

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

Kommissionens forordning (EF) nr. 989/1999 af 10. maj 1999 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager ... 1

Kommissionens forordning (EF) nr. 990/1999 af 10. maj 1999 om levering af vegetabilsk olie som fødevarehjælp 3

Kommissionens forordning (EF) nr. 991/1999 af 10. maj 1999 om levering af flækærter som fødevarehjælp 6

Kommissionens forordning (EF) nr. 992/1999 af 10. maj 1999 om levering af korn som fødevarehjælp 9

Kommissionens forordning (EF) nr. 993/1999 af 10. maj 1999 om udstedelse af importlicenser for hvidløg med oprindelse i Kina 12

★ Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF 13

II *Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

Kommissionen

1999/315/EF:

★ Kommissionens beslutning af 27. april 1999 om godkendelse af betingelserne for at anvende det grafiske symbol for kvalitetslandbrugsprodukter, der er specifikke for de franske oversøiske departementer (*meddelt under nummer K(1999) 1051*) 19

★ Kommissionens beslutning af 27. april 1999 om anvendelsen af artikel 9 i Rådets direktiv 96/67/EF på lufthavnen i Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(1999) 1066)	21
---	----

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 989/1999**af 10. maj 1999****om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr.
3223/94 af 21. december 1994 om gennemførelsesbe-
stemmelser til importordningen for frugt og grøntsager ⁽¹⁾,
senest ændret ved forordning (EF) nr. 1498/98 ⁽²⁾, særlig
artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

I forordning (EF) nr. 3223/94 fastsættes som følge af
gennemførelsen af resultaterne af de multilaterale
handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterierne
for Kommissionens fastsættelse af de faste værdier ved

import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er
anført i nævnte forordnings bilag;

ved anvendelse af ovennævnte kriterier skal de faste
importværdier fastsættes på de niveauer, der findes i
bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier, der er omhandlet i artikel 4 i
forordning (EF) nr. 3223/94, fastsættes som anført i
tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 11. maj 1999.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EFT L 198 af 15.7.1998, s. 4.

BILAG

til Kommissionens forordning af 10. maj 1999 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

⁽¹⁾ Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2317/97 (EFT L 321 af 22.11.1997, s. 19). Koden »999« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 990/1999
af 10. maj 1999
om levering af vegetabilsk olie som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og
ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
vegetabilsk olie;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse af produkter, der i henhold til
Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal leveres som led i
Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er blandt andet
nødvendigt at præcisere frister og leveringsbetingelser ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger;

for at sikre for et bestemt parti, at leveringerne kan
gennemføres, bør de bydende have mulighed for at levere

enten sojabønneolie eller solsikkeolie; leveringen af hvert
parti gives til den lavestbydende —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i bila-
gene anførte modtagere, skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes vegetabilsk olie efter bestemmelserne i forordning
(EF) nr. 2519/97 og på de i bilaget anførte betingelser.

Leveringen omfatter tilvejebringelse af vegetabilsk olie
produceret i Fællesskabet. Tilvejebringelsen af solsikke-
olie kan ikke vedrøre et produkt, der er fremstillet og/
eller emballeret efter proceduren for aktiv forædling.

Buddet skal omfatte enten sojabønneolie eller solsikke-
olie. For at komme i betragtning skal buddet præcist
anføre, hvilken type olie det vedrører.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlig betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 23.

BILAG

PARTI A

1. **Aktion nr.:** 142/98 (parti A1); 143/98 (parti A2); 144/98 (parti A3).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Angola.
3. **Modtagerens repræsentant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, tlf. (244-2) 39 13 39; fax: 39 25 31; telex: 0991/3397 DELCEE AN.
4. **Bestemmelsesland:** Angola.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes** ⁽³⁾: vegetabilsk olie: dvs. enten raffineret sojabønneolie eller raffineret solsikkeolie.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 500.
7. **Antal partier:** 1 i 3 delmængder (parti A1: 300 tons; parti A2: 100 tons; parti A3: 100 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁶⁾: —
9. **Emballering** ⁽¹⁰⁾: se EFT C 267 af 13.9.1996, s. 1 (10.1 A, B og C.1).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁵⁾: se EFT C 114 af 29.4.1991, s. 1 (III.A.3).
— sprog, der skal benyttes ved mærkningen: portugisisk.
— Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** tilvejebringelse af raffineret vegetabilsk olie produceret i Fællesskabet. Tilvejebringelsen af solsikkeolie kan ikke vedrøre et produkt, der er fremstillet og/eller emballeret efter proceduren for aktiv forædling.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit bestemmelsessted. ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾
13. **Alternativt leveringsstadium:** frit afskibningshavn.
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** parti A1: Somatrading (off port of Luanda); parti A2: A.M.I. (off port of Lobito); parti A3: SOCOSUL — Lubango (180 km from Namibe).
— transithavn eller -lager: —
— transportvej over land: —
17. **Periode eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
— første frist: 15.8.1999
— anden frist: 29.8.1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
— første frist: 21.6-4.7.1999
— anden frist: 5.-18.7.1999.
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
— første frist: 25.5.1999
— anden frist: 8.6.1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 15 EUR/t.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard; Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex 25670 AGREC B; fax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (udelukkende).
22. **Eksportrestitution:** —

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Leverandøren leverer ved varens levering til modtageren eller hans stedfortræder følgende dokument:
— sanitært certifikat.
- (⁵) Uanset EFT C 114 af 29.4.1991, punkt III A 3 c), affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«.
- (⁶) For at komme i betragtning skal der i budet præcist anføres, hvilken type af olie det vedrører.
- (⁷) Ud over bestemmelserne i artikel 14, nr. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 må chartrede fartøjer ikke være opført på nogen af de seneste fire kvartalslister over tilbageholdte fartøjer, der offentliggøres i henhold til Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Rådets direktiv 95/21/EF (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)).
- (⁸) Omkostninger og havneafgifter (navnlig EP-14, EP-15 og EP-17) afholdes af tilslagsmodtageren. Som undtagelse fra artikel 15, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 afholdes omkostninger og afgifter i forbindelse med toldformaliteterne af tilslagsmodtageren og anses for at være inkluderet i budet.
- (⁹) Raffineret sojaolie skal opfylde følgende krav:
— udseende ved stuetemperatur: klar og skinnende
— smag og lugt: neutral
— frie fedtsyrer: højst 0,1 %
— vand og urenheder: højst 0,05 %
— farve, Lovibond 5 1/4" (rød/gul): højst 1,5/15
— peroxidtal: højst 2 milliækvivalenter pr. kg
— rumvægt ved 20 °C: 0,91-0,93 g pr. cm³
— refraktionstal ved 20 °C: 1,470-1,476
— jodtal (Wijs): 125-140 g pr. 100 g.
- (¹⁰) Anbringes i 20-fods containere. Der fritages for betaling af ventepenge for containere i mindst 15 dage.
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 991/1999
af 10. maj 1999
om levering af flækærter som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og
ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
flækærter;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse af produkter, der i henhold til
Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal leveres som led i

Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er blandt andet
nødvendigt at præcisere frister og leveringsbetingelser ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i bila-
gene anførte modtagere skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes flækærter efter bestemmelserne i forordning (EF)
nr. 2519/97 og på de i bilaget anførte betingelser. Tilde-
ling af leveringerne sker ved licitation.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlige betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 1999.

På Kommissionens vegne
Franz FISCHLER
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 23.

BILAG

PARTI A

1. **Aktion nr.:** 145/98 (parti A1); 146/98 (parti A2); 147/98 (parti A3).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Angola
3. **Modtagerens repræsentant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola (tlf.: (244-2) 39 13 39, telex: 0991/3397 DELCEE AN; fax: 39 25 31)
4. **Bestemmelsesland:** Angola.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes** ⁽⁷⁾: flækærter.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 1 500.
7. **Antal partier:** 1 i 3 delmængder (parti A1: 1 000 tons; parti A2: 300 tons; parti A3: 200 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁴⁾: —
9. **Emballering** ⁽⁵⁾: se EFT C 267 af 13.9.1996, s. 1 (4.0 A 1.c, 2.c og B.1). eller (2.1 A 1.a, 2.a og B.1).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29.4.1991, s. 1 (IV.A.3).
— sprog, der skal benyttes ved mærkningen: portugisisk.
— Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked
Produktet skal stamme fra Fællesskabet.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit bestemmelsessted ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾.
13. **Alternativt leveringsstadium:** frit afskibningshavn, fob stuvet.
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** parti A1: Somatradning (off port of Luanda); parti A2: A.M.I. (off port of Lobito) parti A3: SOCOSUL — Lubango (180 km from Namibe).
— transithavn eller -lager: —
— transportvej over land: —
17. **Periodste eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
— første frist: 15.8.1999
— anden frist: 29.8.1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
— første frist: 21.6.—4.7.1999
— anden frist: 5.—18.7.1999.
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
— første frist: 25.5.1999
— anden frist: 8.6.1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 5 EUR/t.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (udelukkende).
22. **Eksportrestitution:** —

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Leverandøren leverer ved varens levering til modtageren eller hans stedfortræder følgende dokumenter:
— phytosanitært certifikat.
- (⁵) Med henblik på eventuel omladning i andre sække skal leverandøren levere 2 % tomme ekstra sække af samme kvalitet som de sække, hvori varen er emballeret, med et stort »R« påført efter påskriften.
- (⁶) Uanset EFT C 114, punkt IV A 3 c), affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«, og punkt IV A 3b), affattes påskriften således: »pois cassés«.
- (⁷) Gule ærter (*Pisum sativum*) bestemt til konsum, nyhøstede. Ærterne må ikke være kunstigt farvede. Flækærterne skal være dampbehandlede i mindst to minutter eller være gasbehandlede (^{*)}, og de skal opfylde følgende krav:
— vandindhold: højst 15 %
— fremmedlegemer: højst 0,1 %
— brudsærter: højst 10 % (ved brudsærter forstås de dele af ærter, der falder gennem en rundthulssigte på 5 mm)
— procentdel med anden eller afvigende farve: højst 1,5 %
— tilberedningstid: højst 45 min. efter opblødning (12 timer) eller højst 60 min. uden opblødning.
- (⁸) Ud over bestemmelserne i artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 må chartrede fartøjer ikke være opført på nogen af de seneste fire kvartalslister over tilbageholdte fartøjer, der offentliggøres i henhold til Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Rådets direktiv 95/21/EF (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)).
- (⁹) Omkostninger og havneafgifter (navnlig EP-14, EP-15 og EP-17) afholdes af tilslagsmodtageren. Som undtagelse fra artikel 15, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 afholdes omkostninger og afgifter i forbindelse med toldformaliteterne af tilslagsmodtageren og anses for at være inkluderet i budet.

(^{*}) Tilslagsmodtageren leverer ved varens levering til modtageren eller hans stedfortræder fumigeringscertifikat.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 992/1999
af 10. maj 1999
om levering af korn som fødevarehjælp

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96
af 27. juni 1996 om fødevarehjælpspolitik og fødevare-
hjælpsforvaltning og om særlige aktioner til støtte for
fødevaresikkerheden ⁽¹⁾, særlig artikel 24, stk. 1, litra b), og
ud fra følgende betragtninger:

Den nævnte forordning indeholder en liste over de lande
og organer, der kan modtage fællesskabsbistand, og fast-
sætter de generelle kriterier for transport af fødevare-
hjælpen ud over fob-stadiet;

som følge af flere afgørelser vedrørende tildeling af føde-
varehjælp har Kommissionen tildelt visse modtagere
korn;

disse leveringer bør foretages i overensstemmelse med de
regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr.
2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestem-
melser for tilvejebringelse i Fællesskabet af produkter, der
i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal

leveres som led i Fællesskabets fødevarehjælp ⁽²⁾; det er
blandt andet nødvendigt at præcisere frister og leverings-
betingelser samt den fremgangsmåde, der skal følges ved
bestemmelsen af de heraf følgende omkostninger —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med henblik på levering som fødevarehjælp til de i bila-
gene anførte modtagere skal der i Fællesskabet tilveje-
bringes korn efter bestemmelserne i forordning (EF) nr.
2519/97 og på de i bilaget anførte betingelser.

Den bydende anses for at være bekendt med de generelle
og særlige betingelser og for at have accepteret dem.
Enhver anden betingelse eller ethvert forbehold i hans
bud anses for ikke at være skrevet.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggø-
relsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 166 af 5.7.1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 23.

BILAG

PARTI A

1. **Aktion nr.:** 139/98 (parti A1); 140/98 (parti A2); 141/98 (parti A3).
2. **Modtager** ⁽²⁾: Angola.
3. **Modtagerens repræsentant:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola tlf.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, telex: 0991/3397 DELCEE AN.
4. **Bestemmelsesland:** Angola.
5. **Produkt, der skal tilvejebringes:** majs.
6. **Samlet mængde (tons netto):** 3 000.
7. **Antal partier:** 1 i 3 delmængder (parti A1: 2 500 tons; parti A2: 300 tons; parti A3: 200 tons).
8. **Produktets karakteristika og kvalitet** ⁽³⁾ ⁽⁵⁾: se EFT C 114 af 29.4.1991, s. 1 [II A 1 d)].
9. **Emballering** ⁽⁷⁾: se EFT C 267 af 13.9.1996, s. 1 (1.0 A 1.a, 2.a og B.2).
10. **Etikettering eller mærkning** ⁽⁶⁾: se EFT C 114 af 29.4.1991, s. 1 [II.A.3].
 - sprog, der skal benyttes ved mærkningen: portugisisk.
 - Yderligere angivelser: —
11. **Den måde, produktet tilvejebringes på:** Fællesskabets marked.
12. **Forudset leveringsstadium:** frit bestemmelsessted. ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾.
13. **Alternativt leveringsstadium:** frit afskibningshavn, fob stuvet.
14. a) **Afskibningshavn:** —
b) **Lasteadresse:** —
15. **Lossehavn:** —
16. **Bestemmelsessted:** parti A1: Somatrading (off port of Luanda); parti A2: A.M.I. (off port of Lobito) parti A3: SOCOSUL — (180 km from Namibe).
 - transithavn eller -lager: —
 - transportvej over land: —
17. **Periodste eller sidste dato for levering på det forudsete stadium:**
 - første frist: 8.8.1999
 - anden frist: 22.8.1999.
18. **Periode eller sidste dato for levering på det alternative stadium:**
 - første frist: 14.-27.6.1999
 - anden frist: 28.6-11.7.1999.
19. **Frist for indgivelse af bud (klokken 12, Bruxelles-tid):**
 - første frist: 25.5.1999
 - anden frist: 8.6.1999.
20. **Budsikkerhedens størrelse:** 5 EUR/t.
21. **Adresse for indsendelse af bud og budsikkerheder** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04 (udelukkende).
22. **Eksportrestitution** ⁽⁴⁾: restitutionen anvendelig den 21.5.1999, fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 909/1999 (EFT L 114 af 1.5.1999, s. 29).

Noter:

- (¹) Yderligere oplysninger: André Debongnie (tlf. (32-2) 295 14 65)
Torben Vestergaard (tlf. (32-2) 299 30 50).
- (²) Leverandøren retter så hurtigt som muligt henvendelse til modtageren eller hans repræsentant for at aftale, hvilke forsendelsesdokumenter der er nødvendige.
- (³) Leverandøren overdrager modtageren en attest fra en officiel instans, hvori det for det leverede produkts vedkommende attesteres, at de gældende normer vedrørende nuklear stråling i den pågældende medlemsstat ikke er blevet overtrådt. Radioaktivitetsattesten skal indeholde oplysning om indholdet af cæsium 134 og 137 og af jod 131.
- (⁴) Kommissionens forordning (EF) nr. 259/98 (EFT L 25 af 31.1.1998, s. 39) er gældende for eksportrestitutionen. Den i artikel 2 i ovennævnte forordning anførte dato er den, der omhandles i punkt 22 i dette bilag.
- (⁵) Leverandøren leverer ved varens levering til modtageren eller hans stedfortræder følgende dokument:
— phytosanitært certifikat.
- (⁶) Uanset EFT C 114, punkt II A 3 c) affattes påskriften således: »Det Europæiske Fællesskab«.
- (⁷) Med henblik på eventuel omladning i andre sække skal leverandøren levere 2 % tomme ekstra sække af samme kvalitet som de sække, hvori varen er emballeret, med et stort »R« påført efter påskriften.
- (⁸) Omkostninger og havneafgifter (navnlig EP-14, EP-15 og EP-17) afholdes af tilslagsmodtageren. Som undtagelse fra artikel 15, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 afholdes omkostninger og afgifter i forbindelse med toldformaliteterne af tilslagsmodtageren og anses for at være inkluderet i budet.
- (⁹) Ud over bestemmelserne i artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2519/97 må chartrede fartøjer ikke være opført på nogen af de seneste fire kvartalslister over tilbageholdte fartøjer, der offentliggøres i henhold til Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Rådets direktiv 95/21/EF (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)).
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 993/1999

af 10. maj 1999

om udstedelse af importlicenser for hvidløg med oprindelse i Kina

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96
af 28. oktober 1996 om den fælles markedsordning for
frugt og grøntsager ⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens
forordning (EF) nr. 857/1999 ⁽²⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr.
1137/98 af 29. maj 1998 om en beskyttelsesforanstaltning
for indførsel af hvidløg med oprindelse i Kina ⁽³⁾, særlig
artikel 1, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

I medfør af Kommissionens forordning (EØF) nr. 1859/
93 ⁽⁴⁾, ændret ved forordning (EF) nr. 1662/94 ⁽⁵⁾, kan
hvidløg importeret fra tredjelande kun overgå til fri
omsætning i Fællesskabet, hvis der forelægges en import-
licens;

i artikel 1, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1137/98 begrænses
udstedelse af importlicenser for hvidløg med oprindelse i
Kina og for ansøgninger, der indgives i perioden 1. juni
1998 til 31. maj 1999, til en maksimal månedlig mængde;

under hensyntagen til kriterierne i artikel 1, stk. 2, i
nævnte forordning og til de allerede udstedte importli-
censer overstiger de mængder, der er ansøgt om siden den
7. maj 1999, den i bilaget til nærværende forordning
nævnte maksimale månedlige mængde for maj 1999; det
bør derfor fastsættes, i hvilket omfang der kan udstedes
importlicenser for disse ansøgninger; følgelig bør det
afvises at udstede licenser for ansøgninger, der er indgivet
efter den 7. maj 1999 og før den 1. juni 1999 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De importlicenser, der var ansøgt om i henhold til artikel
1 i forordning (EØF) nr. 1859/93 fra 7. maj 1999 for
hvidløg henhørende under KN-kode 0703 20 00 med
oprindelse i Kina, udstedes for 3,92218 % af den ansøgte
mængde under hensyntagen til de oplysninger,
Kommissionen havde modtaget den 10. maj 1999.

For de nævnte produkter afvises de importlicensansøg-
ninger, der er indgivet efter den 7. maj 1999 og før den 1.
juni 1999.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 11. maj 1999.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver
medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. maj 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 297 af 21.11.1996, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 108 af 27.4.1999, s. 7.

⁽³⁾ EFT L 157 af 30.5.1998, s. 107.

⁽⁴⁾ EFT L 170 af 13.7.1993, s. 10.

⁽⁵⁾ EFT L 176 af 9.7.1994, s. 1.

RÅDETS DIREKTIV 1999/32/EF

af 26. april 1999

om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 130 S, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

i overensstemmelse med fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾,

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets miljøpolitiske mål og principper, som er anført i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i femte miljøhandlingsprogram ⁽⁴⁾, på grundlag af principperne i traktatens artikel 130 R, skal bl.a. sikre effektiv beskyttelse af befolkningen mod den erkendte sundhedsfare ved svovldioxidemissioner og beskytte miljøet ved at forhindre, at svovldepositionen overskrider de kritiske belastninger og niveauer;
- (2) ifølge traktatens artikel 129 indgår kravene vedrørende sundhedsbeskyttelse som led i Fællesskabets politik på andre områder, og ifølge traktatens artikel 3, litra o), skal Fællesskabets virke indebære bidrag til opnåelse af et højt sundhedsbeskyttelsesniveau;
- (3) svovldioxidemission bidrager betydeligt til forsurening inden for Fællesskabet, og svovldioxid indvirker endvidere direkte på menneskers sundhed og på miljøet;
- (4) forsurening og svovldioxid i atmosfæren beskadiger følsomme økosystemer, forringer biodiversiteten og den rekreative værdi og indvirker tillige negativt på afgrødeproduktionen og skovenes vækst; sur nedbør i byerne kan forårsage betydelige skader på såvel moderne som historiske bygninger; forurening med svovldioxid kan endvidere have betydelig indvirkning på sundheden, navnlig for de befolkningsgrupper, der lider af luftvejssygdomme;

(5) forsurening er et grænseoverskridende fænomen, der kræver løsninger på fællesskabsplan såvel som på nationalt eller lokalt plan;

(6) emissionen af svovldioxid medvirker til dannelse af partikler i atmosfæren;

(7) Fællesskabet og de enkelte medlemsstater er kontraherende parter i UNECE-konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande; i henhold til anden UNECE-protokol om grænseoverskridende forurening med svovldioxid skal de kontraherende parter nedsætte deres SO₂-emissioner i overensstemmelse med eller ud over den nedsættelse på 30 %, som er fastsat i første protokol, og eftersom anden UNECE-protokol bygger på den forudsætning, at de kritiske belastninger og niveauer fortsat vil blive oversteget på nogle følsomme områder; det vil stadig være nødvendigt med foranstaltninger til at mindske SO₂-emissionerne, hvis målene i femte handlingsprogram på miljøområdet skal overholdes; de kontraherende parter bør derfor mindske emissionen af svovldioxid yderligere i betydelig grad;

(8) svovl, som i små mængder er naturligt forekommende i olie og kul, har i årtier været erkendt som den største kilde til emission af svovldioxid, der er en af hovedårsagerne til »sur nedbør« og en af de vigtigste årsager til luftforureningen i mange by- og industriområder;

(9) Kommissionen har for nylig offentliggjort en meddelelse vedrørende en omkostningseffektiv strategi til bekæmpelse af forsurening inden for Fællesskabet; heri fremhæves det, at bekæmpelse af svovldioxidemissioner fra forbrænding af visse flydende brændstoffer bør være en integrerende del af denne omkostningseffektive strategi; Fællesskabet erkender, at der er behov for foranstaltninger vedrørende alle andre brændstoffer;

(10) undersøgelser har vist, at fordelene ved at mindske SO₂-emissionerne ved at nedsætte svovlindholdet i brændstofferne ofte vil være betydeligt større end omkostningerne for industrien under dette direktiv, og teknologien til at nedbringe svovlniveauet i flydende brændstoffer findes og er veletableret;

⁽¹⁾ EFT C 190 af 21.6.1997, s. 9, og EFT C 259 af 18.8.1998, s. 5.

⁽²⁾ EFT C 355 af 21.11.1997, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13.5.1998 (EFT C 167 af 1.6.1998, s. 111), Rådets fælles holdning af 6.10.1998 (EFT C 364 af 25.11.1998, s. 20) og Europa-Parlamentets afgørelse af 9.2.1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 5.

- (11) i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet, jf. traktatens artikel 3 B, er det ikke muligt for de enkelte medlemsstater hver for sig effektivt at reducere emissionerne af svovldioxid fra forbrænding af visse typer flydende brændstof; ikke-samordnede foranstaltninger giver ingen sikkerhed for opfyldelse af det ønskede mål, og sådanne foranstaltninger kan endvidere virke mod hensigten og vil medføre betydelig usikkerhed på markedet for de pågældende brændstoffer; i betragtning af behovet for at mindske svovldioxidemissionerne i hele Fællesskabet er det mere effektivt at handle på fællesskabsplan; i dette direktiv er kravene begrænset til det minimum, der er nødvendigt for opfyldelsen af det ønskede mål;
- (12) Kommissionen blev ved Rådets direktiv 93/12/EØF af 23. marts 1993 om svovlindholdet i visse flydende brændstoffer⁽¹⁾ anmodet om at forelægge Rådet et forslag, der skulle foreskrive lavere grænseværdier for svovlindholdet i gasolie og nye grænseværdier for jetpetroleum; det er hensigtsmæssigt at fastlægge grænseværdierne for svovlindholdet i andre flydende brændstoffer, navnlig fuelolie, fuelolie til bunkerbrug, marinegasolier og gasolier på grundlag af undersøgelser af omkostningseffektiviteten;
- (13) i overensstemmelse med traktatens artikel 130 T er dette direktiv ikke til hinder for, at de enkelte medlemsstater opretholder eller indfører strengere beskyttelsesforanstaltninger; disse foranstaltninger skal være forenelige med traktaten og skal meddeles Kommissionen;
- (14) inden en medlemsstat indfører nye, strengere beskyttelsesforanstaltninger, skal den meddele udkastet til foranstaltningerne til Kommissionen efter proceduren i Rådets direktiv 83/189/EØF af 28. marts 1983 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter⁽²⁾;
- (15) med hensyn til grænsen for svovlindholdet i fuelolie bør der åbnes mulighed for undtagelser i medlemsstater og regioner inden for disse, hvor miljøvilkårene tillader det;
- (16) med hensyn til grænsen for svovlindholdet i fuelolie bør der endvidere åbnes mulighed for undtagelser for anvendelse af fuelolie i fyringsanlæg, som opfylder emissionsgrænseværdierne i Rådets direktiv 88/609/EØF af 24. november 1988 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg⁽³⁾; som følge af den forestående revision af direktiv 88/609/EØF kan det blive nødvendigt at gennemgå og om nødvendigt revidere visse bestemmelser i nærværende direktiv;
- (17) de gennemsnitlige svovldioxidemissioner fra forbrændingsanlæg på raffinaderier, der ikke er omfattet af artikel 3, stk. 3, nr. i), litra c), i nærværende direktiv bør ikke overskride de grænser, der er fastsat i direktiv 88/609/EØF eller en eventuelt fremtidig revision af dette direktiv; ved anvendelsen af nærværende direktiv bør medlemsstaterne sørge for, at erstatning med andre brændstoffer end dem, der er nævnt i artikel 2, ikke medfører forøgede emissioner af forurenende forureningsemner;
- (18) der er i direktiv 93/12/EØF allerede fastsat en grænseværdi på 0,2 % for svovlindholdet i gasolier; denne grænseværdi bør ændres til 0,1 % inden den 1. januar 2008;
- (19) i overensstemmelse med tiltrædelsesakten af 1994 er Østrig og Finland i en periode på fire år fra tiltrædelsesdatoen undtaget fra bestemmelserne i direktiv 93/12/EØF vedrørende svovlindholdet i gasolie;
- (20) grænseværdierne på 0,2 % (fra år 2000) og på 0,1 % (fra år 2008) for svovlindholdet i gasolier til brug i søgående skibe kan indebære tekniske og økonomiske problemer for Grækenland inden for hele det græske område, for Spanien med hensyn til De Kanariske Øer, for Frankrig med hensyn til de franske oversøiske departementer og for Portugal med hensyn til arkipelagene Madeira og Azorerne; en undtagelse for Grækenland, De Kanariske Øer, de franske oversøiske departementer og arkipelagene Madeira og Azorerne kan ikke ventes at få negative virkninger for markedet for gasolie til skibsfart, og eksport af gasolie til skibsfart fra Grækenland, De Kanariske Øer, de franske oversøiske departementer og arkipelagene Madeira og Azorerne til andre medlemsstater bør opfylde de gældende krav i modtagermedlemsstaten; Grækenland, De Kanariske Øer, de franske oversøiske departementer og arkipelagene Madeira og Azorerne bør derfor undtages fra grænseværdierne for svovl for gasolie til skibsfart;

⁽¹⁾ EFT L 74 af 27.3.1993, s. 81.

⁽²⁾ EFT L 109 af 26.4.1983, s. 8. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/139/EF (EFT L 32 af 10.2.1996, s. 31).

⁽³⁾ EFT L 336 af 7.12.1988, s. 1. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/66/EF (EFT L 337 af 24.12.1994, s. 83).

- (21) svovlemissioner fra skibsfarten, som skyldes brug af bunkerolier med et højt svovlindhold, bidrager til SO₂-forureningen og problemerne med forsuring; Fællesskabet vil i forbindelse med de løbende og fremtidige forhandlinger om MARPOL-konventionen inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) arbejde på en mere effektiv beskyttelse af de områder, der er følsomme over for SO_x-udledninger, samt på sænkning af den generelt anvendte grænseværdi for bunkerolie (på i øjeblikket 4,5 %); Fællesskabets initiativer for at få erklæret Nordsøen/Kanalen for et særligt kontrolområde med hensyn til lave SO_x-emissioner bør videreføres;
- (22) forskningen i virkningerne af forsureningen på økosystemerne og på den menneskelige organisme må intensiveres; Fællesskabet støtter denne forskning inden for rammerne af femte forskningsrammeprogram (¹);
- (23) hvis forsyningerne af råolie, olieprodukter eller andre kulbrinter afbrydes, kan Kommissionen tillade, at der anvendes en højere grænseværdi inden for en medlemsstats område;
- (24) medlemsstaterne bør indføre passende ordninger til overvågning af overholdelsen af dette direktivs bestemmelser; de bør tilsende Kommissionen rapporter om svovlindholdet i flydende brændstoffer;
- (25) af hensyn til klarheden bør direktiv 93/12/EØF ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med dette direktiv er at mindske emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse typer flydende brændstof og derved reducere de skadelige virkninger af denne emission for mennesker og miljø.

2. Reduktion af emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer skal opnås ved fastsættelse af grænser for svovlindholdet for sådanne brændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes på medlemsstaternes område.

Grænserne for svovlindholdet i visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer som fastsat i dette direktiv gælder imidlertid ikke for:

- a) — mineraloliebaserede flydende brændstoffer, der

- anvendes af søgående skibe, bortset fra brændstoffer, der omfattes af definitionen i artikel 2, nr. 3
- gasolie til skibe, der anvendes af skibe, som krydser en grænse mellem et tredjeland og en medlemsstat

- b) brændstoffer, der er bestemt til forarbejdning inden endelig forbrænding
- c) brændstoffer, der skal forarbejdes i raffinaderiindustrien.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »fuelolie«:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 2710 00 71 til 2710 00 78
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som (bortset fra gasolie som defineret i nr. 2 og 3) ud fra sine destillationsgrænser henhører under de svære olier, der er bestemt til anvendelse som brændstof, og hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C efter ASTM D86-metoden. Kan destillationen ikke bestemmes efter ASTM D86-metoden, klassificeres olieproduktet også som fuelolie

2) »gasolie«:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 2710 00 67 eller 2710 00 68
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som ud fra sine destillationsgrænser henhører under de mellemdestillater, der er bestemt til anvendelse som brændstof, og hvoraf mindst 85 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 350 °C efter ASTM D86-metoden.

Dieselolie som defineret i artikel 2, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (²) er ikke omfattet af denne definition. Brændstoffer til mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugstraktorer er heller ikke omfattet af denne definition

- 3) »Marinegasolier«: brændstof til skibe, der svarer til definitionen i nr. 2, eller som har en viskositet eller vægtyfylde, der ligger inden for grænserne for viskositeten eller densiteten for skibsddestillater i tabel 1 i ISO 8217 (1996)

(¹) EFT L 26 af 1.2.1999, s. 1.

(²) EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

- 4) »ASTM-metode«: de prøvemeter, der er fastlagt af American Society for Testing and Materials i 1976-udgaven af standarddefinitioner og specifikationer for mineralolieprodukter og smøremidler
- 5) »fyringsanlæg«: ethvert teknisk apparatur, hvori brændstoffer forbrændes med henblik på anvendelse af den producerede varme
- 6) »kritisk belastning (tålegrænse)«: en kvantitativ beregning af det niveau for udsættelse for et eller flere forurenende stoffer, under hvilket der, ifølge den nuværende viden, ikke er tale om nævneværdige skadelige virkninger på bestemte følsomme miljøfaktorer.

Artikel 3

Maksimalt svovlindhold i fuelolie

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fuelolie ikke anvendes på deres område fra den 1. januar 2003, hvis svovlindholdet overstiger 1,00 % i masse.
2. En medlemsstat kan tillade, at fuelolier med et svovlindhold på mellem 1,00 og 3,00 % i masse anvendes i dele af eller hele dens område, forudsat at Fællesskabets luftkvalitetsnormer for svovldioxid som fastsat i direktiv 80/779/EØF⁽¹⁾ eller andre fællesskabsbestemmelser, der ophæver eller erstatter disse normer, overholdes, og forudsat at emissionerne ikke bidrager til overskridelse af de kritiske belastninger i nogen medlemsstat. Denne tilladelse gælder kun, så længe emissionerne fra en medlemsstat ikke bidrager til overskridelse af de kritiske belastninger i nogen medlemsstat.
3. i) Med forbehold af en tilstrækkelig overvågning af emissionerne fra de kompetente myndigheders side finder stk. 1 og 2 ikke anvendelse på fuelolier, der anvendes:
- a) i fyringsanlæg, som er omfattet af direktiv 88/609/EØF, og som betragtes som nye anlæg efter definitionen i artikel 2, stk. 9, i nævnte direktiv, og som overholder de SO₂-emissionsgrænser for sådanne anlæg, der er fastsat i artikel 4 og i bilag IV til nævnte direktiv
- b) i andre fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er 1 700 mg SO₂/Nm³ eller derunder med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

- c) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), uanset typen af brændstof eller brændstofkombinationer, i gennemsnit ligger inden for en grænse, der skal fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må være over 1 700 mg/Nm³.
- ii) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fyringsanlæg, som anvender fuelolie med en svovlkoncentration over den i stk. 1 fastsatte, ikke kan drives, medmindre en kompetent myndighed udsteder en tilladelse hertil, hvori emissionsgrænserne er fastsat.

4. Bestemmelserne i stk. 3 gennemgås og revideres om nødvendigt i lyset af en eventuel fremtidig revision af direktiv 88/609/EØF.

5. Hvis en medlemsstat agter at benytte mulighederne i stk. 2, giver den Kommissionen og offentligheden meddelelse herom mindst 12 måneder forinden. Kommissionen skal have forelagt tilstrækkelige oplysninger til, at den kan vurdere, om kriterierne i stk. 2 er opfyldt. Kommissionen underretter de andre medlemsstater.

Inden seks måneder efter datoen for modtagelsen af underretningen fra en medlemsstat gennemgår Kommissionen de påtænkte foranstaltninger og træffer efter proceduren i artikel 9 en beslutning, som den meddeler medlemsstaterne. Beslutningen revideres hvert ottende år på grundlag af oplysninger, som de pågældende medlemsstater tilsender Kommissionen efter proceduren i artikel 9.

Artikel 4

Maksimalt svovlindhold i gasolie

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at gasolie, herunder marinegasolier, ikke anvendes på deres område fra:
- 1. juli 2000, hvis deres svovlindhold overstiger 0,20 % efter vægt
- 1. januar 2008, hvis deres svovlindhold overstiger 0,10 % efter vægt.
2. Uanset stk. 1 kan Spanien for De Kanariske Øer, Frankrig for de franske oversøiske departementer, Grækenland for hele eller dele af Grækenlands område samt Portugal for arkipelagerne Madeira og Azorerne tillade anvendelse af gasolie til skibe med et svovlindhold, der overstiger de grænser, der er fastsat i stk. 1.

⁽¹⁾ EFT L 229 af 30.8.1980, s. 30. Direktivet er senest ændret ved direktiv 91/692/EØF (EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48).

3. En medlemsstat kan tillade, at gasolier med et svovlindhold på mellem 0,10 og 0,20 % efter vægt anvendes på dele af eller hele dens område, forudsat at Fællesskabets luftkvalitetsnormer for svovldioxid som fastsat i direktiv 80/779/EØF eller andre fællesskabsbestemmelser, der ophæver og erstatter disse normer og andre relevante fællesskabsbestemmelser, overholdes, og forudsat at emissionerne ikke bidrager til overskridelse af de kritiske belastninger i nogen medlemsstat. Denne tilladelse gælder kun, så længe emissionerne fra en medlemsstat ikke bidrager til overskridelse af de kritiske belastninger i nogen medlemsstat, og senest indtil den 1. januar 2013.

4. Hvis en medlemsstat agter at benytte mulighederne i stk. 3, giver den Kommissionen og offentligheden meddelelse herom mindst 12 måneder forinden. Kommissionen skal have forelagt tilstrækkelige oplysninger til, at den kan vurdere, om kriterierne i stk. 3 er opfyldt. Kommissionen underretter de andre medlemsstater.

Inden seks måneder efter datoen for modtagelsen af underretningen fra en medlemsstat gennemgår Kommissionen de påtænkte foranstaltninger og træffer efter proceduren i artikel 9 en beslutning, som den meddeler medlemsstaterne.

Artikel 5

Ændringer i brændstofforsyningerne

Hvis en medlemsstat som følge af en pludselig ændring i forsyningerne med råolie, olieprodukter eller andre carbonhydrider har vanskeligheder med at overholde grænserne for maksimalt svovlindhold i artikel 3 og 4, underretter den Kommissionen herom. Kommissionen kan tillade, at der anvendes en højere grænse på den pågældende medlemsstats område i en periode på højst seks måneder; den underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan inden en måned indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet. Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, kan inden for to måneder træffe anden afgørelse.

Artikel 6

Kontrol og analyse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved stikprøver at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3 og 4. Kontrollen påbegyndes senest seks måneder efter den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende

brændstof træder i kraft. Kontrollen foretages med en sådan hyppighed og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof.

2. Som referencemetode til bestemmelse af svovlindholdet benyttes:

- a) ISO-metode 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for fuelolie og marinegasolier
- b) EN-metode 24260 (1987), ISO 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for gasolie.

Voldgiftsmetoden bliver PrEN ISO 14596. Den statistiske fortolkning af kontrollen med svovlindholdet i de gasolier, der anvendes, foretages i overensstemmelse med ISO-standard 4259 (1992).

Artikel 7

Rapportering og gennemgang

1. På grundlag af resultaterne af det kontrol- og analysearbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, sender medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen en kortfattet rapport om svovlindholdet i de flydende brændstoffer, der er omfattet af dette direktiv, og som er anvendt på deres område i det foregående kalenderår. Rapporten skal indeholde en liste over de undtagelser, der er indrømmet i henhold til artikel 3, stk. 3.

2. På grundlag af bl.a. de årlige rapporter, der fremsendes i henhold til stk. 1, og de iagttagne tendenser med hensyn til luftkvalitet og forsuring forelægger Kommissionen senest den 31. december 2006 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen kan vedlægge rapporten forslag til revision af dette direktiv, herunder navnlig grænseværdierne for de forskellige brændstofkategorier og undtagelserne i medfør af artikel 3, stk. 2 og 3, og artikel 4, stk. 2 og 3.

3. Kommissionen overvejer, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forsuring, der skyldes forbrænding af andre brændstoffer til skibe end dem, der er omhandlet i artikel 2, stk. 3, og fremsætter om fornødent forslag herom inden udgangen af år 2000.

Artikel 8

Ændringer af direktiv 93/12/EØF

1. Direktiv 93/12/EØF ændres således:

- a) Artikel 1, stk. 1, litra a), og stk. 2, ophæves.

b) Artikel 2, stk. 2, første afsnit, og stk. 3, ophæves.

c) Artikel 3 og 4 ophæves

2. Stk. 1 anvendes fra 1. juli 2000.

Artikel 9

Rådgivende udvalg

Kommissionen bistås af et udvalg af rådgivende karakter, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 10

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. juli 2000. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offent-

liggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 12

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 26. april 1999.

På Rådets vegne

J. FISCHER

Formand

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 27. april 1999

om godkendelse af betingelserne for at anvende det grafiske symbol for kvalitetslandbrugsprodukter, der er specifikke for de franske oversøiske departementer

(meddelt under nummer K(1999) 1051)

(Kun den franske tekst er autentisk)

(1999/315/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3763/91
af 16. december 1991 om særlige foranstaltninger for visse
landbrugsprodukter til fordel for de franske oversøiske
områder (OD)⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr.
2598/95⁽²⁾, særlig artikel 20, stk. 3,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr.
1418/96 af 22. juli 1996 om regler for anvendelsen af et
grafisk symbol for kvalitetslandbrugsprodukter, der er
specifikke for regioner i Fællesskabets yderste periferi⁽³⁾,
og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er i henhold til artikel 20, stk. 2, i forordning
(EØF) nr. 3763/91 indført et grafisk symbol for at
øge kendskabet til og forbruget af uforarbejdede
eller forarbejdede kvalitetslandbrugsprodukter, der
er specifikke for OD; Kommissionen har ved
forordning (EF) nr. 2054/96⁽⁴⁾ offentliggjort dette
symbol og betingelserne for at reproducere det;

- (2) ifølge artikel 20, stk. 3, i forordning (EØF) nr.
3763/91 skal betingelserne for at anvende det
grafiske symbol for kvalitetslandbrugsprodukter,
der er specifikke for OD, foreslås af erhvervsorgani-
sationerne, fremsendes af de nationale myndig-
heder og godkendes af Kommissionen; de franske
myndigheder har med positiv udtalelse fremsendt
disse anvendelsesbetingelser og de administrative
forskrifter, som de ansvarlige franske myndigheder
skal gå ud fra, når de giver tilladelse til at anvende
det grafiske symbol;

- (3) det vil med disse anvendelsesbetingelser være
muligt at nå de mål, der er opstillet i forbindelse
med indførelsen af det grafiske symbol; de bør
derfor godkendes —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Hermed godkendes de betingelser for at anvende det
grafiske symbol for specifikke kvalitetslandbrugspro-
dukter fra de franske oversøiske departementer, der er
fremlagt af de franske myndigheder og gengivet i bilaget.

⁽¹⁾ EFT L 356 af 24.12.1991, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 267 af 9.11.1995, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 182 af 23.7.1996, s. 9.

⁽⁴⁾ EFT L 280 af 31.10.1996, s. 1.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Artikel 3

Denne beslutning offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. april 1999.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

BILAG

Uddrag af forslag til de franske myndigheders cirkulære om betingelserne og de administrative forskrifter for brugen af det grafiske symbol for landbrugsprodukter, der er specifikke for OD.

UDDRAG

1. Brugen af det grafiske symbol, der blev indført efter artikel 20 i Rådets forordning (EF) nr. 3763/91, er forbeholdt uforarbejdede eller forarbejdede kvalitetslandbrugsprodukter eller -fiskerivarer, der er specifikke for de oversøiske departementer i deres egenskab af fjerntliggende områder.

2. De uforarbejdede landbrugsprodukter eller fiskerivarer skal være produceret i de oversøiske departementer.

For forarbejdede produkter, der er specifikke for de oversøiske departementer, og hvis vigtigste træk er den anvendte råvare, skal den eller de ingredienser, der karakteriserer det forarbejdede produkt, være produceret lokalt 100 %.

For forarbejdede produkter, for hvilke det vigtigste træk er fremstillingsmåden, tages der hensyn til nævnte fremstillingsmådes specificitet.

3. Produkterne skal have egenskaber, der er typiske for dem som produkter fra de oversøiske departementer, og som kan vedrøre betingelserne, metoderne og teknikkerne for deres dyrkning, produktion og fremstilling samt overholdelse af normer for præsentation og emballering.
4. Brugen af det grafiske symbol forbeholdes produkter af høj kvalitet. Kvaliteten defineres på grundlag af EU-lovgivningen eller, i mangel heraf, internationale normer.

Hvis der ikke findes EU-normer eller andre internationale normer, fastlægges egenskaberne af den regionale kommission for kvalitetslevnedsmidler på grundlag af forslag fra erhvervsorganisationer.

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 27. april 1999

om anvendelsen af artikel 9 i Rådets direktiv 96/67/EF på lufthavnen i Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

(meddelt under nummer K(1999) 1066)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/316/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
Europæiske Fællesskab,under henvisning til Rådets direktiv 96/67/EF af 15.
oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i
Fællesskabets lufthavne⁽¹⁾, særlig artikel 9, stk. 5,under henvisning til de tyske myndigheders anmodning
om godkendelse af deres beslutning af 26. januar 1999 og
efter høring af myndighederne,

efter høring af det rådgivende udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

I. ANVENDELSESOMRÅDET FOR DEN UNDTAGELSE, SOM TYSKLAND HAR MEDDELT

1. *Anmeldelsen fra de tyske myndigheder*

- (1) Ved brev af 28. januar 1999, som Kommissionen modtog den 29. januar, meddelte Tyskland en anmodning om godkendelse af forbundsregeringens beslutning af 26. januar 1999 om at indrømme lufthavnen i Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) en undtagelse, som

- forbyder udøvelsen af egen-handling og
- forbeholder lufthavnen i Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) retten til levering af tjenesteydelser til tredjemand

for de kategorier af ground handling-ydelser, der er anført i bilaget til direktivet under punkt 3 og 4, for så vidt angår fysisk håndtering af fragt og post mellem lufthavnsbygningen og flyet i forbindelse med såvel indgående og udgående fragt og post som fragt og post i transit, og punkt 5.4 og 5.6.

Undtagelsen indrømmes i henhold til direktivets artikel 9, stk. 1, litra b) og d), indtil den 31. december 2000.

- (2) Kommissionen offentliggjorde i overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 3, et resumé af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*⁽²⁾ og opfordrede de berørte parter til at fremsætte deres bemærkninger.

- (3) Kommissionen har i henhold til direktivets artikel 9, stk. 5, hørt den tyske regering den 22. og 24. marts 1999 vedrørende sit udkast til vurdering.

Grundlaget for undtagelsen

- (4) De almindelige regler for adgangen til ground handling-markedet er fastsat i direktivets artikel 6 og 7. Det fremgår klart af disse artikler, at der principielt skal være friest mulig adgang for størsteparten af de forskellige kategorier af ground handling-ydelser. For en lufthavn med et trafikvolumen som i Berlin-Tegel, foreskriver direktivet, at retten til egen-handling godkendes fra 1. januar 1998, og at ground handling-markedet åbnes for tredjemand fra den 1. januar 1999. Under henvisning til en lufthavns særlige situation eller opgaver og især sikkerhedsmæssige problemer, men også plads- og kapacitetsproblemer, som kan gøre sig gældende i bestemte dele af de fleste lufthavne, kræver direktivet imidlertid ikke fuldstændig fri adgang, men foreskriver et mindstemål af åbning såvel med hensyn til egen-handling som med hensyn til levering af tjenesteydelser til tredjemand for fire kategorier af ground handling-ydelser på forpladsen, dvs. i en særlig følsom zone i lufthavnen. Disse kategorier omfatter forpladshandling, bagagehåndtering, brændstof og oliepåfyldning samt visse aktiviteter i forbindelse med håndtering af fragt og post.
- (5) I direktivets artikel 9 er der desuden taget hensyn til, at der i bestemte tilfælde kan være alvorlige plads- og kapacitetsproblemer, der forhindrer en åbning af markedet i det foreskrevne omfang. I disse tilfælde kan der indrømmes midlertidige

⁽¹⁾ EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

⁽²⁾ EFT C 64 af 6.3.1999, s. 9-11.

undtagelser for at give lufthavnen tid til at afhjælpe problemerne. Sådanne undtagelser kan derfor kun indrømmes i særlige tilfælde og har ikke til formål generelt at give lufthavnene ekstra tid til at efterkomme direktivets bestemmelser ud over, hvad der er fastsat i direktivets artikel 1.

- (6) En undtagelse kan kun indrømmes under henvisning til specifikke plads- og kapacitetsproblemer. Det er netop de tyske myndigheders begrundelse for at indrømme ovennævnte undtagelse i henhold til § 3 i »Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften«⁽³⁾, hvormed direktivet gennemføres i tysk ret.

2. *Situationen i lufthavnen i Berlin-Tegel*

2.1. *Bebrev af lufthavnen*

- (7) Indtil 1990 fungerede Berlin-Tegel som lufthavn for Vestberlin, mens Schönefeld var lufthavn for Østberlin, og Tempelhof hovedsagelig var forbeholdt militære aktiviteter. Efter genforeningen blev Tegel Berlins vigtigste lufthavn. Det forventes, at trafikmængden i Berlin vil stige med næsten 24 % mellem 1996 og 2002, hvilket ikke alene gør det nødvendigt, i hvert fald i første omgang, at holde alle tre lufthavne åbne og genåbne Tempelhof for civil trafik, men også skaber kapacitetsproblemer i Tegel, som er luftfartsselskabernes foretrukne lufthavn på grund af dens infrastruktur, og fordi den ligger tæt på byen.
- (8) På grund af den øgede efterspørgsel og problemerne i forbindelse med bl.a. den ineffektive udnyttelse af forpladsen, hvilket har medført for lange transittider, har forvaltningsorganet for Berlins lufthavne (BFG) og dets forretningspartnere besluttet at opføre den nye internationale Brandenburg-lufthavn på Schönefelds nuværende område, som er det eneste sted, der kan opfylde plads- og miljøkravene. Tegel, som i 1997 havde en trafik på næsten 9 millioner passagerer, vil imidlertid snart, og indtil den nye lufthavn står færdig, skulle stå for størstedelen af trafikken. Hvis Tempelhof bliver lukket som planlagt i 2001-2002, vil Tegel skulle overtage en stor del af denne trafik indtil 2007, hvor den nye lufthavn planlægges åbnet.

⁽³⁾ Det tyske statstidende Bundesgesetzblatt 1997, del 1, nr. 82, af 16. december 1997, s. 2885.

2.2. *Ground handling-ydelser*

- (9) Da de tyske myndigheder traf deres beslutning, var 54 ud af 59 ground handling-ydelser allerede åbne for konkurrence, dvs. alle ydelser i lufthavnsbygningen og visse ydelser på forpladsen, som f.eks. catering og levering af brændstof, hvilket involverede i alt 28 leverandører. Undtagelsen omfatter visse ydelser på forpladsen, der siden 1998 udelukkende er blevet leveret af et datterselskab til BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services), som lufthavnen er hovedaktionær i. Det drejer sig om bagagehåndtering (punkt 3 i bilaget til direktivet), lastning og losning af flyet og transport mellem flyet og terminalen (punkt 5.4), assistance ved start (punkt 5.6) samt håndtering af fragt og post (punkt 4).

II. DE TYSKE MYNDIGHEDERS BEGRUNDELSE

- (10) De tyske myndigheders beslutning begrundes med, at det ikke er muligt at åbne markedet for de pågældende ground handling-aktiviteter, da der ikke er tilstrækkelig plads og kapacitet på forpladsen til at give adgang til endnu en operatør, uanset om der er tale om en leverandør af ground handling-ydelser eller en bruger, der ønsker at udøve egen-handling.

1. *Kapacitetsproblemer*

- (11) Da Berlin-Tegel blev bygget, fastsattes dens kapacitet til 5,5 millioner passagerer. Siden 1990 har forvaltningsorganet for lufthavnen imidlertid skullet overkomme en overkapacitet på næsten 60 % som følge af den hurtige stigning i antallet af passagerer og i mængden af transporteret fragt. I 1996 havde lufthavnen således en trafik på 8,4 millioner passagerer og 24 000 tons fragt, hvilket svarede til en stigning på 80 % over ti år. Stillet over for denne udvikling har lufthavnen, som ikke kan udvides ud over sine nuværende grænser, og hvis nordlige del er forbeholdt militær brug, delvis kompenseret for sin kapacitetsmangel ved at skabe nye standpladser og flere indcheckningsskranker, hvilelokaler og parkeringspladser. I dag udnytter man således alle reservearealer fuldt ud, og der er ikke plads til flere ground handling-aktiviteter inden for det nuværende lufthavnsanlæg. Lufthavnen fungerer på grænsen til sin maksimale kapacitet, der som følge af ground handling-problemer er vurderet til 18 afgang og ankomster i timen, men som allerede nu overskrides adskillige gange hver dag. Trafikken ventes at stige fra 118 000 flybevægelser og 8 millioner passagerer i 1996 til 125 000 flybevægelser og 10,2 millioner passagerer i 2000.

- (12) Ifølge de tyske myndigheder forudsætter en fuld udnyttelse af ground handling-kapaciteten et omfattende samarbejde mellem de forskellige aktiviteter, især på forpladsen. For at kunne forvalte kapacitetsmanglen er det endvidere nødvendigt at ændre ground handling-proceduren i den nærmeste fremtid. Gennem flere år har der været en stor stigning i antallet af leverandører af visse ground handling-ydelser på forpladsen (catering, brændstof), hvilket har gjort forvaltningen af trafikken på forpladsen endnu vanskeligere.

2. Pladsmangel

A. Parkering af materiel

- (13) Af de 14 500 m², der er til rådighed til ground handling-aktiviteter, kan 10 100 m² rent faktisk anvendes til at parkere materiel, og ifølge de tyske myndigheder udnyttes dette areal fuldt ud. De resterende 4 400 m² er operationelle områder omkring flyene, og de kan ikke gives til en bestemt operatør. Desuden er det svære at benytte, fordi de har en trekantet form.
- (14) På nuværende tidspunkt er det samlede pladsbehov på forpladsen for alle operatører på 10 700 m², hvilket ikke inkluderer vintermateriel, som ikke anbringes på specifikke pladser, men fordeles blandt værkstederne og en række forskellige lufthavnsområder. Af dette areal er 8 000 m² afsat til BLAS og 2 700 m² til de andre operatører. Det nuværende pladsunderskud vurderes til 600 m².

B. Bagagehåndtering

- (15) Det nuværende bagagehåndteringssystem består af ni bagagehaller (syv omkring selve terminalen og to i forlængelse heraf), som ikke er indbyrdes forbundne. Samtlige bagagehaller har et areal på mellem 300 og 450 m² og håndterer bagage fra fly på »nose-in«-standpladser, der er placeret foran hver enkelt bagagehal, og fra fly på fjernstandpladser. Hver af de syv bagagehaller omkring terminalen har et »ankomst«-transportbånd og to »afgangs«-transportbånd. De andre to bagagehaller har et dobbelt kontinuerligt transportbånd. I hver bagagehal er der omklædnings- og hvilelokaler til personalet. Ifølge de tyske myndigheder er det ikke muligt at øge antallet af leverandører på grund af pladsmanglen i disse bagagehaller. Kun en enkeltstående leverandør vil være i stand til at give flyene en tilfredsstillende behandling og samtidig overholde transittiderne. Ifølge den forelagte dokumentation er det på grund af den begrænsede plads

ikke muligt at parkere alle ventende bagagevogne, og der er for lidt plads til bagagetrakken, når flere fly behandles på samme tid. Eftersom bagagehallerne står i forbindelse med tilsvarende »nose-in«-standpladser, er det desuden umuligt at tildele de forskellige leverandører specifikke bagagehaller. En sådan tildeling ville i alvorlig grad påvirke lufthavnens drift.

C. Personalelokaler

- (16) Pladsmanglen vedrører også hvilelokalerne, som på nuværende tidspunkt er fuldt belagte som følge af trafikstigningen og det øgede antal leverandører. Ifølge de tyske myndigheder er det umuligt at opføre nye hvilelokaler på kort sigt, fordi dette vil kunne medføre administrative problemer. Desuden holder bagagepersonalet efter aftale med ledelsen deres hvileperioder i lokaler, der ligger i nærheden af bagagehallerne, og det vil ikke være muligt at opføre nye lokaler inden for en acceptabel afstand.
- (17) Det forventes, at Schönefeld når sin maksimale kapacitet fra 2001-2002, hvor Tempelhof lukker. Eftersom luftfartsselskaberne foretrækker Tegel, forventes trafikken i denne lufthavn at stige med 20 % inden udgangen af år 2002 og nå op på 10,2 millioner passagerer om året. Lufthavnsmyndighederne forventer, at der både vil opstå kapacitetsproblemer i lufthavnsbygningen og på forpladsen. Det vurderes, at man på forpladsen vil få et yderligere pladsbehov på 700 m², hvorved pladsunderskuddet kommer op på 1300 m², hvilket alene er beregnet ud fra den øgede trafik og ikke omfatter følgerne af en ny leverandørs ankomst.

3. Virkningerne af at nye operatører får adgang

- (18) I henhold til den forelagte dokumentation vil ankomsten af nye leverandører medføre et væsentligt større pladsbehov, fordi der vil blive brug for mere materiel til at dække spidsbelastningsperioderne for hver enkelt leverandør.
- (19) Ifølge de tyske myndigheder er virkningerne betinget af antallet af nye leverandører, omfanget og struktureringen af deres aktiviteter samt deres forretningspolitik.
- (20) Det fremgår af de undersøgelser, lufthavnen har ladet foretage, at man ville få behov for 3 500 m² til at parkere det ekstra materiel, hvis man tager udgangspunkt i to nye operatører (leverandører af ground handling-ydelser eller brugere, der udøver

egen-handling), der fører den samme forretningspolitik som den, monopolindehaveren fører på nuværende tidspunkt, og hvis den ene operatør håndterer Lufthansas trafik, den anden British Airways og datterselskabet Deutsche BA og den tredje resten af luftfartsselskaberne. Det samlede pladsunderskud ville således udgøre 4 100 m² og stige til 4 800 m² fra år 2000 som følge af den øgede trafik. Ifølge de supplerende dokumenter, der er forelagt af lufthavnsmyndighederne, forudser visse leverandører imidlertid et væsentligt større behov for materiel, som ville føre til et pladsunderskud på 6 500 m² i gennemsnit.

(21) Ifølge de tyske myndigheder tager disse undersøgelser ikke tilstrækkelig hensyn til, at fordi nye operatører får adgang til monopolindehaverens marked, vil dennes behov for materiel og personale blive mindre, hvilket vil medføre et reduceret pladsbehov. De vurderer imidlertid, at det som følge af det nuværende underskud på 600 m² ikke vil være muligt at finde tilstrækkelig plads til en ny operatør.

(22) Den forelagte dokumentation viser endvidere, at trafiksituationen på forpladsen vil blive betydeligt forværret, hvilket vil blive meget vanskeligt at forene med et større antal operatører, da lufthavnen allerede har nået sin kapacitetsgrænse. Såvel den øgede mængde materiel som udskiftningen heraf vil føre til en trafikstigning, som vil gøre det nødvendigt at omlægge færdslen. Dette vil påvirke lufthavnens kapacitet og skabe betydelige forsinkelser, som forventes at udgøre 32 % i 2002 sammenlignet med kun 12 % i dag.

(23) Det fremgår af undersøgelsen, at trafikken på forpladsen vil stige med 20-50 %, hvis der kommer en enkelt operatør mere, og på taxivejenes nordlige krydsningspunkt kan denne stigning nå op på 140-160 %, hvilket vil medføre alvorlige sikkerhedsproblemer.

(24) Lufthavnen har ikke desto mindre erklæret sig rede til at modtage en enkelt operatør mere, såfremt dette kun vil få begrænset virkning for kapacitet, plads og trafik på forpladsen.

III. BEMÆRKNINGER FRA DE BERØRTE PARTER

(25) I overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 3, blev de berørte parter opfordret til at give udtryk for deres synspunkter. De luftfartsselskaber, der har reageret, har først og fremmest understreget, at lufthavnen i flere år har haft kendskab til sine forplig-

telser i henhold til direktivets bestemmelser, men at den ikke har truffet nogen foranstaltninger for at afhjælpe de pågældende vanskeligheder og således gøre det muligt at åbne markedet.

(26) Det nuværende underskud på 600 m², som lufthavnen henviser til, kan let afhjælpes, og der kan skabes yderligere plads ved at optimere anvendelsen af det nuværende areal. Det foreslås bl.a. at flytte vintermateriellet til fjernereliggende dele af lufthavnen, hvorved der frigøres plads ved standpladserne 51-56 i den vestlige del. Desuden skønner luftfartsselskaberne, at lufthavnen ikke har taget højde for, at monopolindehaveren vil tabe markedsandele som følge af en ny operatørs ankomst.

(27) Den seneste udvikling viser, at tallene for den forventede trafikstigning er for høje, og at kapacitetsbehovet derfor vil være mindre. Med hensyn til transport og håndtering af bagage bør der på grundlag af den nuværende mulighed for at behandle tre fly på samme tid i bagagehallerne ikke være problemer med at give endnu en leverandør adgang til markedet i betragtning af pladsforholdene i bagagehallerne, og fordi antallet af bagagevogne afhænger af antallet af fly og ikke af antallet af leverandører. Der vil ikke opstå organisationsmæssige problemer i dette område, eftersom lufthavnen fortsat vil have eneansvaret herfor. Ifølge luftfartsselskaberne skyldes pladsproblemerne på forpladsen og i forbindelse med bagagehåndteringen således først og fremmest en dårlig forvaltning af arealet og en ineffektiv organisation.

(28) For så vidt angår personalelokaler erkender luftfartsselskaberne, at det vil være svært at finde plads til alle de ansatte fra en anden leverandør. Ved at gøre brug af præfabrikerede faciliteter eller leje lokaler uden for lufthavnens område kunne man imidlertid løse problemet for de nye leverandører, idet de allerede etablerede leverandører ikke nødvendigvis har behov for yderligere personalelokaler. Generelt set vurderer de luftfartsselskaber, der har givet udtryk for deres synspunkter, at situationen i lufthavnen i Berlin-Tegel risikerer at blive forværret i de kommende år, uanset hvor stor trafikstigningen bliver, men at denne forværring ikke er betinget af, om der er en enkelt eller flere ground handling-operatører på forpladsen.

IV. VURDERING AF UNDTAGELSEN PÅ
BAGGRUND AF BESTEMMELSERNE I
DIREKTIV 96/67/EF

1. *Gældende regler for ground handling*

1.1. **Mulighederne for at begrænse adgangen til markedet**

(29) Direktiv 96/67/EF indeholder bestemmelser om differentieret åbning af markedet afhængig af, hvordan ground handlingen udøves (egen-handling eller levering af ydelser til tredjemand), og trafikmængden i lufthavnen.

(30) De almindelige regler for udøvelse af ground handling for de kategorier af ground handling-ydelser, der er anført i de tyske myndigheders anmeldelse, er fastsat i direktivets artikel 6, stk. 2, og artikel 7, stk. 2. Disse regler er inkorporeret i § 3, stk. 2, i den tyske gennemførelsesforordning. I henhold til direktivet kan medlemsstaten begrænse udøvelsen af egen-handling til to brugere. Disse skal udvælges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Desuden skal ground handling-leverandørerne udpeges efter udbud. Derfor skal Berlin-Tegel-lufthavnen i overensstemmelse med bilag 5 til »Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften«⁽⁴⁾ af 10. december 1997, som gennemfører direktivet i tysk lovgivning, åbne markedet for levering af ydelser til tredjemand for endnu en leverandør og tillade to brugere at udøve egen-handling for de ydelser, hvor antallet af leverandører og brugere kan begrænses i henhold til direktivets artikel 6, stk. 2, og artikel 7, stk. 2.

(31) Når specifikke plads- og kapacitetshensyn i en lufthavn, især som følge af pladsmangel og arealets udnyttelsesgrad, umuliggør udøvelse af egen-handling eller levering af handlingydelser til tredjemand i det omfang, som direktivet foreskriver, kan den pågældende medlemsstat i henhold til artikel 9, stk. 1, litra b) og d), beslutte kun at lade en enkelt leverandør levere ground handling-ydelser til tredjemand og forbyde udøvelsen af egen-handling eller begrænse udøvelsen til en enkelt bruger.

I artikel 9, stk. 2, fastsættes det dog, at enhver undtagelse skal:

— præcisere for hvilken eller hvilke kategorier af ground handling-ydelser undtagelsen gælder, og

de særlige plads- og kapacitetsproblemer, der ligger til grund derfor

— være ledsaget af en plan med relevante foranstaltninger, som tager sigte på at afhjælpe problemerne.

Desuden fastsættes det i artikel 9, stk. 2, at undtagelsen ikke må:

— gribe uretmæssigt ind i direktivets mål

— forårsage konkurrenceforvridning

— være mere omfattende end strengt nødvendigt.

(32) Kommissionen understregede i beslutningerne af 14. januar 1998 om lufthavnene i Frankfurt og Dusseldorf⁽⁵⁾, at direktivets hovedformål er at liberalisere markedet for ground handling-ydelser. De restriktioner, der pålægges tredjemand, medfører begrænsninger i deres frie ret til at levere disse ydelser. I lighed med statslige foranstaltninger, der begrænser fri udveksling af tjenesteydelser⁽⁶⁾, skal foranstaltninger, der udelukker eller forhindrer tjenesteleverandørers virksomhed — eller som i det foreliggende tilfælde brugere, som ønsker at udøve egen-handling — selv om de anvendes uden forskel på indenlandske tjenesteleverandører og tjenesteleverandører fra andre medlemsstater, være begrundet i tvingende almene hensyn, og de skal desuden stå i et rimeligt forhold til de tilsigtede mål.

1.2. **Proceduren**

(33) De tyske myndigheder har forpligtet sig til at lade ikrafttrædelse af deres beslutning om undtagelse være betinget af Kommissionens beslutning.

(34) Som Kommissionen har mindet om i de to beslutninger om lufthavnene i Frankfurt og Düsseldorf⁽⁷⁾, skal den i sin undersøgelse fokusere på:

— tilstedeværelsen og omfanget af de plads- og kapacitetsproblemer, der begrundet undtagelsen, og som forhindrer, at markedet åbnes i det i direktivet foreskrevne omfang; kun plads- og kapacitetsproblemer kan tages i betragtning

— planen med relevante foranstaltninger, som skal afhjælpe problemerne; planen skal være troværdig og uden betingelser og skal omfatte en tidsplan for foranstaltningernes gennemførelse

⁽⁵⁾ Kommissionens beslutninger af 14. januar 1998, EFT L 173 af 18.6.1998, s. 32.

⁽⁶⁾ Dom af 25. juli 1991, Médiawet, Sml. 1991, s. I-4007, og sag C-76/90, Såger mod Dennemeyer, Sml. 1991, s. I-4221.

⁽⁷⁾ Se note 5.

⁽⁴⁾ Se note 3.

— overholdelse af principperne i direktivets artikel 9, stk. 2, om undgåelse af konkurrenceforvridning og begrænsning af undtagelsen til det strengt nødvendige.

(35) En undtagelse må således ikke have til formål generelt at give lufthavnen en længere tilpasningsfrist end den, der fastsættes i direktivets artikel 1. Undtagelsen skal give lufthavnen mulighed for at afhjælpe specifikke problemer, der vanskeliggør åbningen af markedet. Enhver undtagelse bør således undersøges på baggrund af de specifikke problemer, der anføres som begrundelse for, at markedet ikke kan åbnes inden for den fastsatte frist. I henhold til EF-domstolens retspraksis skal enhver undtagelse desuden fortolkes snævert, og omfanget af en undtagelse skal afhænge af formålet med den pågældende foranstaltning ⁽⁷⁾.

(36) Den foreliggende undtagelse må undersøges på baggrund af disse overvejelser.

(37) Kommissionen har i overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 4, foretaget en grundig undersøgelse af de anførte plads- og kapacitetsproblemer, af relevansen af de tyske myndigheders afgørelse set i forhold til disse problemer samt af afhjælpningsforanstaltningerne. Kommissionen har baseret sig på de undersøgelser, de tyske myndigheder har fremlagt, sit eget besøg i Berlin-Tegel-lufthavnen og endelig på den tekniske undersøgelse, Aerotec har foretaget på Kommissionens anmodning. Endelig har Kommissionen taget højde for bemærkningerne fra lufthavnen og de tyske myndigheder til Kommissionens undersøgelse, især bemærkninger vedrørende pladsproblemer i personalets hvilelokaler ved siden af bagagehallerne. De tyske myndigheder mener, at Kommissionen undervurderer disse problemer, og har endnu engang understreget, at de ikke anser det for muligt at give en leverandør mere adgang til bagagehallerne. Myndighederne anfægter endvidere Kommissionens vurdering af, at endnu en leverandør vil have et pladsbehov på 1 200 m².

2. *Undersøgelse af de problemer de tyske myndigheder henviser til*

2.1. *Disponibel plads*

A. *Parkering af materiel*

(38) »Nose-in«-standpladsernes fordeling langs med terminalen og det faktum, at de anvendes til forskellige flytyper, viser, at dette område udnyttes fuldt ud til parkering af materiel, og at det ikke er muligt at frigøre yderligere plads. Ved Kommissio-

nens besøg i lufthavnen blev det imidlertid konstateret, at et stort antal private køretøjer var parkeret langs med terminalen og bagagehallerne. Det kan næppe påstås, at disse køretøjer anvendes til arbejdsmæssige formål, som f.eks. tilsyn med forpladsaktiviteterne, fordi det under besøget klart kunne konstateres, at disse køretøjer ikke var blevet flyttet i mindst fem timer, dvs. det meste af arbejdsdagen mellem kl. 10 og 15. Det skulle således helt klart være muligt at parkere ventende bagagevogne på dette område.

(39) Det samme var tilfældet hvad angår fragt- og postanlæggene. Ground handling-materiellet, som var parkeret på dette område, havde ikke været i brug mellem kl. 10 og 15. Da Kommissionen besøgte anlæggene og forpladsen om eftermiddagen, blev der endvidere hverken registreret flybevægelser eller -håndtering. Lufthavnsmyndighederne angav, at det ground handling-materiel, der var parkeret på dette område, kun var beregnet til fragt og ikke til passagerbetjening (bagagetransport). Heraf kan det udledes, at al materiel til håndtering af fragt og post var henstillet under denne fuldstændig stille periode. Undersøgelsen af materiellets parkeringspladser viste, at kun lidt over halvdelen af arealet blev udnyttet.

(40) I den undersøgelse, Kommissionen har ladet foretage, sammenlignes der med lignende situationer i andre lufthavne og med de krav og den praksis, der anbefales af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Undersøgelsen modsiger rapporten om manglende plads på forpladsen. ICAO's anbefalede krav og praksis fastsætter pladsforhold og placering på flystandpladserne for de forskellige flytyper under hensyntagen til sikkerhed og materiel. De viser, at for så vidt angår TIPO-standpladserne (hvor der er behov for push-back ved flyets afgang) og under hensyntagen til kategorien af flystandpladser på dette område vil der kunne frigøres et areal på næsten 200 m² på hver side af flynæsen. Hvis man alene tager udgangspunkt i to af de ca. seks standpladser i dette område af lufthavnen, vil man således kunne frigøre et areal på næsten 800 m² uden at overtræde ICAO's sikkerhedskrav. Det skal endvidere bemærkes, at lufthavnen i alt har mere end 20 TIPO-fjernstandpladser, hvor det på denne måde vil være muligt at

⁽⁷⁾ Se note 5.

skabe disponibel plads. Det er således ikke umuligt at frigøre plads, men det kræver en stram styring af forpladsaktiviteterne, hvilket bl.a. forudsætter en tydelig afmærkning på jorden og en nøjagtig anvendelse af standpladserne og manøvreområdet rundt om flyet.

- (41) Det er således ikke lykkedes de tyske myndigheder at påvise, at der mangler plads til at parkere endnu en operatørs ground handling-materiel på forpladsen.

B. Bagagetransport

- (42) Selve transporten af bagage mellem flyet og terminalen skulle ikke give anledning til problemer. Der er syv bagagehaller på niveau nul i terminalen. Hertil kommer to bagagehaller med dobbelte transportbånd, der både kan behandle flyafgange og -ankomster. De andre syv bagagehaller har hver to transportbånd til afgange og et til ankomster. Hver bagagehal er på mellem 300 og 450 m². Det skal bemærkes, at hver bagagehal — med undtagelse af bagagehallerne med dobbelte transportbånd, der kun betjener fjernstandpladser — både skal håndtere bagage fra de to »nose-in«-standpladser, der ligger umiddelbart over for bagagehallen, og fra visse fjernstandpladser. Transporttiden mellem »nose-in«-standpladsen og selve transportsystemet er således meget kort, hvilket medfører en hurtig bagageekspedition og derved et mindre behov for bagagevogne.

- (43) Ruminddelingen af terminalens bagagehaller og det ensrettede transportsystem gør det lettere at give plads til en operatør mere i forhold til systemerne i andre lufthavne. Det fremgår af Kommissionens undersøgelse, at ventende bagagevogne i Berlin-Tegel parkeres inden for transportsystemets område, og som Kommissionen bl.a. har fremhævet i sin beslutning vedrørende lufthavnen i Köln/Bonn⁽⁸⁾, afhænger behovet for bagagevogne inden for et transportsystem af, hvor mange fly der håndteres på et givent tidspunkt, og ikke af antallet af operatører. Lufthavnsmyndigheden skal sørge for en hensigtsmæssig og ikke-diskriminerende forvaltning af antallet af bagagevogne, der kræves til at håndtere bagagetransporten. Ventende bagagevogne kan parkeres på forpladsområdet, især på nogle af de ovennævnte pladser langs med terminalen, der i dag er forbeholdt privatbiler.

- (44) Trafikken i de enkelte bagagehaller tillader, at der uden større problemer kan gives adgang til endnu en operatør i forbindelse med bagagetransporten. Løsningen af bagagen tager kun få minutter, hvilket især skyldes den korte afstand til »nose-in«-standpladserne, og det skulle være muligt at håndtere flyankomster og -afgange samtidig. Det er ikke blevet påvist på grundlag af flyfartplanen, at det er umuligt at behandle to ankomster og en afgang på samme tid. Sammenlignet med andre lufthavne med det samme transportsystem, f.eks. London-Heathrow, udgør pladsen i bagagehallen, særlig kørebanen i midten, og det ensrettede transportsystem ingen hindring for, at to eller endda tre trækneheder fra to forskellige luftfartsselskaber kan trække bagagevogne på samme tid. Der er tilstrækkelig plads til, at to bagagevogne kan passere hinanden.

C. Andre forpladsaktiviteter

- (45) Rapporten fra de tyske myndigheder omtaler ikke andre forpladsaktiviteter. Som tidligere nævnt er der tilstrækkelig plads til at parkere endnu en leverandørs materiel på forpladsen. Busser, der transporterer passagerer til og fra fjernstandpladser, behøver ikke nødvendigvis at holde parkeret i nærheden af terminalen, da de hurtigt kan komme fra den ene til den anden ende af forpladsen og derfor kan vente eller være parkeret på fjernereliggende områder, navnlig i nærheden af fjernstandpladserne, som det er tilfældet i en lang række lufthavne, som f.eks. London-Heathrow.

- (46) Det er klart, at arealer til ground handling og opbevaring af materiel først og fremmest skal søges i nærheden af flyene eller terminalerne afhængigt af kategorien af ground handling-aktiviteter. Det er imidlertid kun en prioritet. Efter direktivets bestemmelser skal myndighederne i medlemsstaten påvise, at det er umuligt at åbne markedet i det foreskrevne omfang. Medlemsstaten skal påvise, at der mangler plads til parkering af materiel og til at foretage de planlagte ground handling-aktiviteter, uden at stille udtrykkelige kvalitetskrav til pladsforholdene. For så vidt angår Berlin-Tegel kan materiellet bl.a. parkeres i nærheden af standpladserne 33, 34 og 35, hvor lufthavnsmyndighederne under alle omstændigheder har til hensigt at frigøre plads.

⁽⁸⁾ Kommissionens beslutning af 30. oktober 1998, EFT L 300 af 11.11.1998, s. 25, om lufthavnen i Köln/Bonn.

Dette kan i visse tilfælde vanskeliggøre forvaltningen, men gør det ikke umuligt at åbne markedet. Det er op til ansøgeren at sætte sig ind i de problemer, der vil være forbundet med at udøve virksomhed i lufthavnen, og derefter tage stilling til, om han har interesse i at etablere sig i lufthavnen.

D. Hvilelokaler

(47) Det fremgår af dokumentationen fra de tyske myndigheder, at der er hvilelokaler i forbindelse med hver bagagehåndteringshal. Der er mindst syv af disse hvilelokaler, som alle har stort set samme størrelse som bagagehåndteringshallerne. I alt er mindst et areal på mellem 1 800 og 2 000 m² således forbeholdt personalet. De tyske myndigheder har imidlertid præciseret, at disse lokaler ikke alene benyttes af den nuværende monopolindehaver af de pågældende bagagehåndteringsydelser, men også af andre leverandører og brugere, der udøver visse ground handling-ydelser i lufthavnen, samt at visse hvilelokaler ligger så langt fra arbejdsstederne (i den modsatte ende af terminalen), at det personale, der har ansvar for bagagehåndteringen i de fjernereliggende bagagehaller, efter aftale med lufthavnens ledelse tilbringer deres hviletid på deres arbejdssted.

(48) På trods af at disse lokaler benyttes af hele ground handling-personalet, er der i overensstemmelse med reglerne for størrelse og forvaltning af personalets fælleslokaler tilstrækkelig plads i terminalen til i hvert fald at give adgang til det personale, som en yderligere leverandør har behov for til håndtering og transport af bagage. Dette personale ville som følge af deres arbejdsopgaver arbejde i nærheden af de pågældende hvilelokaler. Der ville imidlertid ikke være plads nok til mere end en yderligere leverandør.

(49) Det er ikke blevet påvist, at det er umuligt at indkvartere personale til passagertransport i midlertidige containerfaciliteter i nærheden af visse fjernstandpladser, særlig plads 33, 34 og 35, hvor lufthavnsmyndighederne under alle omstændigheder har planlagt at skabe nye ground handlingområder. Det er således op til den ansøgende leverandør at sætte sig ind i de problemer, der er forbundet med at udøve virksomhed i lufthavnen, og fordele sit personale herefter.

Det samme gør sig gældende for personale til transport af besætninger.

(50) Mens det ikke er nødvendigt at placere personale til transport af passagerer og besætning i umiddelbar nærhed af terminalen eller arbejdsstederne, ville det derimod være langt mere vanskeligt at placere personale til lastning og losning af fly i for lang afstand derfra, og der er ikke tilstrækkelig plads i nærheden af terminalen til at give adgang til en operatør mere på forpladsen.

(51) Aktiviteterne i forbindelse med håndtering af fragt og post udgør et særligt problem, da de udøves i en særskilt del af lufthavnen med specifikt materiel og i egne anlæg, som omfatter et hvilelokale til personale med ansvar for visse fragthåndteringsaktiviteter. Da der mangler yderligere plads til personale, der skal opholde sig inden for en vis afstand til deres arbejdssted, er det kun muligt at give adgang til operatører, der allerede råder over lokaler til deres personale, og som ikke har yderligere behov herfor. Eftersom der på nuværende tidspunkt ikke er nogen leverandører i denne del af lufthavnen, og i betragtning af det nuværende areal til materiellet og den manglende plads til personalet inden for en nær afstand, accepterer Kommissionen afvisningen af en yderligere leverandør, men afviser undtagelsen vedrørende forbud mod egen-handling for de pågældende aktiviteter i forbindelse med håndtering af fragt og post.

2.2. Nye operatører

(52) Generelt set er Kommissionen enig med de tyske myndigheder i, at lufthavnens undersøgelse ikke tager højde for, at den nuværende monopolindehavers materielbehov vil blive mindre som følge af den nye leverandørs overtagelse af markedsandele, og at der derved vil blive frigjort plads.

(53) Kommissionen erkender imidlertid, at hvis det viser sig, at overtagelsen af markedsandele bliver forholdsvis lille, f.eks. på 10-15 %, som det fremgår af vurderingerne af andre lufthavne, der er indrømmet undtagelser, kan effekten på monopolindehaverens materielbehov blive minimal, og den nye leverandørs materiel vil således faktisk skulle føjes til monopolindehaverens.

(54) Virkningerne af, at nye operatører får adgang, synes i vidt omfang overvurderet i undersøgelsen.

(55) Hvis man tager den egen-handling, der udøves af det største luftfartsselskab i lufthavnen, som eksempel og baserer sig på lufthavnens nuværende flyfartplan, ville materielbehovet svare til næsten 70 % af det materiel, der anvendes af lufthavnen i dag (for et areal på ca. 5 600 m²). Da mængden af nyt materiel, en operatør indfører, ikke bevirker et tilsvarende fald i den nuværende monopolindehavers materielbehov, og dermed pladsbehov,

vurderer Kommissionens undersøgelse, at pladsbehovet reduceres med ca. 40 % (dvs. 4 000 m²). Reelt set vurderes pladsbehovet derfor kun at stige med 30 % af det nuværende areal, dvs. 2 400 m². Hvis en ny leverandør overtager en markedsandel på 10-15 %, hvilket svarer til de almindelige vurderinger i de undersøgelser, der er foretaget af andre lufthavne, som er indrømmet undtagelser, kan det på samme grundlag skønnes at føre til et yderligere pladsbehov på ca. 1 200 m², hvis det vurderes, at den nuværende monopolindehavers materielbehov ikke bliver mindre. Som omtalt ovenfor⁽⁹⁾ vil et sådant areal kunne frigøres rundt om tre eller fire TIPO-standpladser i overensstemmelse med ICAO-kravene eller fem af de ca. 20 TIPO-standpladser, hvis de tyske myndigheders skøn på 2 000 m² lægges til grund. Dette pladsbehov er imidlertid baseret på den ekstreme og usandsynlige hypotese, at den nye operatør også vil arbejde på alle konkurrentens spidsbelastningstidspunkter.

- (56) Lufthavnens analyse af pladsbehovene som følge af ankomsten af visse luftfartsselskaber er baseret på, at de nye operatører vil udøve alle de aktiviteter, som den nuværende monopolindehaver gør, hvilket ikke synes realistisk. De 1 200 m², som andre har vurderet pladsbehovet til, virker mere realistisk, og denne analyse har vist, at det er muligt at opfylde et sådant behov.

- (57) Kommissionen erkender, at trafikstigningen vil blive et problem i de kommende år, og at der er yderligere behov for standpladser og terminalanlæg. De følger, som ankomsten af en ny operatør vil få for antallet af bevægelser på forpladsen, synes imidlertid overvurderet. Stigningen i bevægelserne afhænger først og fremmest af antallet af flybevægelser, og med det angivne maksimum på 18 ankomster og afgang i timen kan trafikken fra fjernstandpladserne krydse taxivejene uden at forstyrre færdslen. Under spidsbelastningsperioderne må operatørerne være særlig opmærksomme, og det er op til lufthavnsmyndighederne at sikre, at kravene til trafikken på forpladsen overholdes. I adskillige europæiske lufthavne, som har mange bevægelser rundt om terminaler med langt større belastning, sørger man for, at trafikken krydser taxivejene under nøje overholdelse af sikkerhedskravene.

Lufthavnen har således tilstrækkelig disponibel plads til at modtage materiellet fra endnu en leverandør af ground handling-ydelser, både langs med terminalen og foran flystandpladserne samt ved fjernstandpladserne for så vidt angår busser til passagertransport. Den ansøgende leverandør kan vurdere, om det er i hans interesse at udøve sin virksomhed under de pladsproblemer, han bliver underrettet om i henhold til direktivets bestemmelser. Den plads, der er til rådighed til personalets hvilelokaler, er imidlertid ikke tilstrækkelig til at give adgang til en leverandør mere i forbindelse med alle forpladsaktiviteterne. Da hvilelokalerne er samlet i terminalen, bør man kunne modtage endnu en leverandør i forbindelse med bagage-transport (og lastning og losning af flyene). Buschaufførerne kan indkvarteres på fjernere liggende områder. Med hensyn til de andre ground handling-ydelser, der er omfattet af undtagelsen, kan principperne i direktivet kun finde anvendelse for egen-handling, der udøves af en transportør, som ikke har behov for yderligere plads til sit personale.

Direktivets femte betragtning fastslår, at »åbning af adgang til ground handling-markedet er en foranstaltning, der skal bidrage til at mindske luftfartsselskabernes driftsomkostninger og forbedre kvaliteten af den service, der ydes brugerne«. Direktivets virkning forudsætter imidlertid, at der opnås en reel markedsadgang. En markedsåbning i retslig forstand, som ikke følges op i praksis, som det viser sig at være tilfældet siden 1. januar 1998 hvad angår udøvelse af egen-handling, vil således skade direktivets målsætninger. Derimod vil en markedsåbning, som samtidig bidrager til at forbedre tjenesteydelserne og priserne over for kunderne, som angivet femte betragtning, fremme realiseringen af direktivets målsætninger ved at indføre konkurrence mellem leverandørerne. For nogle kategorier af ground handling-ydelsers vedkommende tillader lufthavnsarealet kun en begrænset åbning for en ny operatør, og derfor kan målsætningerne kun opfyldes ved, at der gives adgang til en ny leverandør af tjenesteydelser til tredjemand.

3. *Planen med foranstaltninger*

- (58) I overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 2, omfatter dokumentationen fra de tyske myndigheder foranstaltninger, der tager sigte på at afhjælpe de pågældende problemer.

⁽⁹⁾ Se punkt 2.1.A ovenfor

- (59) Lufthavnens forvaltningsorgan har vedtaget en plan for udvidelsen af lufthavnen, som først og fremmest tager sigte på at udvide kapaciteten ved at opføre en ny terminal øst for den nuværende terminal. De nuværende parkeringspladser skal omlægges, der skal opføres en ny forplads, og hovedtilkørslen og -frakørslen skal flyttes til den østlige del af kontroltårnet for at reducere den nuværende overbelastning ved taxivejenes nordlige krydsningspunkt.
- (60) Den endelige beslutning om at opføre denne nye terminal afhænger imidlertid stadig af de nødvendige tilladelser fra de tyske myndigheder og interessen fra investorerne i lufthavnsprojektet Berlin-Brandenburg.
- (61) Som nævnt ovenfor skal planen med foranstaltninger være troværdig og uden betingelser, og den skal omfatte en tidsplan for foranstaltningernes gennemførelse. Eftersom selve gennemførelsen af dette projekt er usikker, for ikke at tale om datoen herfor, kan Kommissionen ikke betragte dette projekt alene som en plan med relevante foranstaltninger i henhold til direktivets artikel 9.
- (62) De tyske myndigheder har imidlertid også forelagt to andre foranstaltninger, som går ud på at:
- omdanne fem nuværende græsarealer (angivet med nummer på den plan, der er vedlagt denne beslutning) til brugs- og parkeringsområder for ground handling-materiel. Disse områder ligger i nærheden af de operationelle områder og er angivet i »Lageplan: Planzustand BZW Änderung: Alte Bestandsplan Nr 62«, som er baseret på situationen den 6. november 1998. Derved vil der kunne frigøres et areal på 6 300 m² til ground handling-aktiviteter fra efteråret 2000, hvorved der kan gives adgang til nye operatører i henhold til direktivet og de nationale gennemførelsesbestemmelser for de tyske lufthavne.
 - tilføje en etage til den bygning, der på nuværende tidspunkt huser biludlejningsfirmaer, således at stueetagen frigøres til at henstille ground handling-materiel samt med henblik på at løse problemet med bagagehåndteringen.
- (63) Disse foranstaltninger kræver ikke særlig administrativ godkendelse, og de tyske myndigheder har forpligtet sig til at udføre disse ombygningsarbejder for at sikre fuld overensstemmelse med alle direktivets krav inden udgangen af undtagelsesperioden. Foranstaltningerne kan derfor anses for at opfylde kravene til en plan med relevante foranstaltninger, jf. direktivets artikel 9.

4. *Overholdelse af kriterierne i direktivets artikel 9, stk. 2*

- (64) Der er tilstrækkelig plads til at modtage materiel og personale fra endnu en operatør ud over den nuværende monopolindehaver for de kategorier af ground handling-ydelser, der er omfattet af undtagelsen, hvilket viser, at undtagelsens anvendelsesområde er bredere end nødvendigt. Til gengæld kan det konkluderes, at undtagelsen ikke gælder for en længere periode end nødvendigt, eftersom de arbejder, der skal gøre det muligt at åbne markedet i det omfang, der foreskrives i direktivet og de tyske gennemførelsesbestemmelser for de pågældende kategorier af ground handling-ydelser, dvs. for to leverandører og to brugere med tilladelse til at udøve egen-handling, ventes at vare til efteråret 2000.

V. KONKLUSION

- (65) De tyske myndigheder har ikke bevist, at det er umuligt at åbne markedet for endnu en leverandør af samtlige kategorier af ground handling-ydelser, der er omfattet af undtagelsen. Den disponible plads til parkering af materiel og til personale på forpladsen og i terminalen gør det muligt at åbne markedet for endnu en leverandør, men ikke at tillade et luftfartsselskab at udøve egen-handling i den pågældende periode, for så vidt angår bagagesortering og -transport, passagerer og besætning. Da der ikke er tilstrækkelige infrastrukturer på andre forplads- og terminalarealer til at give plads til personalet, må fragt og posthåndteringen i lufthavnen til gengæld forbeholdes brugere, der ikke har behov for yderligere personalelokaler til at udføre egen-handling i denne del af lufthavnen. Eftersom forpladsarealet er begrænset, og det er umuligt at skaffe yderligere plads til hvilelokaler for personale med ansvar for lastning, losning samt manøvrering af fly i nærheden af deres arbejdssteder, er lufthavnen endvidere berettiget til at opretholde monoopolet for disse ground handling-ydelser i den pågældende periode —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

De tyske myndigheders beslutning af 26. januar 1999 om at indrømme lufthavnen i Berlin-Tegel en undtagelse, som blev meddelt Kommissionen den 29. januar 1999, godkendes på betingelse af, at Forbundsrepublikken Tyskland indfører følgende ændringer:

- udøvelsen af egen-handling forbydes indtil 31. december 2000 udelukkende for de kategorier af ground handling-ydelser, der er anført i bilaget til direktivet under punkt 3, punkt 5.4 for så vidt angår transport af passagerer, bagage og besætninger, og punkt 5.6

- lufthavnen i Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) forbeholdes retten til levering af tjenesteydelser til tredjemand indtil 31. december 2000 for de kategorier af ground handling-ydelser, der er anført i bilaget til direktivet under punkt 4 og 5.4, for så vidt angår lastning og losning af flyet, og punkt 5.6.

Artikel 2

Forbundsrepublikken Tyskland meddeler Kommissionen beslutningen om undtagelse, som ændret i henhold til artikel 1, inden denne træder i kraft.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. april 1999.

På Kommissionens vegne

Neil KINNOCK

Medlem af Kommissionen