- (55) Detta beslut påverkar inte heller det faktum att projektet Malpensa 2000 är ett projekt av gemensamt intresse och har valts ut som ett prioriterat projekt för det transeuropeiska nätet. Kommissionen vill i detta sammanhang erinra om att åtgärder från medlemsstaterna som syftar till att stödja sådana projekt inom ramen för de transeuropeiska näten eller som är utformade för att skapa villkor för att projektmålen skall kunna uppnås, måste vara helt förenliga med alla aspekter i gemenskapsrätten.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Italien får inte tillämpa de regler för trafikfördelning för Milanos flygplatssystem som anges i dekret 46-T av den 5 juli 1996 och dekret 70-T av den 13 oktober 1997.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 16 september 1998.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 24 november 1998

om ändring av beslut 97/296/EG om upprättande av en förteckning över de tredje länder från vilka import av fiskeprodukter för livsmedel är tillåten

[delgivet med nr K(1998) 3585]

(Text av betydelse för EES)

(98/711/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets beslut 95/408/EG av den 22 juni 1995 om villkor för upprättande, under en övergångsperiod, av provisoriska förteckningar över anläggningar i tredje land, från vilka medlemsstaterna får importera vissa produkter av animaliskt ursprung, fiskeriprodukter och levande tvåskaliga mollusker⁽¹⁾, senast ändrat genom beslut 98/603/EG⁽²⁾, särskilt artiklarna 2.2 och 7 i detta, och

av följande skäl:

I kommissionens beslut 97/296/EG⁽³⁾, senast ändrat genom beslut 98/573/EG⁽⁴⁾, förtecknas de länder och territorier från vilka import av fiskeriprodukter för livsmedel är tillåten. Del I av förteckningen i bilaga I innehåller namnen på de länder och territorier som omfattas av ett särskilt beslut och del II innehåller namnen på de länder och territorier som uppfyller villkoren i artikel 2.2 i beslut 95/408/EG. I bilaga II förtecknas de länder och territorier från vilka import är tillåten till och med den 31 januari 1999, på de villkor som föreskrivs i artikel 11.7 i rådets direktiv 91/493/EEG⁽⁵⁾.

Genom kommissionens beslut 98/695/EG⁽⁶⁾ och 98/675/EG⁽⁷⁾ fastställs särskilda importvillkor för fiskeri- och

vattenbruksprodukter med ursprung i Mexiko respektive Estland.

Mexiko och Estland bör därför läggas till i del I av förteckningen i bilaga I över de länder och territorier från vilka import av fiskeriprodukter avsedda som livsmedel är tillåten.

De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från Ständiga veterinärkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I och bilaga II till detta beslut skall ersätta bilaga I och bilaga II till beslut 97/296/EG.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 24 november 1998.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 243, 11.10.1995, s. 17.

⁽²⁾ EGT L 289, 28.10.1998, s. 36.

⁽³⁾ EGT L 122, 14.5.1997, s. 21.

⁽⁴⁾ EGT L 277, 14.10.1998, s. 49.

⁽⁵⁾ EGT L 268, 24.9.1991, s. 15.

⁽⁶⁾ EGT L 332, 8.12.1998, s. 9.

⁽⁷⁾ EGT L 317, 26.11.1998, s. 42.

BILAGA I

Förteckning över länder och territorier från vilka import av fiskeriprodukter i alla former som är avsedda som livsmedel är tillåten.

I. Länder och territorier som omfattas av ett särskilt beslut enligt rådets direktiv 91/493/EEG

AL	ALBANIEN	FO	FÄRÖARNA	MY	MALAYSIA
AR	ARGENTINA	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIEN	GM	GAMBIA	NZ	NYA ZEELAND
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERU
BR	BRASILIEN	ID	INDONESIEN	PH	FILIPPINERNA
CA	KANADA	IN	INDIEN	RU	RYSSLAND
CI	ELFENBENSKUSTEN	JP	JAPAN	SG	SINGAPORE
CL	CHILE	KR	SYDKOREA	SN	SENEGAL
CO	COLOMBIA	MA	MAROCKO	TH	THAILAND
CU	KUBA	MG	MADAGASKAR	TN	TUNISIEN
EC	ECUADOR	MR	MAURETANIEN	TW	TAIWAN
EE	ESTLAND	MV	MALDIVERNA	TZ	TANZANIA
FK	FALKLANDSÖARNA	MX	MEXIKO	UY	URUGUAY
				ZA	SYDAFRIKA

II. Länder och territorier som uppfyller villkoren i artikel 2.2 i rådets beslut 95/408/EG

BJ	BENIN	HZ	KROATIEN	PK	PAKISTAN
BZ	BELIZE	HU	UNGERN ⁽¹⁾	PL	POLEN
CH	SCHWEIZ	IL	ISRAEL	SC	SEYCHELLERNA
CM	KAMERUN	JM	JAMAICA	SI	SLOVENIEN
CN	KINA	KZ	KAZAKSTAN ⁽²⁾	SR	SURINAM
CR	COSTA RICA	LT	LITAUEN	TG	TOGO
CV	KAP VERDE	LV	LETTLAND	TR	TURKIET
CZ	TJECKISKA REPUBLIKEN	MT	MALTA	UG	UGANDA
FJ	FIJI	MU	MAURITIUS	US	AMERIKAS FÖRENTA STATER
GL	GRÖNLAND	NA	NAMIBIA	VE	VENEZUELA
GN	GUINEA	NI	NICARAGUA		
HK	HONK KONG	PA	PANAMA		
HN	HONDURAS	PG	PAPUA NYA GUINEA	VN	VIETNAM

⁽¹⁾ Endast tillåtelse för import av levande djur avsedda som livsmedel.

⁽²⁾ Endast tillåtelse för import av kaviar.

BILAGA II

Förteckning över de länder och territorier från vilka import av fiskeriprodukter som är avsedda som livsmedel är tillåten till och med den 31 januari 1999, på de villkor som föreskrivs i artikel 11.7 i direktiv 91/493/EEG

AO	ANGOLA
AZ	AZERBAJDZJAN ⁽¹⁾
BG	BULGARIEN
BS	BAHAMAS
CG	KONGO BRAZZAVILLE
DZ	ALGERIET
EG	EGYPTEN
ER	ERITREA
GA	GABON
GW	GUINEA-BISSAU
IR	IRAN
KE	KENYA
LC	SAINT LUCIA
LK	SRI LANKA
MK	F.D. JUGOSLAVISKA REPUBLIKEN MAKEDO- NIEN
MM	MYANMAR
MZ	MOÇAMBIQUE
RO	RUMÄNIEN
SB	SALOMONÖARNA ⁽²⁾
SH	SAINT HELENA
ZW	ZIMBABWE

⁽¹⁾ Endast tillåtelse för import av kaviar.

⁽²⁾ Endast tillåtelse för import från Solomon Taiyo Limited.

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 november 1998

om ändring av vissa uppgifter i förteckningen i bilagan till förordning (EG) nr 44/98 om fastställande av förteckningen för år 1998 över fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka vid fiske efter tunga inom vissa av gemenskapens områden har tillstånd att använda bomtrålar vars sammanlagda bomlängd överstiger nio meter

[delgivet med nr K(1998) 3617]

(98/712/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 894/97 av den 29 april 1997 om vissa tekniska åtgärder för bevarande av fiskeresurserna ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EEG) nr 3554/90 av den 10 december 1990 om fastställande av bestämmelser för förteckningen över fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka vid fiske efter tunga inom vissa av gemenskapens områden har tillstånd att använda bomtrålar vars sammanlagda bomlängd överstiger nio meter ⁽²⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 3407/93 ⁽³⁾ särskilt artikel 2 i denna, och

av följande skäl:

Genom kommissionens förordning (EG) nr 44/98 ⁽⁴⁾ fastställs för år 1998 en förteckning över fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka vid fiske efter tunga inom vissa av gemenskapens områden har tillstånd att använda bomtrålar vars sammanlagda bomlängd överstiger nio meter enligt artikel 10.3 c i förordning (EG) nr 894/97.

Myndigheterna i de berörda medlemsstaterna har begärt ändringar av uppgifter i förteckningen. Dessa önskemål innehåller all information som motiverar dem i enlighet med artikel 2 i förordning (EEG) nr 3554/90. En bedömning av denna information har visat att den är förenlig med ovannämnda bestämmelse och uppgifterna i förteckningen bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Uppgifterna i förteckningen i bilagan till förordning (EG) nr 44/98 skall ändras i enlighet med bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 november 1998.

På kommissionens vägnar

Emma BONINO

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 132, 23.5.1997, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 346, 11.12.1990, s. 11.

⁽³⁾ EGT L 310, 14.12.1993, s. 19.

⁽⁴⁾ EGT L 5, 9.1.1998, s. 24.

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

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

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO /
BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
----	----	------------	------	---------	-----

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

SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220

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

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO /
BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
----	----	-------	--------	---------	-----

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

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

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

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 november 1998

om ändring av vissa upplysningar på förteckningen i bilagan till förordning (EG) nr 55/87 om fastställande av förteckningen över de fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka har tillstånd att fiska med bomtrål inom vissa av gemenskapens kustområden

[delgivet med nr K(1998) 3618]

(98/713/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 894/97 av den 29 april 1997 om vissa tekniska åtgärder för bevarande av fiskeresurserna ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EEG) nr 55/87 av den 30 december 1986 om fastställande av förteckningen över de fartyg med en största längd som överstiger åtta meter vilka har tillstånd att fiska med bomtrål inom vissa av gemenskapens kustområden ⁽²⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 3410/93 ⁽³⁾, särskilt artikel 3 i denna, och

med beaktande av följande:

Myndigheterna i de berörda medlemsstaterna har begärt ändringar av upplysningarna i den förteckning som fastställs i artikel 10.3 b i förordning (EG) nr 894/97. De har lämnat alla upplysningar till stöd för sin begäran i enlighet med artikel 3 i förordning (EEG) nr 55/87. Av värderingen av dessa upplysningar framgår att de är fören-

liga med ovannämnda bestämmelse och de finns därför anledning att ändra upplysningarna i förteckningen i bilagan till nämnda förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Upplysningarna i förteckningen i bilagan till förordning (EEG) nr 55/87 skall ändras enligt bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 november 1998.

På kommissionens vägnar

Emma BONINO

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 132, 23.5.1997, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 8, 10.1.1987, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 310, 14.12.1993, s. 27.

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

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

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

E	428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168

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

ACC	11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS	15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
FRI	3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG	7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH	9	Glaube	DMY	Heiligenhafen	220
SH	13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

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

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220

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

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAAT / NEDERLÄNDERNA

ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198