

Europeiska unionens officiella tidning

L 125

Svensk utgåva

Lagstiftning

femtionde årgången

15 maj 2007

Innehållsförteckning

I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som skall offentliggöras

FÖRORDNINGAR

- ★ Rådets förordning (EG) nr 530/2007 av den 8 maj 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2007/2000 om införande av särskilda handelsåtgärder för länder och territorier som deltar i eller är knutna till Europeiska unionens stabiliserings- och associeringsprocess 1
- Kommissionens förordning (EG) nr 531/2007 av den 14 maj 2007 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 5
- ★ Kommissionens förordning (EG) nr 532/2007 av den 14 maj 2007 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1282/2006 om fastställande av särskilda tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 i fråga om exportlicenser och exportbidrag för mjölk och mjölkprodukter och förordning (EEG) nr 3846/87 om upprättandet av en exportbidragsnomenklatur för jordbruksprodukter 7
- ★ Kommissionens förordning (EG) nr 533/2007 av den 14 maj 2007 om öppnande och förvaltning av tullkvoter för fjäderfakött 9

II Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt

BESLUT

Kommissionen

2007/332/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 23 april 2007 om införande av allmän trafikplikt på vissa flyglinjer från och till Sardinien med stöd av artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [delgivet med nr K(2007) 1712] 16

(forts. på nästa sida)

2007/333/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 8 maj 2007 om tillåtelse för medlemsstaterna att förlänga de provisoriska tillstånd som beviljats de nya verksamma ämnena benalaxyl-M, fluoxastrobin, protiokonazol, spirodiklofen, spiromesifen och sulfurylfluorid** [delgivet med nr K(2007) 1929] ⁽¹⁾ 27
-

III Rättsakter som antagits i enlighet med fördraget om Europeiska unionen

RÄTTSAKTER SOM ANTAGITS I ENLIGHET MED AVDELNING V I FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONEN

- ★ **Rådets gemensamma åtgärd 2007/334/GUSP av den 14 maj 2007 om ändring och förlängning av gemensam åtgärd 2006/304/GUSP om inrättande av en planeringsgrupp inom EU (EUPT Kosovo) för en eventuell EU-ledd krishanteringsinsats på rättsstatsområdet och eventuellt andra områden i Kosovo** 29
-

Rättelser

- ★ **Rättelse till kommissionens beslut 2007/319/EG av den 8 september 2006 om statligt stöd nr C 45/04 (f.d. NN 62/04) till förmån för den tjeckiska ståltillverkaren Třinecké železářny, a.s. (EUT L 119 av den 9.5.2007)** 31



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som skall offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 530/2007

av den 8 maj 2007

om ändring av förordning (EG) nr 2007/2000 om införande av särskilda handelsåtgärder för länder och territorier som deltar i eller är knutna till Europeiska unionens stabiliserings- och associeringsprocess

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

och Republiken Albanien, å andra sidan ⁽²⁾, om handel och handelsrelaterade bestämmelser, vilket trädde i kraft den 1 december 2006.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 133,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EG) nr 2007/2000 ⁽¹⁾ föreskrivs obegränsad tullfri tillgång till gemenskapsmarknaden för nästan alla produkter med ursprung i de länder som omfattas av stabiliserings- och associeringsprocessen.

(2) Den 12 juni 2006 undertecknades i Luxemburg ett stabiliserings- och associeringsavtal mellan Europeiska gemenskaperna och dess medlemsstater å ena sidan och Republiken Albanien å andra sidan. I avvaktan på fullbordandet av de förfaranden som krävs för att avtalet skall träda i kraft undertecknades och ingicks ett interimsavtal mellan Europeiska gemenskapen, å ena sidan,

(3) Genom stabiliserings- och associeringsavtalen och interimsavtalen upprättas en avtalsbaserad handelsordning mellan gemenskapen och var och en av förmånstagarländerna. Gemenskapens bilaterala handelsmedgivanden motsvarar de medgivanden som är tillämpliga inom de unilaterala autonoma handelsåtgärderna enligt förordning (EG) nr 2007/2000.

(4) Därför bör förordning (EG) nr 2007/2000 ändras så att denna utveckling beaktas. Särskilt bör Republiken Albanien strykas från förteckningen över förmånstagar till tullmedgivanden som beviljats för samma produkter inom det avtalsbaserade systemet. Dessutom måste de övergripande tullkvoterna anpassas för särskilda produkter för vilka tullkvoter beviljats enligt de avtalsbaserade systemen.

(5) Republiken Albanien, Republiken Kroatien och f.d. jugoslaviska republiken Makedonien kommer att kvarstå som förmånstagar enligt förordning (EG) nr 2007/2000 i den mån det i den förordningen föreskrivs medgivanden som är mer gynnsamma än medgivandena enligt de avtalsbaserade systemen.

⁽¹⁾ EGT L 240, 23.9.2000, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1946/2005 (EUT L 312, 29.11.2005, s. 1).

⁽²⁾ EUT L 239, 1.9.2006, s. 2.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2007/2000 skall ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 skall ersättas med följande:

”Artikel 1

Förmånsordningar

1. Om inte annat följer av de särskilda bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall produkter med ursprung i Albanien, Bosnien och Hercegovina, Montenegro och i Serbiens eller Kosovos tullområde, andra än de under nummer 0102, 0201, 0202, 1604, 1701, 1702 och 2204 i Kombinerade nomenklaturen, få importeras till gemenskapen utan kvantitativa begränsningar eller åtgärder med motsvarande verkan och med befrielse från tull och avgifter med motsvarande verkan.

2. Produkter med ursprung i Albanien, Republiken Kroatien eller f.d. jugoslaviska republiken Makedonien skall även fortsättningsvis omfattas av bestämmelserna i denna förordning när så anges eller av åtgärder som anges i denna förordning och som är mer gynnsamma än de handelsmedgivanden som fastställts inom ramen för de bilaterala avtalen mellan Europeiska gemenskaperna och dessa länder.

3. Import av sockerprodukter under nummer 1701 och 1702 i Kombinerade nomenklaturen med ursprung i Bosnien och Hercegovina, Montenegro eller i Serbiens eller Kosovos tullområde skall omfattas av de medgivanden som anges i artikel 4.”

2. Artikel 4.4 skall ersättas med följande:

”4. Import av sockerprodukter under nummer 1701 och 1702 i Kombinerade nomenklaturen med ursprung i Bosnien och Hercegovina, Montenegro och i Serbiens eller Kosovos tullområde skall vara befriade från tull inom följande årliga tullkvoter:

a) 12 000 ton (nettovikt) för sockerprodukter med ursprung i Bosnien och Hercegovina.

b) 180 000 ton (nettovikt) för sockerprodukter med ursprung i Montenegro och i Serbiens eller Kosovos tullområde.”

3. Bilaga I skall ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Varor som den 16 maj 2007 befinner sig under transitering eller i gemenskapen i tillfällig förvaring, i tullager eller frizoner och för vilka det innan den dagen i vederbörlig ordning utfärdats intyg över ursprung i Albanien eller f.d. jugoslaviska republiken Makedonien i enlighet med avdelning IV kapitel 2 avsnitt 2 i kommissionens förordning (EEG) 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen ⁽¹⁾, skall fortsätta att omfattas av förordning (EG) nr 2007/2000 till och med den 16 september 2007.

Artikel 3

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

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

Utfärdad i Bryssel den 8 maj 2007.

På rådets vägnar

P. STEINBRÜCK

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 253, 11.10.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 214/2007 (EUT L 62, 1.3.2007, s. 6).

BILAGA

"BILAGA I

BETRÄFFANDE DE TULLKVOTER SOM NÄMNS I ARTIKEL 4.1

Utan hinder av reglerna för tolkning av Kombinerade nomenklaturen skall lydelsen av beskrivningen av varorna ('Varuslag') endast anses vara vägledande, eftersom förmånssystemet vad gäller denna bilaga bestäms av KN-numrens omfattning. Där 'ex KN-nummer' anges, skall förmånssystemet bestämmas genom att KN-numret och motsvarande varubeskrivning tillämpas tillsammans.

Löpnummer	KN-nr	Varuslag	Kvotvolym per år ⁽¹⁾	Förmånstagare	Tullsats
09.1571	0301 91 10 0301 91 90 0302 11 10 0302 11 20 0302 11 80 0303 21 10 0303 21 20 0303 21 80 0304 19 15 0304 19 17 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 0304 29 15 0304 29 17 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 0305 49 45 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Öring (<i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> och <i>Oncorhynchus chrysogaster</i>): levande; färsk eller kyld; fryst; torkad, saltad eller i saltlake; rökt; filéer och annat fiskkött; mjöl och pelletar, lämpliga som livsmedel	70 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	Fri
09.1573	0301 93 00 0302 69 11 0303 79 11 ex 0304 19 19 ex 0304 19 91 ex 0304 29 19 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Karp: levande; färsk eller kyld; fryst; torkad, saltad eller i saltlake; rökt; filéer och annat fiskkött; mjöl och pelletar, lämpliga som livsmedel	120 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	Fri
09.1575	ex 0301 99 80 0302 69 61 0303 79 71 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Havsrudd (<i>Dentex dentex</i> och <i>Pagellus</i> spp.): levande; färsk eller kyld; fryst; torkad, saltad eller i saltlake; rökt; filéer och annat fiskkött; mjöl och pelletar, lämpliga som livsmedel	95 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	Fri

Löpnummer	KN-nr	Varuslag	Kvotvolym per år ⁽¹⁾	Förmånstagare	Tullsats
09.1577	ex 0301 99 80 0302 69 94 ex 0303 77 00 ex 0304 19 39 ex 0304 19 99 ex 0304 29 99 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 30 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 80 ex 0305 69 80	Havsabborre (<i>Dicentrarchus labrax</i>): levande; färsk eller kyld; fryst; torkad, saltad eller i saltlake; rökt; filéer och annat fiskkött; mjöl och pelletar, lämpliga som livsmedel	80 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	Fri
09.1579	1604 13 11 1604 13 19 ex 1604 20 50	Sardiner, beredda eller konserverade	70 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	6 %
09.1561	1604 16 00 1604 20 40	Ansjovis, beredd eller konserverad	260 ton	Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	12,5 %
09.1515	2204 21 79 ex 2204 21 80 2204 21 84 ex 2204 21 85 2204 29 65 ex 2204 29 75 2204 29 83 ex 2204 29 84	Vin av färska druvor, med en verklig alkoholhalt av högst 15 volymprocent, annat än mousserande vin	145 000 hl ⁽²⁾	Albanien ⁽³⁾ , Bosnien och Hercegovina, Kroatien ⁽⁴⁾ , f.d. jugoslaviska republiken Makedonien ⁽⁵⁾ , Montenegro, Serbiens eller Kosovos tullområde	Fri

⁽¹⁾ En övergripande volym per tullkvot som delas mellan förmånstagarna.

⁽²⁾ Denna övergripande tullkvot skall minska om de individuella tullkvoterna i enlighet med löpnummer 09.1588 och 09.1548 för vissa viner med ursprung i Kroatien ökar.

⁽³⁾ Vin med ursprung i Republiken Albanien skall enbart få tillträde till denna övergripande tullkvot om de individuella tullkvoter som fastställs i tilläggsprotokollet om vin med Albanien har förbrukats. Dessa individuella tullkvoter öppnas under löpnummer 09.1512 och 09.1513.

⁽⁴⁾ Vin med ursprung i Kroatien skall enbart få tillträde till denna övergripande tullkvot om de individuella tullkvoter som fastställs i tilläggsprotokollet om vin med Kroatien har förbrukats. Dessa individuella tullkvoter öppnas under löpnummer 09.1588 och 09.1589.

⁽⁵⁾ Vin med ursprung i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien skall enbart få tillträde till denna övergripande tullkvot om de individuella tullkvoter som fastställs i tilläggsprotokollet om vin med f.d. jugoslaviska republiken Makedonien har förbrukats. Dessa individuella tullkvoter öppnas under löpnummer 09.1558 och 09.1559."

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 531/2007**av den 14 maj 2007****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⁾, särskilt artikel 4.1, och

av följande skäl:

- (1) 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 pro-

dukter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) 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 15 maj 2007.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 maj 2007.

På kommissionens vägnar

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 386/2005 (EUT L 62, 9.3.2005, s. 3).

BILAGA

till kommissionens förordning av den 14 maj 2007 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
0702 00 00	MA	38,7
	TN	110,8
	TR	92,6
	ZZ	80,7
0707 00 05	JO	171,8
	MK	35,1
	TR	123,0
	ZZ	110,0
0709 90 70	TR	107,8
	ZZ	107,8
0805 10 20	EG	43,1
	IL	62,1
	MA	45,9
	ZZ	50,4
0805 50 10	AR	51,4
	ZZ	51,4
0808 10 80	AR	84,4
	BR	80,4
	CL	80,0
	CN	87,8
	NZ	122,0
	US	127,9
	UY	58,0
	ZA	88,9
	ZZ	91,2

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden "ZZ" betecknar "övrigt ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 532/2007

av den 14 maj 2007

om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1282/2006 om fastställande av särskilda tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 1255/1999 i fråga om exportlicenser och exportbidrag för mjölk och mjölkprodukter och förordning (EEG) nr 3846/87 om upprättandet av en exportbidragsnomenklatur för jordbruksprodukter

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1255/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter⁽¹⁾, särskilt artikel 31.14, och

av följande skäl:

(1) I syfte att inte överskrida de maximala kvantiteter som får exporteras med ett exportbidrag vilka fastställts genom det jordbruksavtal som slöts inom ramen för Uruguayrundans multilaterala handelsförhandlingar⁽²⁾, föreskrivs i det andra stycket i artikel 16.3 i kommissionens förordning (EG) nr 1282/2006⁽³⁾ att inga bidrag skall beviljas för innehållet av sackaros i mjölkprodukter med tillsats av socker då bidraget för mjölkhalten i dessa produkter är ställt till noll eller om det inte har fastställts något bidrag. Vid tidpunkten för införandet av åtgärden fanns en reell risk att dessa maximala kvantiteter skulle överträdas, men någon sådan risk föreligger inte längre.

(2) Genom kommissionens förordning (EG) nr 61/2007 av den 25 januari 2007 om exportbidrag för mjölk och mjölkprodukter⁽⁴⁾ avskaffas exportbidraget för helmjölkspulver och kondenserad mjölk vilket innebär att artikel 16.3 andra stycket i förordning (EG) nr 1282/2006 måste tillämpas. Avskaffandet av exportbidraget för både mjölk och innehållet av sackaros kan innebära att mjölkprodukter med tillsats av socker förlorar ansevärda marknadsandelar. Det är därför lämpligt att återinföra exportbidraget för innehållet av sackaros i mjölkprodukter med tillsats av socker.

(3) Enligt artikel 24.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1282/2006 skall den åttasiffriga produktkoden i Kombinerade nomenklaturen anges i fält 16 i exportlicensen i samband med export av ost till Förenta staterna enligt de kvoter som anges i artikel 23 i den förordningen. Erfar-

heten har visat att efter det att exportlicensen har utfärdats kan importörerna i Förenta staterna begära att en annan ostsort från samma produktgrupp levereras. För att tillåta sådan flexibilitet bör artikel 24.1 i förordning (EG) nr 1282/2006 anpassas i enlighet därmed.

(4) Genom kommissionens förordning (EG) nr 522/2006 av den 30 mars 2006 om exportbidrag för mjölk och mjölkprodukter⁽⁵⁾ fastställs från och med den 31 mars 2006 alla exportbidrag i euro per 100 kilo. Formuleringen i artikel 16 i förordning (EG) nr 1282/2006 och sektor 9 i bilaga I till kommissionens förordning (EEG) nr 3846/87⁽⁶⁾ bör anpassas i enlighet därmed.

(5) Förordningarna (EEG) nr 3846/87 och (EG) nr 1282/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för mjölk och mjölkprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1282/2006 skall ändras på följande sätt:

1. Artikel 16 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

”2. Den del som avses i punkt 1 a skall beräknas genom att det fastställda bidragsbeloppet multipliceras med den andel mjölkprodukter som hela den berörda produkten innehåller.”

b) I punkt 3 skall andra stycket utgå.

⁽¹⁾ EGT L 160, 26.6.1999, s. 48. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1913/2005 (EUT L 307, 25.11.2005, s. 2).

⁽²⁾ EGT L 336, 23.12.1994, s. 22.

⁽³⁾ EUT L 234, 29.8.2006, s. 4. Förordningen i dess lydelse enligt förordning (EG) nr 1919/2006 (EUT L 380, 28.12.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ EUT L 19, 26.1.2007, s. 8.

⁽⁵⁾ EUT L 93, 31.3.2006, s. 45.

⁽⁶⁾ EGT L 366, 24.12.1987, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1854/2006 (EUT L 361, 19.12.2006, s. 1).

2. I artikel 24.1 andra stycket skall följande mening läggas till:

”Licenserna gäller emellertid även för alla andra nummer enligt KN-nummer 0406.”

Artikel 2

I sektor 9 i bilaga I till förordning (EEG) nr 3846/87 skall de första meningarna i punkt a i fotnoterna 4 och 14 ersättas med följande:

”Det belopp per 100 kilogram som anges, multiplicerat med den andel mjölkprodukter som 100 kg av produkten innehåller.”

Artikel 3

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

Punkt 2 i artikel 1 skall gälla för exportlicenser som utfärdats för kvotåret 2007 och därpå följande kvotår.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 maj 2007.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 533/2007**av den 14 maj 2007****om öppnande och förvaltning av tullkvoter för fjäderfäkött**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

digheter begränsar förordning (EG) nr 1301/2006 licensernas giltighetstid till kvotperiodens sista dag.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

(5) Tullkvoterna bör förvaltas med hjälp av importlicenser. För detta ändamål bör det fastställas detaljerade regler om hur ansökningarna skall lämnas in och om vilka uppgifter som skall anges i ansökningarna och i licenserna.

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2777/75 av den 29 oktober 1975 om den gemensamma organisationen av marknaden för fjäderfäkött ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1, och

(6) Risken för spekulation inom fjäderfäköttssektorn gör att det måste fastställas exakta villkor för aktörernas tillträde till tullkvotsordningen.

av följande skäl:

(1) Inom ramen för Världshandelsorganisationen har gemenskapen förbundit sig att öppna tullkvoter för vissa produkter inom sektorn för fjäderfäkött. Det bör därför upprättas tillämpningsföreskrifter för förvaltningen av dessa kvoter.

(7) För att säkra att tullkvoterna förvaltas korrekt bör en säkerhet på 20 euro per 100 kg föreskrivas för importlicenserna.

(2) Kommissionens förordning (EG) nr 1291/2000 av den 9 juni 2000 om gemensamma tillämpningsföreskrifter för systemet med import- och exportlicenser samt förutfastställelicenser för jordbruksprodukter ⁽²⁾ och kommissionens förordning (EG) nr 1301/2006 av den 31 augusti 2006 om gemensamma regler för administrationen av sådana importtullkvoter för jordbruksprodukter som omfattas av ett system med importlicenser ⁽³⁾ tillämpas, om inte annat följer av den här förordningen.

(8) I aktörernas intresse bör det föreskrivas att kommissionen skall fastställa vilka kvantiteter som inte omfattas av någon ansökan och därför skall överföras till följande delperiod i enlighet med artikel 7.4 i förordning (EG) nr 1301/2006.

(3) Kommissionens förordning (EG) nr 1251/96 av den 28 juni 1996 om öppnande och förvaltning av tullkvoter för fjäderfäkött ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter, och nya ändringar är nödvändiga. Förordning (EG) nr 1251/96 bör därför upphävas och ersättas med en ny förordning.

(9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för ägg och fjäderfäkött.

(4) För att säkra regelbundenhet i importen bör kvotperioden från och med den 1 juli till och med den 30 juni nästa år delas in i flera delperioder. Under alla omstän-

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De tullkvoter som anges i bilaga I skall öppnas för import av fjäderfäköttprodukter med de KN-nummer som anges i bilaga I.

Tullkvoterna öppnas på årsbasis för perioden från och med den 1 juli till och med den 30 juni påföljande år.

⁽¹⁾ EGT L 282, 1.11.1975, s. 77. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 679/2006 (EUT L 119, 4.5.2006, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 152, 24.6.2000, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 341/2007 (EUT L 90, 30.3.2007, s. 12).

⁽³⁾ EUT L 238, 1.9.2006, s. 13. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 289/2007 (EUT L 78, 17.3.2007, s. 17).

⁽⁴⁾ EGT L 161, 29.6.1996, s. 136. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1179/2006 (EUT L 212, 2.8.2006, s. 7).

2. I bilaga I anges de produktkvantiteter som omfattas av de kvoter som avses i punkt 1, tillämplig tullsats, löpnummer och grupper.

Artikel 2

Om inte annat följer av den här förordningen skall kommissionens förordningar (EG) nr 1291/2000 och (EG) nr 1301/2006 tillämpas.

Artikel 3

Den fastställda kvantiteten för den årliga kvotperioden skall för varje löpnummer fördelas på fyra delperioder enligt följande:

- a) 25 % för perioden 1 juli–30 september,
- b) 25 % för perioden 1 oktober–31 december,
- c) 25 % för perioden 1 januari–31 mars,
- d) 25 % för perioden 1 april–30 juni.

Artikel 4

1. För tillämpningen av artikel 5 i förordning (EG) nr 1301/2006 skall den som ansöker om en importlicens, samtidigt som den första ansökan för en viss tullkvotperiod lämnas in, lämna ett intyg på att sökanden under var och en av de två perioder som avses i nämnda artikel 5 har importerat eller exporterat minst 50 ton av de produkter som omfattas av förordning (EEG) nr 2777/75.

2. Licensansökningar får inte avse mer än ett av de löpnummer som anges i bilaga I till denna förordning. Den får avse flera produkter med olika KN-nummer. I sådana fall skall samtliga KN-nummer anges i fält 16 och varubeskrivningen i fält 15 i licensansökan och licensen.

Licensansökningar måste avse minst 10 ton och högst 10 % av den kvantitet som är tillgänglig för den tillgängliga kvoten för den berörda delperioden.

3. I licensansökan och i själva licensen skall följande anges:

- a) I fält 8 skall ursprungslandet anges.
- b) I fält 20, en av de uppgifter som anges i bilaga II, del A.

Fält 24 i licensen skall innehålla någon av uppgifterna i del B i bilaga II.

Artikel 5

1. Licensansökningar får endast lämnas in under de sju första dagarna i den månad som föregår varje delperiod som anges i artikel 3.

2. En garanti på 20 euro per 100 kilo skall lämnas samtidigt med licensansökan.

3. Enligt undantaget i artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1301/2006 får varje sökande lämna in flera ansökningar om importlicenser för produkter tillhörande ett och samma löpnummer, om dessa produkter har sitt ursprung i olika länder. Separata ansökningar för varje ursprungsland skall ges in samtidigt till den behöriga myndigheten i en medlemsstat. De skall betraktas som en enda ansökan vad gäller den maximikvantitet som avses i artikel 4.2 andra stycket i denna förordning.

4. Medlemsstaterna skall, senast den femte dagen efter utgången av perioden för inlämnande av ansökan, till kommissionen anmäla de sammanlagda kvantiteter (i kilogram) för vilka ansökningar gjorts för varje grupp.

5. Licenserna skall utfärdas från och med den sjunde arbetsdagen och senast den elfte arbetsdagen efter slutet av den rapporteringsperiod som föreskrivs i punkt 4.

6. Kommissionen skall i tillämpliga fall fastställa de kvantiteter för vilka inga ansökningar har lämnats in och som automatiskt skall läggas till de fastställda kvantiteterna för den följande delkvotperioden.

Artikel 6

1. Med avvikelse från artikel 11.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1301/2006 skall medlemsstaterna före utgången av den första månaden av varje delkvotperiod till kommissionen anmäla de sammanlagda kvantiteter, uttryckt i kilo, för vilka licenser har utfärdats enligt artikel 11.1 b i den förordningen.

2. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen, före slutet av den fjärde månaden efter varje årlig kvotperiod, de kvantiteter (i kilogram) som har övergått till fri omsättning för varje löpnummer enligt denna förordning under den berörda perioden.

3. Med avvikelse från artikel 11.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1301/2006 skall medlemsstaterna till kommissionen anmäla de kvantiteter som föreskrivs i importlicenser som inte eller endast delvis använts; detta skall ske en första gång samtidigt med ansökningarna för den sista delperioden, och en andra gång före utgången av den fjärde månaden efter utgången av varje årlig period.

Artikel 7

1. Med avvikelse från artikel 23 i förordning (EG) nr 1291/2000 skall giltighetstiden för importlicenserna vara ett-hundrafemtio dagar från och med den första dagen av den delperiod som de utfärdats för.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1291/2000 skall överlåtandet av de rättigheter som följer av licenser begränsas till att omfatta mottagare som

uppfyller de urvalskriterier som anges i artikel 5 i förordning (EG) nr 1301/2006 och i artikel 4.1 i den här förordningen.

Artikel 8

Förordning (EG) nr 1251/1996 skall upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen skall anses som hänvisningar till denna förordning och skall läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

Artikel 9

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

Förordningen skall tillämpas från och med den 1 juni 2007.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 maj 2007.

På kommissionens vägnar
Mariann FISCHER BOEL
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

Grupp	Löpnummer	KN-nummer	Tullsats (euro/ton)	Årlig kvantitet (ton)
P 1	09.4067	0207 11 10	131	6 249
		0207 11 30	149	
		0207 11 90	162	
		0207 12 10	149	
		0207 12 90	162	
P 2	09.4068	0207 13 10	512	8 070
		0207 13 20	179	
		0207 13 30	134	
		0207 13 40	93	
		0207 13 50	301	
		0207 13 60	231	
		0207 13 70	504	
		0207 14 20	179	
		0207 14 30	134	
		0207 14 40	93	
		0207 14 60	231	
		P 3	09.4069	
P 4	09.4070	0207 24 10	170	1 201
		0207 24 90	186	
		0207 25 10	170	
		0207 25 90	186	
		0207 26 10	425	
		0207 26 20	205	
		0207 26 30	134	
		0207 26 40	93	
		0207 26 50	339	
		0207 26 60	127	
		0207 26 70	230	
		0207 26 80	415	
		0207 27 30	134	
		0207 27 40	93	
		0207 27 50	339	
0207 27 60	127			
0207 27 70	230			

BILAGA II

A. Uppgifter som avses i artikel 4.3 första stycket, punkt b:

- på bulgariska: Регламент (EO) № 533/2007.
- på spanska: Reglamento (CE) n° 533/2007.
- på tjeckiska: Nařízení (ES) č. 533/2007.
- på danska: Forordning (EF) nr. 533/2007.
- på tyska: Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
- på estniska: Määrus (EÜ) nr 533/2007.
- på grekiska: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
- på engelska: Regulation (EC) No 533/2007.
- på franska: Règlement (CE) n° 533/2007.
- på italienska: Regolamento (CE) n. 533/2007.
- på lettiska: Regula (EK) Nr. 533/2007.
- på litauiska: Reglamentas (EB) Nr. 533/2007.
- på ungerska: 533/2007/EK rendelet.
- på maltesiska: Ir-Regolament (KE) Nru 533/2007.
- på nederländska: Verordening (EG) nr. 533/2007.
- på polska: Rozporządzenie (WE) nr 533/2007.
- på portugisiska: Regulamento (CE) n.º 533/2007.
- på rumänska: Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
- på slovakiska: Nariadenie (ES) č. 533/2007.
- på slovenska: Uredba (ES) št. 533/2007.
- på finska: Asetus (EY) N:o 533/2007.
- på svenska: Förordning (EG) nr 533/2007.

B. Uppgifter som avses i artikel 4.3 andra stycket:

- på bulgariska: намаляване на общата митническа тарифа съгласно предвиденото в Регламент (EO) № 533/2007.
- på spanska: reducción del arancel aduanero común prevista en el Reglamento (CE) n° 533/2007.
- på tjeckiska: snížení společné celní sazby tak, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 533/2007.
- på danska: toldnedsættelse som fastsat i forordning (EF) nr. 533/2007.
- på tyska: Ermäßigung des Zollsatzes nach dem GZT gemäß Verordnung (EG) Nr. 533/2007.
- på estniska: ühise tollitariifistiku maksumäära alandamine vastavalt määrusele (EÜ) nr 533/2007.
- på grekiska: Μείωση του δασμού του κοινού δασμολογίου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 533/2007.
- på engelska: reduction of the Common Customs Tariff pursuant to Regulation (EC) No 533/2007.

- på franska:* réduction du tarif douanier commun comme prévu au règlement (CE) n° 533/2007.
- på italienska:* riduzione del dazio della tariffa doganale comune a norma del regolamento (CE) n. 533/2007.
- på lettiska:* Regulā (EK) Nr. 533/2007 paredzētais vienotā muitas tarifa samazinājums.
- på litauiska:* bendrojo muito tarifo muito sumažinimai, nustatyti Reglamente (EB) Nr. 533/2007.
- på ungerska:* a közös vámtarifában szereplő vámtétel csökkentése a 533/2007/EK rendelet szerint.
- på maltesiska:* tnaqqis tat-tariffa doganali komuni kif jipprovdri r-Regolament (KE) Nru 533/2007.
- på nederländska:* Verlaging van het gemeenschappelijke douanetarief overeenkomstig Verordening (EG) nr. 533/2007.
- på polska:* Cła WTC obniżone jak przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 533/2007.
- på portugisiska:* redução da Pauta Aduaneira Comum como previsto no Regulamento (CE) n.º 533/2007.
- på rumänska:* reducerea Tarifului Vamal Comun astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 533/2007.
- på slovakiska:* Zníženie spoločnej colnej sadzby, ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 533/2007.
- på slovenska:* znižanje skupne carinske tarife v skladu z Uredbo (ES) št. 533/2007.
- på finska:* Asetuksessa (EY) N:o 533/2007 säädetty yhteisen tullitariffin alennus.
- på svenska:* nedsättning av dEn gemensamma tulltaxan i enlighet med förordning (EG) nr 533/2007.
-

BILAGA III

Jämförelsetabell

Förordning (EG) nr 1251/96	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	—
Artikel 4 a	Artikel 4.1
Artikel 4 b	Artikel 4.2
Artikel 4 c	Artikel 4.3
Artikel 4 d	Artikel 4.3
Artikel 4 e	Artikel 4.3
Artikel 5.1 första stycket	Artikel 5.1
Artikel 5.1 andra stycket	—
Artikel 5.2	—
Artikel 5.2 tredje stycket	Artikel 5.3
Artikel 5.3	Artikel 5.2
Artikel 5.4 första stycket	Artikel 5.4
Artikel 5.4 andra stycket	—
Artikel 5.5	—
Artikel 5.6	—
Artikel 5.7	—
Artikel 5.8 första stycket	Artikel 6.2
Artikel 5.8 andra stycket	—
Artikel 6 första stycket	Artikel 7.1
Artikel 6 andra stycket	—
Artikel 7	—
Artikel 8	Artikel 9
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	—
Bilaga III	—
Bilaga IV	—

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 april 2007

om införande av allmän trafikplikt på vissa flyglinjer från och till Sardinien med stöd av artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen

[delgivet med nr K(2007) 1712]

(Endast den italienska texten är giltig)

(2007/332/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

(2) I sin skrivelse av den 28 februari 2006 förtydligade Republiken Italien

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

— att dekret nr 36 hade ändrats genom dekret av den 8 februari 2006, när det gäller turtäthet, tidtabell och kapacitet på linjen Cagliari–Turin,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.3, och

— att man vidare begärde ett offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, av ett meddelande om att om inget lufttrafikföretag inom 30 dagar från dagen för offentliggörandet av införandet av allmän trafikplikt har erbjudit sig att etablera reguljär lufttrafik på samtliga de linjer som avses i dekret nr 36, kan Italien, i enlighet med gällande allmänna trafikplikt och utan beviljande av ekonomisk ersättning samt inom ramen för det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92, begränsa tillträdet till var och en av dessa linjer till ett enda lufttrafikföretag samt, via offentligt anbudsförfarande, erbjuda rättigheten att utöva lufttrafik enligt bestämmelserna i samma förordning.

av följande skäl:

I. BAKGRUND

(1) Den 27 januari och den 28 februari 2006 översände Italien dekret nr 35 och 36 (nedan kallade ”dekret nr 35 och 36”) av den 29 december 2005 (offentliggjorda i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* [Italiens officiella tidning] av den 11 januari 2006), utfärdade av ministeriet för infrastruktur och transport, där det föreskrivs allmän trafikplikt på sammanlagt 16 linjer som förbinder Sardinien tre flygplatser med flera nationella flygplatser på italienska fastlandet, i samband med vilket kommissionen ombads att i enlighet med artikel 4.1 a i förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretagens tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (nedan kallad ”förordningen”) offentliggöra detta i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(3) Den 24 mars 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* om allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 ⁽²⁾ på följande sex linjer:

- Alghero–Rom och Rom–Alghero.
- Alghero–Milano och Milano–Alghero.
- Cagliari–Rom och Rom–Cagliari.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EUT C 72, 24.3.2006, s. 4.

- Cagliari–Milano och Milano–Cagliari.
 - Olbia–Rom och Rom–Olbia.
 - Olbia–Milano och Milano–Olbia.
- (4) Den 21 april 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* om allmän trafikplikt enligt dekret nr 36 ⁽¹⁾ på följande tio linjer:
- Alghero–Bologna och Bologna–Alghero.
 - Alghero–Turin och Turin–Alghero.
 - Cagliari–Bologna och Bologna–Cagliari.
 - Cagliari–Florens och Florens–Cagliari.
 - Cagliari–Turin och Turin–Cagliari.
 - Cagliari–Verona och Verona–Cagliari.
 - Cagliari–Neapel och Neapel–Cagliari.
 - Cagliari–Palermo och Palermo–Cagliari.
 - Olbia–Bologna och Bologna–Olbia.
 - Olbia–Verona och Verona–Olbia.
- (5) Den 22 april 2006 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾ om att Italien inlett ett anbudsförfarande inom ramen för allmän trafikplikt enligt dekret nr 36. Här meddelas att Italien avser att, för var och en av de tio linjer som berörs av dekretet, tillämpa förfarandet i artikel 4.1 d i förordningen i den händelse inget lufttrafikföretag erbjuder sig att utöva lufttrafik enligt den allmänna trafikplikt som gäller för dessa flyglinjer.
- (6) Den allmänna trafikplikt som offentliggjordes den 24 mars och den 21 april 2006 ser huvudsakligen ut som följer:
- De två linjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano (tillsammans) samt de två linjerna Olbia–Rom och Olbia–Milano (tillsammans) utgör ett enda paket, som i sin helhet måste godtas av de berörda trafikföretagen utan någon som helst ersättning. Linjerna Cagliari–Rom och Cagliari–Milano skall däremot godtas var för sig i sin helhet av de berörda trafikföretagen utan någon som helst ersättning.
 - Var och en av de tio linjer som offentliggjordes i meddelandet av den 21 april 2006 och den allmänna trafikplikten på dessa linjer måste godtas var för sig, och i sin helhet, av det berörda lufttrafikföretaget.
- Det lufttrafikföretag som godtar dessa villkor måste betjäna dessa linjer under 36 på varandra följande månader och avtalen kan avbrytas endast efter minst sex månaders uppsägning till l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (l'ENAC) och den autonoma regionen Sardinien.
 - Varje enskilt lufttrafikföretag (eller ledande lufttrafikföretag) som godtar att uppfylla den allmänna trafikplikten skall ställa en säkerhet för att garantera att trafiken bedrivs korrekt och utan avbrott; säkerheten skall uppgå till minst 5 % av den totala omsättningen, enligt luftfartsmyndigheten ENAC:s beräkningar, när det gäller den planerade trafiken på samtliga linjer i flygpaketet. Säkerheten skall utfärdas till förmån för ENAC, som skall använda den för att garantera fullgörandet av den allmänna trafikplikten i händelse av omotiverade indragningar, och den skall utgöras till 50 % av en bankgaranti som skall infrias på anfordran och till 50 % av en försäkringsgaranti.
 - För att undvika överkapacitet som kan uppstå till följd av att flera lufttrafikföretag godtagit trafikplikten för samma linje, och med tanke på de berörda flygplatsernas begränsade infrastruktur, har ENAC efter samråd med den autonoma regionen Sardinien fått i uppdrag att i allmänhetens intresse anpassa de berörda lufttrafikföretagens verksamhet så att den står i proportion till mobilitetsmålen. Denna åtgärd bör syfta till en rättvis fördelning av linjer och turtäthet mellan de företag som godtagit trafikplikten, på grundval av den trafikvolym på berörda linjer (eller paket med linjer), som fastställts för varje företag under de två föregående åren.
 - Lägsta turtäthet, flygtider och kapacitet för varje linje anges i punkt "2. Den allmänna trafikplikten innebär följande" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006.
 - Lägsta kapacitet för luftfartygen anges i punkt "3. Typ av luftfartyg som skall användas på varje linje" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006.
 - Prisstrukturen för samtliga berörda linjer anges i punkt "4. Biljettpriser" i meddelandena av den 24 mars 2006 och den 21 april 2006. Enligt punkt 4.8 i båda meddelandena är lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på de berörda linjerna enligt lag bundna att tillämpa förmånliga priser (som anges i punkt "4. Biljettpriser") åtminstone för personer som är födda på Sardinien, även om de inte är bofasta där.

⁽¹⁾ EUT C 93, 21.4.2006, s. 13.

⁽²⁾ EUT C 95, 22.4.2006, s. 9–27 och s. 30.

— Enligt dekret nr 35, som översändes till kommissionen den 29 december 2005 och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11 januari 2006, skulle allmän trafikplikt tillämpas på de berörda linjerna mellan den 31 mars 2006 och den 30 mars 2009. Den 28 februari 2006 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att ett dekret antagits den 23 februari 2006 (skrivelse från Italiens ständiga representation med protokollnummer 2321) genom vilket dessa datum ändras till den 2 maj 2006 och den 1 maj 2009. Dessa datum offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 24 mars 2006.

— Enligt dekret nr 36 som översändes till kommissionen den 29 december 2005 och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* den 11 januari 2006 och i *Europeiska unionens officiella tidning* den 21 april 2006, skall start- och slutdatumerna för införandet av allmän trafikplikt på de berörda linjerna fastställas vid ett senare tillfälle. Den information som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* innehöll därför inte några definitiva start- och slutdatum för införandet.

— De trafikföretag som avser att godta den allmänna trafikplikten måste inom 30 dagar från meddelandets offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning* lägga fram ett formellt godtagande inför den behöriga italienska myndigheten.

- (7) Innan Italien införde allmän trafikplikt enligt detta beslut hade den, genom dekret av den 1 augusti och den 21 december 2000, infört allmän trafikplikt på sex förbindelser mellan Sardinien, Rom och Milanos flygplatser. Detta offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 7 oktober 2000 ⁽¹⁾. I enlighet med artikel 4.1 d i förordningen genomfördes ett anbudsförfarande för de berörda linjerna. Syftet var att välja ut de trafikföretag som skulle få tillstånd att ensamma och mot ekonomisk ersättning bedriva lufttrafik på linjerna ⁽²⁾.
- (8) Följande lufttrafikföretag fick då tillstånd att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten:
- Alitalia: Cagliari–Rom.
 - Air One: Cagliari–Milano, Alghero–Milano och Alghero–Rom.
 - Meridiana: Olbia–Rom och Olbia–Milano.
- (9) Detta system har ersatts med den allmänna trafikplikt som införs genom Italiens dekret av den 8 november

2004, offentliggjort i *Europeiska unionens officiella tidning* den 10 december 2004 ⁽³⁾. Efter ett beslut i Lazios regiondomstol av den 17 mars 2005 genom vilket dekretet av den 8 november 2004 delvis upphävdes informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att de hade hävt den allmänna trafikplikten. Ett meddelande rörande detta offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 1 juli 2005 ⁽⁴⁾. Den 6 december 2005 informerade de italienska myndigheterna kommissionen om att dekretet av den 8 november 2004 hade upphävts från och med den 15 november 2004.

II. FÖRFARANDE

- (10) Den 9 mars 2006 skickade kommissionen en skrivelse till Italien (registrerad med nr 204756) där den uttryckte sin oro över den allmänna trafikplikt som införts genom dekret nr 35 och 36. Den begärde mer utförlig information om skälen till att och på vilket sätt den införts. Italien svarade i en första skrivelse åtföljd av ett utkast till svar av den 22 mars 2006, sedan genom skrivelse av den 4 april 2006.
- (11) Den 27 april 2006 vände sig kommissionen till ENAC för att, före införandet av den nya allmänna trafikplikten, begära förtydliganden och förhöra sig om hur den nuvarande allmänna trafikplikten fungerade.
- (12) ENAC svarade genom skrivelse av den 9 maj och bekräftade att det system som varit tillämpligt i fråga om den allmänna trafikplikten på linjerna mellan Sardinien och städerna Rom och Milano fram till den 2 maj 2006 var samma system som gällde år 2000 och fortfarande var i kraft när 2004 års dekret, som avsåg ändring av den allmänna trafikplikten, upphävdes. Det nya systemet enligt dekret nr 35 har varit i kraft sedan den 2 maj 2006. I svaret förklarades också att den allmänna trafikplikten omfattade hela Milanos flygplatssystem, såsom föreskrivs i offentliggörandet av år 2000.
- (13) Den 4 augusti 2006 svarade Italien på nytt på kommissionens skrivelse av den 9 mars, med vissa kompletterande uppgifter som dock inte utgjorde någon betydande ny information.
- (14) Den 1 augusti 2006 beslutade kommissionen på eget initiativ att inleda en undersökning, i enlighet med artikel 4.3 i förordningen ⁽⁵⁾. Beslutet meddelades Italien den 1 augusti 2006 (dokumentnummer C(2006) 3516). I samma beslut bad kommissionen de italienska myndigheterna att lämna svar på flera punkter och de fick en månad på sig att inkomma med svaret.
- (15) De italienska myndigheterna svarade med en skrivelse av den 31 augusti 2006. Svaret täckte en väsentlig del av de frågor som ställts.

⁽¹⁾ EGT C 284, 7.10.2000, s. 16.

⁽²⁾ EGT C 51, 16.2.2001, s. 12–22.

⁽³⁾ EUT C 306, 10.12.2004, s. 6.

⁽⁴⁾ EUT C 161, 1.7.2005, s. 10.

⁽⁵⁾ EUT L 215, 5.8.2006, s. 31.

(16) Kommissionen vände sig trots detta till Italiens ständiga representation den 2 oktober 2006, för att få kompletterande information.

(17) Den 6 oktober 2006 skickade Italien ett långt svar med många fakta med avseende på kommissionens kompletterande frågor.

(18) Den 17 oktober 2006 skedde ett möte mellan kommissionen (enhet TREN.F.1) och de italienska myndigheterna (transportministeriet, ständiga representationen, Sardinias regionala regering och ENAC).

(19) Svaret bekräftar att nedanstående linjer redan trafikerades enligt den allmänna trafikplikt som införts med stöd av artikel 4.1 a i förordningen:

- Olbia–Rom: Meridiana.
- Olbia–Milano: Meridiana.
- Alghero–Rom: Air One.
- Alghero–Milano: Air One.
- Cagliari–Rom: Air One och Meridiana.
- Cagliari–Milano: Air One och Meridiana.
- Cagliari–Bologna: Meridiana.
- Cagliari–Turin: Meridiana.
- Cagliari–Verona: Meridiana.
- Olbia–Bologna: Meridiana.

För de återstående sex linjerna var det emellertid inget lufttrafikföretag som hade godtagit att driva verksamhet enligt det system som föreskrivs i artikel 4.1 i förordningen. Italien planerar därför att inleda ett anbudsförfarande i enlighet med artikel 4.1 d. Följande lufttrafikföretag har valts ut att delta:

- Olbia–Verona: Meridiana.
- Alghero–Bologna: Air One.
- Alghero–Turin: Air One.
- Cagliari–Florens: Air One och Meridiana.
- Cagliari–Neapel: Air One och Meridiana.
- Cagliari–Palermo: Air One och Meridiana⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Se Italiens svar av den 6 oktober och den 15 november 2006, samt ENAC:s pressmeddelande av den 23 maj 2006.

Italien har emellertid förklarat att landet ännu inte har gjort någon tilldelning beträffande dessa flyglinjer, med tanke på kommissionens utredning.

III. BEDÖMNING

1. Regelverk

(20) Reglerna för den allmänna trafikplikten fastställs i förordningen, där villkoren för tillämpningen av principen om friheten att tillhandahålla tjänster definieras för luftfartssektorn.

(21) Den allmänna trafikplikten definieras som ett undantag från förordningens princip som säger att "om inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen"⁽²⁾.

(22) Villkoren för införandet av allmän trafikplikt fastställs i artikel 4. Den allmänna trafikplikten måste ges en strikt tolkning med hänsyn till principerna om icke-diskriminering och proportionalitet. Den måste på ett tillfredsställande sätt motiveras på grundval av de kriterier som nämns i samma artikel.

(23) Enligt reglerna för den allmänna trafikplikten gäller följande: En medlemsstat får inom sitt territorium införa allmän trafikplikt "med avseende på regelbunden lufttrafik till ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. Detta får göras i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen"⁽³⁾.

(24) Frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande av bland annat "allmänhetens intresse, möjligheten att anlita andra transportmedel och dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven samt det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen"⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 3.1.

⁽³⁾ Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 4.1 a.

⁽⁴⁾ Förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992, artikel 4.1 b.

(25) I artikel 4 fastställs ett förfarande i två steg: Enligt artikel 4.1 a får den berörda medlemsstaten i ett första steg införa allmän trafikplikt på en eller flera flyglinjer som är öppna för alla EG-lufttrafikföretag under förutsättning att de uppfyller kraven. Om inget lufttrafikföretag anmäler sig för att utöva regelbunden lufttrafik på den flyglinje för vilken den allmänna trafikplikten gäller, får medlemsstaten enligt artikel 4.1 d i ett andra steg begränsa tillträdet till flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en förnybar period på högst tre år. Lufttrafikföretaget måste väljas ut inom ramen för ett EU-täckande anbuds förfarande. Det valda företaget kan sedan få ekonomisk ersättning för att det uppfyller den allmänna trafikplikten på förbindelsen.

(26) På begäran av en medlemsstat, eller på eget initiativ, har kommissionen enligt artikel 4.3 behörighet att efter en undersökning bestämma om den allmänna trafikplikten skall fortsätta att gälla. Kommissionen måste underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

2. Flyglinjernas stödberättigande

(27) Italien har motiverat införandet av allmän trafikplikt med utvecklingsbehovet på Sardinien som måste kompensera för de nackdelar som är knutna till dess ökaraktär.

(28) Sardiniens autonoma regering har också åtagit sig att främja mobilitet för invånarna. Förbindelserna mellan Sardinien och italienska fastlandet är ojämna beroende på årstid, trots att mobilitetsprincipen borde garantera tillräcklig och kontinuerlig tillgång för Sardinens invånare hela året. Italien betonar vidare de stora avstånden i kilometer och i restid mellan de olika flygplatserna på Sardinien, en region med bristande infrastruktur. Det är på grundval av detta som man motiverar behovet att låta de tre flygplatserna på Sardinien omfattas av allmän trafikplikt.

(29) Kommissionen anser att Sardinien kan betraktas som ytterområde på grund av sin ökaraktär och avsaknaden av verkliga möjligheter till alternativa transporter.

(30) Att utvecklingen på Sardinien släpar efter jämfört med andra italienska regioner är dokumenterat. Sardiniens isolering, de låga befolkningstalen tillsammans med en kraftig utvandring förklarar öns ekonomiska eftersläpning, som går att jämföra med den ekonomiska situationen i regionerna i Syditalien.

(31) Med utgångspunkt i sin analys av tillgängliga uppgifter kan kommissionen inte göra bedömningen att de berörda

flyglinjerna inte skulle vara väsentliga på det sätt som framhållits av de italienska myndigheterna.

3. Lämplighet

3.1 Allmänna överväganden

(32) Enligt artikel 4.1 a i förordningen får medlemsstaterna införa allmän trafikplikt endast "i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen".

(33) Frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat bedöms av medlemsstaterna enligt de kriterier som anges i artikel 4.1 b i förordningen:

— Allmänhetens intresse.

— Möjligheten, särskilt för regioner som består av öar, att anlita andra transportmedel samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven.

— De biljettpriser och villkor som kan erbjudas kunderna.

— Det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen.

(34) Vidare måste trafikplikten uppfylla de grundläggande principerna om icke-diskriminering och proportionalitet (se exempelvis domstolens dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares [Analir] m.fl. mot Administración General del Estado, REG 2001, s. I-01271).

(35) I det fall som avses här anser kommissionen, på grundval av de uppgifter som lämnats av de italienska myndigheterna, att införandet av allmän trafikplikt i fråga om turtäthet och kapacitet, samt biljettpriser, kan visa sig vara nödvändigt om det skall gå att erbjuda lämplig trafik på de aktuella förbindelserna.

(36) Kommissionen anser emellertid att vissa villkor som införts genom dekret nr 35 och 36 är orättmätigt restriktiva eller oproportionella.

3.2 Kravet att godta erbjudandet om allmän trafikplikt inom 30 dagar

(37) I punkt 8 i föreskrifterna om allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 och 36 anges följande: "De trafikföretag som har för avsikt att godta den allmänna trafikplikten som omfattas av föreliggande bilaga skall, inom 30 dagar från offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning* av kommissionens meddelande om införande av sådan trafikplikt, lägga fram ett formellt godtagande för ENAC." Detta krav visade sig i praktiken ha lett till uteslutning av ett lufttrafikföretag som inkommit med sitt godtagande en dag "för sent". Ett lufttrafikföretag som inte inkommer med sitt godtagande av samtliga villkor för allmän trafikplikt inom denna tidsfrist riskerar alltså uteslutning för hela perioden.

(38) Kommissionen anser att det inte finns någon rättslig grund för dessa villkor enligt artikel 4.1 a i förordningen, och att det därför är orättmätigt restriktivt. Artikel 4.1 a i förordningen tillåter inte medlemsstaterna att begränsa antalet lufttrafikföretag med tillträde till flyglinjen – de kan endast införa allmän trafikplikt för alla lufttrafikföretag som redan utövar eller står i begrepp att utöva lufttrafik på dessa linjer. En begränsning av antalet lufttrafikföretag enligt ovan är endast möjlig med stöd av artikel 4.1 d.

(39) Alla lufttrafikföretag som har för avsikt att iakttä den allmänna trafikplikten som införts enligt artikel 4.1 a i förordningen bör därför kunna trafikera denna flyglinje, oberoende av den tidpunkt de valt för att inleda sin verksamhet. Om det vid ett i förväg fastställt datum fortfarande inte är något lufttrafikföretag som inlett regelbunden lufttrafik på en flyglinje för vilken det införts allmän trafikplikt med stöd av artikel 4.1 a, får en medlemsstat begränsa tillträdet till denna flyglinje i enlighet med artikel 4.1 d. Om ett eller flera lufttrafikföretag däremot har inlett lufttrafik på flyglinjen inom utsatt tidsfrist, får medlemsstaten inte utesluta andra lufttrafikföretag som efter tidsfristens utgång delger sin avsikt att trafikera linjen. Vid nya lufttrafikföretags tillträde kan det dock krävas justeringar av den allmänna trafikplikten som gäller för varje lufttrafikföretag (se avsnitt 3.4 nedan).

3.3 Skyldighet att trafikera flyglinjen under tre år

(40) I punkt 5 i föreskrifterna för allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 och 36 anges följande: "Enligt artikel 4.1 c i förordning (EEG) nr 2408/92 skall lufttrafikföretag som godtar den allmänna trafikplikten säkerställa trafik under en period om minst 36 månader utan avbrott, och får inte avbryta sådan trafik utan att ha underrättat ENAC

och den autonoma regionen Sardinien sex månader i förväg."

(41) Kravet på att säkerställa trafik under en minimiperiod är i det här fallet förenligt med artikel 4.1 c, där det föreskrivs följande: "I de fall då ingen annan transportform kan säkerställa en adekvat och oavbruten förbindelse får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla flygtrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att de kommer att göra detta under en viss period som skall fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt." Med tanke på Sardiens ökaraktär och avstånd till kontinenten anser kommissionen att andra transportmedel inte kan säkerställa en adekvat alternativ förbindelse.

(42) Kommissionen anser dock att den minimiperiod på tre år som föreskrivs i dekret nr 35 och 36 är överdriven och oproportionell.

(43) Kommissionen kan förstå behovet av att säkerställa kontinuitet och att det därför är viktigt att lufttrafikföretagen åtar sig att bedriva verksamhet under en viss period. Såsom anges ovan tillkommer det dock inte de myndigheter som ansvarar för genomförandet av den allmänna trafikplikten att hindra potentiella kandidater från att delta. Allmän trafikplikt som inte omfattar exklusiv koncession eller ersättning kan under inga omständigheter leda till att marknaden definitivt eller långsiktigt hindras från att utsättas för konkurrens.

(44) Det kan vara berättigat att vissa flyglinjer där trafiken är starkt säsongbetonad omfattas av skyldighet att bedriva verksamhet under vissa perioder. På sådana linjer finns det risk för att lufttrafikföretagen begränsar eller koncentrerar utbudet till de veckor då turtätheten är tillräcklig för att garantera lönsamhet, och lägger ner verksamheten under resten av året. Kommissionen anser dock att iakttagandet av proportionalitetsprincipen under sådana omständigheter bör leda till att den period under vilken regelbunden verksamhet måste garanteras i enlighet med systemet med allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a inte skulle behöva överstiga ett år.

(45) Kommissionen anser dessutom att denna period inte friar den ansvariga myndigheten från att regelbundet utvärdera om det utbud som garanteras genom den allmänna trafikplikten är adekvat. Såsom anges nedan bör en sådan utvärdering alltid ske när ett nytt lufttrafikföretag inleder eller står i begrepp att inleda trafik på den aktuella förbindelsen.

3.4 Fördelning av linjer och turer via ENAC

- (46) I punkt 1.6 i dekret nr 35 och 36 föreskrivs följande: "För att den överkapacitet som till följd av att flera lufttrafikföretag godtagit samma flyglinje kan uppstå med tanke på de berörda flygplatsernas begränsade infrastruktur, har ENAC efter samråd med den autonoma regionen Sardinien fått i uppdrag att i allmänhetens intresse anpassa de berörda lufttrafikföretagens verksamhet så att den är helt förenlig med de mobilitetsmål som föranlett den allmänna trafikplikten." Denna åtgärd bör leda till rättvis fördelning av flyglinjer och turtäthet mellan de företag som godtagit trafikplikten. Fördelningen skall ske med hänsyn till den trafikvolym på de berörda flyglinjerna (eller paketen med flyglinjer) som fastställts för varje företag under de senaste två åren.
- (47) Med stöd av dessa befogenheter kan ENAC medla fram och främja ett avtal mellan flera företag som trafikerar samma linje. I Sardiniens fall har ENAC lett ett runda-bordssamtal mellan de lufttrafikföretag som anmält intresse för vissa linjer och tillsammans med dem kommit fram till en fördelning av trafiken.
- (48) Italien ställer sig bakom denna möjlighet att ingripa som man menar kan garantera kontinuitet i trafiken, eftersom den allmänna trafikplikten på så sätt inte utsätts för den osäkerhet som uppstår i samband med andra operatörers (som kan vara mindre intresserade av att godta allmän trafikplikt utan någon som helst ersättning) eventuella inträde eller utträde. Den citerar särskilt Lazios regiondomstols dom av den 17 mars 2005, enligt vilken det var "helt berättigat att dekretet (2004) beskriver en situation där det på alla linjer som omfattas av allmän trafikplikt förekommer flera icke sammanslutna lufttrafikföretag som konkurrerar med varandra. En sådan möjlighet måste dock föreskrivas i tydliga termer och det måste samtidigt finnas ett minimikriterium för fördelning av start- och landningstider i förhållande till antalet (ett, två eller fler än två) lufttrafikföretag som eventuellt har godtagit den allmänna trafikplikten, i syfte att undvika skadlig överkapacitet när det gäller utbudet; tilldelningen av start- och landningstider får naturligtvis inte leda till godtyckligt införande av trafikverksamhet som i praktiken omfattas av exklusivitet, vilket uttryckligen avvisas enligt dekretets normer" ⁽¹⁾.
- (49) Den allmänna trafikplikt som införs med stöd av artikel 4.1 a bör beakta samtliga lufttrafikföretag som bedriver eller står i begrepp att bedriva lufttrafik på den berörda förbindelsen. Detta bekräftas av artikel 4.1 b som anger att "frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande bland annat av det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen".
- (50) Kommissionen anser att denna princip inte bara bör följas vid införandet av allmän trafikplikt utan under hela den tid som åtgärden gäller. Varje gång ett nytt lufttrafikföretag börjar eller står i begrepp att börja trafikera en linje, bör den kapacitet och turtäthet som, enligt den allmänna trafikplikten, gäller för var och en av operatörerna justeras, så att den sammanlagda kapacitet och turtäthet som erbjuds på varje linje inte överstiger vad som är absolut nödvändigt för att erbjuda ett adekvat utbud.
- (51) Eftersom det rör sig om allmän trafikplikt som införts enligt artikel 4.1 a i förordningen, är lufttrafikföretagen inte skyldiga att ensamma kunna garantera adekvat turtäthet eller kapacitet. Detta minimiutbud kan tillhandahållas gemensamt av de lufttrafikföretag som trafikerar linjen.
- (52) Kommissionen erkänner att det kan visa sig nödvändigt för den ansvariga myndigheten att försäkra sig om att den sammanlagda turtätheten och kapaciteten verkligen tillgodoser behovet enligt införd allmän trafikplikt. Myndigheten får dock inte under några omständigheter begränsa möjligheterna för de berörda lufttrafikföretagen att, när de så önskar, gå längre än den kapacitet eller den turtäthet som krävs enligt införd allmänt trafikplikt, som endast kan utgöra minimikrav. I den mån de regler som antagits av ENAC syftar till att hindra ett lufttrafikföretag från att erbjuda kompletterande trafik, är dessa därför orättmätigt restriktiva och strider mot förordningen.
- (53) Kommissionen välkomnar därför Italiens bekräftelse, genom skrivelse av den 15 november 2006, att dess förvaltning regelbundet (varje år) kommer att utvärdera situationen och analysera eventuella ansökningar från lufttrafikföretag som kan tänka sig att trafikera linjerna inom ramen för införd allmän trafikplikt ⁽²⁾. Den noterar att Italien har bekräftat att "inget hindrar att medlemsstaten kontrollerar (även under tillämpningsperioden för allmän trafikplikt) om införd allmän trafikplikt verkligen är adekvat och nödvändig, och därefter eventuellt ändrar eller återkallar den, såvida dess nytta eller berättigande inte kan påvisas på nytt" ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Lazios regiondomstols dom nr 2435 av den 17 mars 2005.

⁽²⁾ Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 2.

⁽³⁾ Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 11.

3.5 *Gruppering av flyglinjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano å ena sidan, och Olbia–Rom och Olbia–Milano å den andra*

- (54) Italien motiverar grupperingen av linjerna Alghero–Rom och Alghero–Milano, respektive Olbia–Rom och Olbia–Milano med hänsyn till att de kompletterar varandra och är beroende av varandra i trafikhänseende. Enligt de italienska myndigheterna är trafiken på dessa flyglinjer under två tredjedelar av året väldigt begränsad, på grund av att den är så säsongbetonad. Eftersom ingen ekonomisk ersättning planeras för dessa linjer, är det förvaltningens uppgift att se till att lufttrafikföretagen erbjuds en hållbar verksamhet, då den är mindre attraktiv ur ekonomiskt synpunkt. Det handlar alltså om att sätta i kraft "den positiva utveckling som blir en naturlig följd av det ömsesidiga driftsmässiga beroende" som "möjliggör växling mellan luftfartyg under vintersäsongen, med tanke på den låga efterfrågan", samtidigt som "planerna att sammankoppla linjerna bidrar till att locka lufttrafikföretag som är villiga att trafikera dessa linjer." Enligt Italien kan det utbud som krävs under sommarmånaderna tillgodoses på ett mer balanserat sätt om flera lufttrafikföretag trafikerar en grupp av linjer tillsammans. Italien hävdar slutligen att det t.o.m. i förordningen förskrivs en möjlighet att förena variationerna i efterfrågan, t.ex. inom ramen för en och samma vecka. En sådan gruppering skulle hålla kostnaderna nere och erbjuda optimal kapacitet, samtidigt som efterfrågan tillgodoses på lämpligaste sätt. På så sätt blir gruppering inte marknadsbegränsande utan bör i stället kunna locka fler operatörer.
- (55) Kommissionen anser att gruppering av flyglinjer inte är förenlig med artikel 4.1 a–c i förordningen. Enligt de kriterier med avseende på den allmänna trafikplikts berättigande och lämplighet som föreskrivs i dessa bestämmelser är det hela tiden uttryckligen fråga om "flyglinjen", och det föreskrivs aldrig någon gruppering av förbindelser. Slutsatsen blir då att vart och ett av dessa kriterier måste utvärderas separat med hänsyn till varje enskild linje.
- (56) Denna tolkning är också förenlig med proportionalitetsprincipen. En gruppering av linjer av detta slag skulle möjliggöra för medlemsstaterna att införa allmän trafikplikt på linjer där detta inte är nödvändigt för att säkerställa ett adekvat utbud. Möjligheten att gruppera linjer förekommer först i artikel 4.1 d, där det anges att rättigheten att utöva lufttrafik på sådana flyglinjer "skall erbjudas genom offentligt anbudsförfarande, antingen för en flyglinje eller för ett antal flyglinjer". Att detta uttryckligen anges i artikel 4.1 d innebär att det blir omöjligt att tillämpa en sådan gruppering med stöd av artikel 4.1 a–c. Det är just i de fall då förfarandet inte har lett till att ett lufttrafikföretag har inlett eller står i begrepp att inleda regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den

allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen, som medlemsstaten får begränsa tillträdet till flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en period på högst tre år. Därefter skall ett anbudsförfarande inledas och detta skall avse antingen en flyglinje eller en grupp flyglinjer. Sammanfattningsvis kan en gruppering av flera linjer betraktas som en reaktion på en tydlig störning av marknaden samt som ett slags indirekt kompensation som, i likhet med direkt kompensation, endast är godtagbar inom ramen för artikel 4.1 d. Det är under inga omständigheter möjligt att inom ramen för allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a tillgripa gruppering för att få två separata flyglinjer att gå med vinst i syfte att främja trafiken för ett eller flera lufttrafikföretag.

- (57) I de förklaringar som de italienska myndigheterna ger förekommer inga tekniska eller ekonomiska uppgifter som skulle kunna underbygga analysen.

Följande invändningar kan göras mot de italienska myndigheternas analys:

- Vid fastställandet av kapacitet och turtäthet skall hänsyn tas till vilka behov som finns på de enskilda linjerna och linjerna får inte organiseras på ett sådant sätt att de kan bli lönsammare endast om de grupperas.
- De krav på turtäthet som följer av grupperingen är så höga att de gör att ett stort antal lufttrafikföretag, som eventuellt skulle kunna tänka sig att åta sig den allmänna trafikplikten från och till Sardinien, inte alls kan komma i fråga på grund av att de inte är etablerade i en av de båda städerna. Grupperingen leder således till att marknaden stängs.
- Detta får till följd att införandet av allmän trafikplikt på linjerna gör att endast ett litet antal lufttrafikföretag som redan är etablerade kan åta sig den allmänna trafikplikten. Dessutom utesluts ett antal bolag som bedriver eller hade för avsikt att bedriva trafik på linjerna från Rom och Milano till de båda aktuella flygplatserna, dvs. Olbia och Alghero. Detta innebär att även om de hade velat lämna anbud hade de inte kunnat göra det på grund av att kostnaderna skulle bli för höga. Grupperingar av detta slag avser följaktligen att utesluta potentiella konkurrerande lufttrafikföretag.

De konkurrensbegränsande effekterna blir desto större om man tittar på marknadernas omfattning (dvs. antalet passagerare under 2005 enligt de uppgifter som lämnats av Italien).

— Olbia–Rom och Olbia–Milano: 731 349 passagerare (390 186 under sommarhalvåret och 341 163 under vinterhalvåret).

— Alghero–Rom och Alghero–Milano: 502 820 passagerare (184 273 under sommarhalvåret och 318 547 under vinterhalvåret).

Det är under dessa villkor inte sannolikt att förbindelserna mellan Italiens två största städer och flygplatserna Olbia och Alghero på Sardinien skulle vara så föga attraktiva att de måste grupperas för att bli attraktiva.

(58) Kommissionen anser därför att grupperingen av vissa linjer är oförenlig med förordningen och orättmätigt begränsande.

3.6 Förmånliga biljettpriser för personer som kommer från Sardinien men som inte längre bor där

(59) I dekret nr 35 och 36 anges att lufttrafikföretagen skall tillämpa förmånliga biljettpriser för personer som kommer från Sardinien men som inte längre bor där. Enligt de beräkningar som gjorts av Italien skulle dessa förmånliga priser beröra högst 220 000 personer och egentligen inte fler än 110 000 personer om man förutsätter att 50 % av de berörda personerna inte gör mer än en resa per år.

(60) Åtgärden gynnar huvudsakligen EU-medborgare av italiensk nationalitet, framför andra nationaliteter. Åtgärden kan därför ses som diskriminering på grund av nationalitet och strider således mot fördraget. En åtgärd av detta slag kan endast tillåtas inom ramen för den allmänna trafikplikten om skillnaderna i behandling av passagerarna bygger på objektiva kriterier som inte beror på passagerarens nationalitet och åtgärden står i proportion till det mål som föreskrivs i den nationella lagstiftningen.

(61) Italien har förklarat att åtgärden huvudsakligen syftar till att göra det lättare för personer med ursprung i Sardinien som emigrerat att bevara banden till sin kulturella ursprungsmiljö⁽¹⁾. Även om ett sådant mål skulle kunna ses som ett legitimt mål i allmänhetens intresse i enlighet med artikel 4.1 b.i i förordningen är det uppenbart att åtgärden inte står i proportion till målet. För det första avser åtgärden alla personer som är födda på Sardinien och som inte bor där längre, utan att dessa behöver bevisa att de fortfarande har kopplingar till sin ursprungsmiljö, till exempel i form av familjeband. För det andra gäller åtgärden alla som emigrerat från Sardinien, oberoende av vilka ekonomiska tillgångar de har. För det tredje reser de personer som är bosatta på Sardinien oftare och mer regelbundet än emigranterna, då de måste resa för att få tillgång till utbildning och hälsovård eller för att bedriva ekonomisk verksamhet som kan gynna Sardiniens utveckling. Emigranternas resor är mer sporadiska och endast 50 % av de berörda personerna reser till Sardinien en gång om året. Emigranternas kostnader för resor är därför lägre än resekostnaderna för dem som bor på Sardinien och emigranterna skulle därför i de flesta fallen kunna stå för kostnaderna själva utan att det behövs åtgärder av det slag som föreskrivs i dekret nr 35 och 36. I de fall då emigranter inte har råd att betala en årlig resa till Sardinien skulle man kunna lösa detta på ett lämpligare och mindre restriktivt sätt genom någon form av bidrag.

(62) Kommissionen anser att den aktuella åtgärden inte står i proportion till målet och att den är oförenlig med förordningen.

3.7 Tillämpning avseende hela flygplatssystemet

(63) I dekret nr 35 och 36 anges att tillämpningen av den allmänna trafikplikten på flyglinjerna till och från Rom och Milano avser hela flygplatssystemet i Rom och hela flygplatssystemet i Milano i enlighet med bilaga II, dvs.:

— Flygplatserna Fiumicino och Ciampino i Rom.

— Flygplatserna Linate, Malpensa och Bergamo i Milano.

(64) Under 2000 omfattade den allmänna trafikplikten flygplatserna "i Rom (Fiumicino) och i Milano". I samband med att Italien omorganiserade Milanos flygplatssystem i enlighet med artikel 8 och bilaga II till förordningen föreskrev man allmän trafikplikt för hela flygplatssystemet.

⁽¹⁾ Skrivelse från Italien av den 6 oktober 2006, s. 72–74.

- (65) Italien har inte motiverat detta med andra skäl än att det var rent tekniska skäl som gjorde att det var nödvändigt att låta hela systemen omfattas. Italien har emellertid bekräftat att den allmänna trafikplikten huvudsakligen avsåg flygplatserna Fiumicino och Linate, då lufttrafikföretagen är mest intresserade av dessa då de är mer centralt belägna i förhållande till stadskärnorna. Detta motiverar också att det för den allmänna trafikplikten föreskrivs att "beroende av tillgången på ankomst- och avgångstider ska åtminstone 50 % av de planerade förbindelserna mellan flygplatser på Sardinien och Rom och Milano gå till och från Fiumicino respektive Linate" ⁽¹⁾.
- (66) Italien har också slagit fast att "det har bevisats att objektivt sett är det flygplatserna Fiumicino i Rom och Linate i Milano som är de mest attraktiva och praktiska destinationerna för passagerarna med flest avgångar och dessutom ligger de närmare stadskärnorna och har bättre förbindelser". Italien har förklarat att detta gjordes för att "säkra så bra service som möjligt och för att så långt det är möjligt möta kundernas krav, varför man ansåg det lämpligt att förhindra att de lufttrafikföretag som åtar sig den allmänna trafikplikten överger de flygplatserna till förmån för andra flygplatser i samma system som inte erbjuder samma bekvämlighet och som är mindre intressanta för passagerarna" ⁽²⁾.
- (67) Det har också visat sig att man under vintersäsongen endast flyger på Fiumicino och Linate.
- (68) Kommissionen hyser i det aktuella ärendet tvivel om huruvida åtgärden verkligen är nödvändig, då kommissionen anser att den inte står i proportion till det mål som eftersträvas, dvs. att sörja för att det finns goda förbindelser mellan fastlandet och öarna och goda förbindelser till och från andra avlägsna delar av landet. En direkt effekt av åtgärden är att tillfälliga transportörer utesluts (även om den allmänna trafikplikten inte påverkas) och att nya aktörer utesluts från marknaden när det gäller de mest trafikerade linjerna, särskilt under sommaren.
- (69) Italien har emellertid erkänt att flygplatsen Malpensa är viktig när det gäller internationella förbindelser och att flygplatserna i Ciampino och Bergamo är viktiga inre nav för lågprisbolagen. Genom dessa kan man säkra ekonomisk och social sammanhållning och även, för Sardinien vidkommande, säkra de eftersträfvade goda förbindelserna med fastlandet. Italien har därför åtagit sig att ändra dekret nr 35 så att den allmänna trafikplikten inte längre omfattar flygplatserna Malpensa, Bergamo och Ciampino ⁽³⁾.
- (70) Kommissionen anser att åtagandet undanröjer de tvivel som kommissionen hyste och att det därigenom också är möjligt att avsevärt minska de otillåtna begränsningar som den allmänna trafikplikten innebar och att tillgodose Sardiniens transportbehov utan oproportionerliga begränsningar av de berörda marknaderna.
- (71) Tack vare det åtagande som gjorts av Italien avser kommissionen inte längre att fortsätta bedömningen av om huruvida tillämpningen av den allmänna trafikplikten på flygplatssystemen i Rom och Milano är oproportionerlig eller inte. Kommissionen förbehåller sig emellertid rätten att vid behov åter ta upp frågan i samband med den nuvarande och framtida allmänna trafikplikten.

IV. SLUTSATS

- (72) På grundval av den dokumentation som Italien lämnat in avser kommissionen inte att ifrågasätta införandet av allmän trafikplikt på linjerna mellan Sardinien och det italienska fastlandet då den allmänna trafikplikten när det gäller trafiktäthet och kapacitet kan visa sig vara nödvändig om det skall gå att erbjuda lämplig trafik på de aktuella förbindelserna.
- (73) Kommissionen anser emellertid att vissa villkor som införs genom dekret nr 35 och 36 är orättmätigt begränsande eller oproportionella.
- (74) Kommissionen anser att alla lufttrafikföretag som har för avsikt att åta sig den allmänna trafikplikt som införs genom artikel 4.1 a i förordningen bör kunna trafikera förbindelsen, oberoende av vilken tidpunkt de väljer för att inleda sin verksamhet. Användningen av en tidsfrist för inlämnande av anbud, i syfte att utesluta aktörer som lämnar in anbud efter utgången av tidsfristen, är därför orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.
- (75) Även om det kan förefalla legitimt att föreskriva hur länge en tjänst skall tillhandahållas anser kommissionen att varaktigheten, på grundval av proportionalitetsprincipen, skall vara rimlig och att den när det gäller allmän trafikplikt enligt artikel 4.1 a inte bör vara längre än ett år.
- (76) Kommissionen anser att den behörighet som ENAC har tilldelats för att samordna aktörernas verksamhet och för att motverka överkapacitet är orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.

⁽¹⁾ Punkt 1.2 i meddelandet av den 24 mars 2006.

⁽²⁾ Skrivelse från Italien av den 6 oktober 2006, s. 78.

⁽³⁾ Skrivelse från Italien av den 15 november 2006, s. 3.

- (77) Kommissionen konstaterar att grupperingen av linjerna Olbia-Rom och Olbia-Milano å ena sidan, och Alghero-Rom och Alghero-Milano å den andra, är orättmätigt begränsande och oförenlig med förordningen.
- (78) Kommissionen anser att införandet av lägre biljettpriser för personer som är födda på Sardinien, men som inte längre bor där är oproportionerlig och oförenlig med förordningen.
- (79) Kommissionen ifrågasätter lämpligheten av att införa allmän trafikplikt avseende hela Roms flygplatssystem och hela Milanos flygplatssystem, då kommissionen anser att detta inte står i proportion till de eftersträlvade målen, dvs. att säkra goda förbindelser mellan fastlandet och öarna och goda förbindelser till och från andra avlägsna delar av landet. Tack vare Italiens åtagande om att ändra dekret nr 35 så att den allmänna trafikplikten inte längre omfattar flygplatserna i Bergamo, Malpensa och Ciampino avser kommissionen inte längre att fortsätta sin bedömning, men förbehåller sig rätten att vid behov åter ta upp frågan i samband med den nuvarande och framtida allmänna trafikplikten.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Republiken Italien får fortsätta att tillämpa allmän trafikplikt enligt dekret nr 35 och 36 av den 29 december 2005, vilka utfärdades av ministeriet för infrastruktur och transport och offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Italiens officiella tidning) den 11 januari 2006, och i vilka det föreskrivs allmän trafikplikt på sammanlagt 16 linjer som förbinder Sardiniens tre flygplatser med flera nationella flygplatser på italienska fastlandet; dekretet offentliggjordes den 24 mars 2006 (dekret nr 35) respektive den 21 april 2006 (dekret nr 36) i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretagens tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. Den allmänna trafikplikten får tillämpas på följande villkor:

- a) Det lufttrafikföretag som åtar sig att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten skall kunna bedriva trafik på linjen i fråga, oavsett från vilket datum som lufttrafikföretaget har för avsikt att inleda trafiken och oavsett

- om lufttrafikföretagets anbud inkommer före eller efter utgången av den tidsfrist på 30 dagar som föreskrivs i dekretet.
- b) Lufttrafikföretagen får inte åläggas att bedriva lufttrafik i enlighet med den allmänna trafikplikten under längre perioder än ett år.
- c) De italienska myndigheterna skall göra en ny bedömning av om huruvida det är nödvändigt att behålla den allmänna trafikplikten på en linje och av de krav som ställs på lufttrafikföretaget, varje gång som ett nytt företag börjar bedriva trafik på linjen eller anmäler att det har för avsikt att göra så; i annat fall skall en ny bedömning göras varje år.
- d) De italienska myndigheterna får inte förhindra att lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik på de berörda linjerna erbjuder större turtäthet eller större kapacitet än vad som föreskrivs för den allmänna trafikplikten.
- e) Lufttrafikföretagen får inte åläggas att bevilja lägre biljettpriser till personer som kommer från Sardinien, men som inte längre bor där.
- f) De italienska myndigheterna får inte kräva att det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik mellan två städer också skall bedriva lufttrafik på en annan linje mellan två städer.

2. Republiken Italien skall senast den 1 augusti 2007 anmäla till kommissionen vilka åtgärder som har vidtagits för att följa detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 23 april 2007.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 8 maj 2007

om tillåtelse för medlemsstaterna att förlänga de provisoriska tillstånd som beviljats de nya verksamma ämnena benalaxyl-M, fluoxastrobin, protiokonazol, spirodiklofen, spiromesifen och sulfurylfluorid

[delgivet med nr K(2007) 1929]

(Text av betydelse för EES)

(2007/333/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 91/414/EEG av den 15 juli 1991 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden⁽¹⁾, särskilt artikel 8.1 fjärde stycket, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 6.2 i direktiv 91/414/EEG mottog Portugal i februari 2002 en ansökan från Isagro om införande av det verksamma ämnet benalaxyl-M i bilaga I till direktiv 91/414/EEG. Genom kommissionens beslut 2003/35/EG⁽²⁾ bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.
- (2) I mars 2002 mottog Förenade kungariket en ansökan från Bayer CropScience om fluoxastrobin. Genom beslut 2003/35/EG bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.
- (3) I mars 2002 mottog Förenade kungariket en ansökan från Bayer CropScience om protiokonazol. Genom beslut 2003/35/EG bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.

- (4) I augusti 2001 mottog Nederländerna en ansökan från Bayer AG om spirodiklofen. Genom kommissionens beslut 2002/593/EG⁽³⁾ bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.
- (5) I april 2002 mottog Förenade kungariket en ansökan från Bayer AG om spiromesifen. Genom kommissionens beslut 2003/105/EG⁽⁴⁾ bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.
- (6) I juli 2002 mottog Förenade kungariket en ansökan från Dow AgroSciences Ltd om sulfurylfluorid. Genom kommissionens beslut 2003/305/EG⁽⁵⁾ bekräftades att dokumentationen var fullständig och i princip kunde anses uppfylla dokumentationskraven i bilagorna II och III till direktivet.
- (7) Bekräftelse av att dokumentationen var fullständig var nödvändig för att en detaljerad granskning av dem skulle kunna äga rum, och för att medlemsstaterna skulle kunna utfärda provisoriska tillstånd för högst tre år för de växtskyddsmedel som innehåller de verksamma ämnena i fråga samtidigt som villkoren i artikel 8.1 i direktiv 91/414/EEG uppfylls, särskilt kravet på att en detaljerad utvärdering av de verksamma ämnena och av växtskyddsmedlet skall göras i enlighet med direktivets bestämmelser.
- (8) Effekterna av dessa verksamma ämnen på människors hälsa och på miljön har bedömts i enlighet med artikel 6.2 och 6.4 i direktiv 91/414/EEG för de användningsområden som har föreslagits av sökanden. De rapporterade medlemsstaterna lade fram sina utkast till utvärderingsrapporter för kommissionen den 4 december 2003 (benalaxyl-M), den 14 oktober 2003 (fluoxastrobin), den 20 oktober 2004 (protiokonazol), den 18 maj 2004 (spirodiklofen), den 16 april 2004 (spiromesifen) och den 9 november 2004 (sulfurylfluorid).

⁽¹⁾ EGT L 230, 19.8.1991, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/25/EG (EUT L 106, 24.4.2007, s. 34).

⁽²⁾ EGT L 11, 16.1.2003, s. 52.

⁽³⁾ EGT L 192, 20.7.2002, s. 60.

⁽⁴⁾ EUT L 43, 18.2.2003, s. 45.

⁽⁵⁾ EUT L 112, 6.5.2003, s. 10.

- (9) Sedan de rapporterade medlemsstaterna lämnade in utkasterna till utvärderingsrapporter har det blivit nödvändigt att begära ytterligare upplysningar från de sökande och att låta de rapporterade medlemsstaterna granska dokumentationen och lämna in en bedömning. Granskningen av dokumentationen pågår därför fortfarande och kommer inte att kunna avslutas inom den tid som anges i direktiv 91/414/EEG.
- (10) Eftersom utvärderingen hittills inte har gett någon anledning till omedelbar oro bör medlemsstaterna få möjlighet att förlänga provisoriska tillstånd för de växtskyddsmedel som innehåller dessa verksamma ämnen med 24 månader i enlighet med artikel 8 i direktiv 91/414/EEG, så att granskningen av ärendena kan fortsätta. Utvärderingen och beslutet om att eventuellt införa benalaxyl-M, fluoxastrobin, protiokonazol, spirodiklofen, spiromesifen och sulfurylfluorid i bilaga I kommer sannolikt att ha avslutats inom 24 månader.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Medlemsstaterna får förlänga provisoriska tillstånd för de växtskyddsmedel som innehåller benalaxyl-M, fluoxastrobin, protiokonazol, spirodiklofen, spiromesifen och sulfurylfluorid med högst 24 månader från och med den dag detta beslut antas.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 8 maj 2007.

På kommissionens vägnar

Markos KYPRIANOU

Ledamot av kommissionen

III

(Rättsakter som antagits i enlighet med fördraget om Europeiska unionen)

RÄTTSAKTER SOM ANTAGITS I ENLIGHET MED AVDELNING V I
FÖRDRAGET OM EUROPEISKA UNIONEN

RÅDETS GEMENSAMMA ÅTGÄRD 2007/334/GUSP

av den 14 maj 2007

om ändring och förlängning av gemensam åtgärd 2006/304/GUSP om inrättande av en planeringsgrupp inom EU (EUPT Kosovo) för en eventuell EU-ledd krishanteringsinsats på rättsstatsområdet och eventuellt andra områden i Kosovo

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
GEMENSAMMA ÅTGÄRD

för EUPT Kosovo och chefen för den EU-ledda krishan-
teringsinsatsen i Kosovo under denna period.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt
artikel 14, och

(5) Gemensam åtgärd 2006/304/GUSP bör förlängas och
ändras i enlighet med detta.

av följande skäl:

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

(1) Den 10 april 2006 antog rådet gemensam åtgärd
2006/304/GUSP ⁽¹⁾ om inrättande av en planeringsgrupp
inom EU (EUPT Kosovo) för en eventuell EU-ledd kris-
hanteringsinsats på rättsstatsområdet och eventuellt andra
områden i Kosovo.

Artikel 1

Gemensam åtgärd 2006/304/GUSP skall ändras på följande sätt:

(2) Den 11 december 2006 antog rådet gemensam åtgärd
2006/918/GUSP om ändring och förlängning fram till
och med den 31 maj 2007 av gemensam åtgärd
2006/304/GUSP.

1. Artikel 5 skall ändras på följande sätt:

(3) Den 27 mars 2007 rekommenderade kommittén för ut-
rikes- och säkerhetspolitik att EUPT Kosovo förlängs med
ytterligare en period, i princip fram till och med den 1
september 2007; detta datum gäller om inte annat fram-
kommer vid arbetet inom Förenta nationerna.

a) Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. Generalsekreteraren/den höge representanten skall
ge vägledning till chefen för EUPT Kosovo. Efter det att
den EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo har inrättats
och innan det att dess operativa fas inleds, skall general-
sekreteraren/den höge representanten ge vägledning till
chefen för EUPT Kosovo via chefen för den EU-ledda
krishanteringsinsatsen i Kosovo, så snart denne har ut-
nämnts.”

(4) För att säkerställa en oavbruten övergång mellan Förenta
nationernas interimistiska uppdrag i Kosovo (Unmik) och
den EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo den dag då
valda funktioner överförs från Unmik till den EU-ledda
krishanteringsinsatsen, efter det att FN:s säkerhetsråd har
antagit en resolution, bör EUPT Kosovo tjäna som ett
redskap för att inrätta den EU-ledda krishanteringsinsat-
sen i Kosovo under övergångsperioden. I detta samman-
hang bör en nära samordning säkerställas mellan chefen

b) Punkt 4 skall ersättas med följande:

”4. Chefen för EUPT Kosovo skall leda EUPT Kosovo
och ansvara för den dagliga ledningen. Efter det att den
EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo har inrättats
och innan det att dess operativa fas inleds, skall chefen
för EUPT Kosovo agera under ledning av chefen för den
EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo, så snart denne
har utnämnts.”

⁽¹⁾ EUT L 112, 26.4.2006, s. 19. Den gemensamma åtgärden ändrad
genom gemensam åtgärd 2006/918/GUSP (EUT L 349, 12.12.2006,
s. 57).

c) Punkt 5 skall ersättas med följande:

"5. Chefen för EUPT Kosovo skall rapportera till generalsekreteraren/den höge representanten. Efter det att den EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo har inrättats och innan det att dess operativa fas inleds, skall chefen för EUPT Kosovo rapportera till generalsekreteraren/den höge representanten, via chefen för den EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo, så snart denne har utnämmts."

d) Följande punkt skall läggas till:

"6. När kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik har nått en principöverenskommelse om utnämningen av chefen för den EU-ledda krishanteringsinsatsen skall chefen för EUPT Kosovo säkerställa lämpliga förbindelser och samordning."

2. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

Deltagande av tredjeländer

Utan att det påverkar självständigheten i EU:s beslutsfattande och dess enhetliga institutionella ram kan tredjeländer, när den EU-ledda krishanteringsinsatsen i Kosovo har inrättats, inbjudas att bidra till EUPT Kosovo, förutsatt att de står för kostnaderna för den personal de utstationerar, inbegripet löner, sjukförsäkring, traktamenten, högriskförsäkring och kostnader för resor till och från uppdragsområdet, och att de på lämpligt sätt bidrar till de löpande kostnaderna för EUPT Kosovo.

Rådet bemyndigar härmed KUSP att fatta lämpliga beslut om godkännande av föreslagna bidrag."

3. Artikel 14 skall ersättas med följande:

"Artikel 14

Översyn

Senast den 15 juli 2007 skall rådet ta ställning till om arbetet inom EUPT Kosovo skall fortsätta efter den 1 september 2007, varvid hänsyn skall tas till nödvändigheten av en smidig övergång till en möjlig EU-ledd krishanteringsinsats i Kosovo."

4. Artikel 15.2 skall ersättas med följande:

"2. Den upphör att gälla den 1 september 2007."

Artikel 2

Det finansiella referensbelopp som anges i artikel 1.4 i gemensam åtgärd 2006/918/GUSP skall ökas med 43 955 000 EUR för att täcka extrautgifterna i samband med uppdraget för EUPT Kosovo för perioden 1 juni 2007–1 september 2007.

Artikel 3

Denna gemensamma åtgärd träder i kraft samma dag som den antas.

Artikel 4

Denna gemensamma åtgärd skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdad i Bryssel den 14 maj 2007.

På rådets vägnar

F.-W. STEINMEIER

Ordförande

RÄTTELSER

Rättelse till kommissionens beslut 2007/319/EG av den 8 september 2006 om statligt stöd nr C 45/04 (f.d. NN 62/04) till förmån för den tjeckiska ståttillverkaren Třinecké železářny, a.s.

(Europeiska unionens officiella tidning L 119 av den 9 maj 2007)

På sidan 1 i innehållsförteckningen, på sidan 37 i titeln samt på sidan 44 i slutformuleringen skall det

i stället för: "den 8 september 2006"

vara: "den 8 november 2006"
