

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 69

42^e année

16 mars 1999

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- Règlement (CE) n° 557/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 1
- Règlement (CE) n° 558/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, relatif à la fourniture de produits laitiers au titre de l'aide alimentaire..... 3
- Règlement (CE) n° 559/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, relatif à la fourniture de pois cassés au titre de l'aide alimentaire 6
- Règlement (CE) n° 560/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, relatif à la fourniture de céréales au titre de l'aide alimentaire 9
- ★ **Règlement (CE) n° 561/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, relatif à l'ouverture d'une adjudication permanente pour la mise en vente de l'huile d'olive détenue par l'organisme d'intervention espagnol** 13
- Règlement (CE) n° 562/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales 17
- Règlement (CE) n° 563/1999 de la Commission, du 15 mars 1999, fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales..... 19
- ★ **Directive 1999/10/CE de la Commission, du 8 mars 1999, prévoyant des dérogations aux dispositions de l'article 7 de la directive 79/112/CEE du Conseil en ce qui concerne l'étiquetage des denrées alimentaires ⁽¹⁾** 22

Commission

1999/198/CE:

- * **Décision de la Commission, du 10 février 1999, relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité (IV/35.767 — IImailulaitos/Luftfartsverket)⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(1999) 239].....** 24

1999/199/CE:

- * **Décision de la Commission, du 10 février 1999, relative à une procédure d'application de l'article 90 du traité (IV/35.703 — Aéroports portugais)⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(1999) 243].....** 31

1999/200/CE:

- * **Décision de la Commission, du 26 février 1999, concernant la demande de la République hellénique d'appliquer un taux réduit de TVA aux fournitures de gaz naturel et d'électricité conformément à l'article 12, paragraphe 3, point b), de la directive 77/388/CEE du Conseil [notifiée sous le numéro C(1999) 477]** 40

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 557/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999

établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1498/98 ⁽²⁾, et notamment son article 4 paragraphe 1,

considérant que le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe;

considérant que, en application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 16 mars 1999.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 337 du 24. 12. 1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 198 du 15. 7. 1998, p. 4.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 15 mars 1999, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

| Code NC | Code des pays tiers ⁽¹⁾ | Valeur forfaitaire à l'importation |
|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 0702 00 00 | 052 | 72,0 |
| | 204 | 31,8 |
| | 624 | 108,7 |
| | 999 | 70,8 |
| 0707 00 05 | 068 | 130,2 |
| | 999 | 130,2 |
| 0709 10 00 | 220 | 148,0 |
| | 999 | 148,0 |
| 0709 90 70 | 052 | 112,0 |
| | 204 | 154,8 |
| | 999 | 133,4 |
| 0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50 | 052 | 39,4 |
| | 204 | 47,3 |
| | 212 | 48,3 |
| | 600 | 41,3 |
| | 624 | 53,8 |
| | 999 | 46,0 |
| 0805 30 10 | 052 | 54,9 |
| | 600 | 56,5 |
| | 999 | 55,7 |
| 0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90 | 039 | 103,9 |
| | 064 | 56,2 |
| | 388 | 121,9 |
| | 400 | 82,1 |
| | 404 | 74,5 |
| | 508 | 83,8 |
| | 512 | 88,8 |
| | 528 | 101,2 |
| | 720 | 82,1 |
| | 999 | 88,3 |
| 0808 20 50 | 052 | 138,6 |
| | 388 | 69,8 |
| | 400 | 49,7 |
| | 512 | 62,1 |
| | 528 | 71,2 |
| | 624 | 70,7 |
| | 999 | 77,0 |

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2317/97 de la Commission (JO L 321 du 22. 11. 1997, p. 19).
Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 558/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999
relatif à la fourniture de produits laitiers au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil du 27 juin 1996 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, suite à plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué du lait en poudre à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission du 16 décembre 1997 portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de

préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté de produits laitiers en vue de fournitures aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17. 12. 1997, p. 23.

ANNEXE

LOT A

1. **Actions n^{os}:** 775/96 (A1); 451/97 (A2); 453/97 (A3); 454/97 (A4); 455/97 (A5); 460/97 (A6)
2. **Bénéficiaire** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tél.: (31-70) 33 05 757; télécopieur: 36 41 701; télex: 30960 EURON NL
3. **Représentant du bénéficiaire:** à désigner par le bénéficiaire
4. **Pays de destination:** A1: Mali; A2: Pakistan; A3: Niger; A4: Zimbabwe; A5: Zambie; A6: Madagascar
5. **Produit à mobiliser:** lait écrémé en poudre vitaminé
6. **Quantité totale (tonnes net):** 330
7. **Nombre de lots:** 1 en 6 parties (A1: 30 tonnes; A2: 180 tonnes; A3: 45 tonnes; A4: 30 tonnes; A5: 15 tonnes; A6: 30 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (3) (4): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point I.B.1]
9. **Conditionnement** (7): JO C 267 du 13. 9. 1996, p. 1 [points 6.3 A et B.2]
10. **Étiquetage ou marquage** (6): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point I.B.3]
— Langue à utiliser pour le marquage: A1 + A3 + A6: français; A2 + A4 + A5: anglais
— Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
La fabrication du lait écrémé en poudre et l'incorporation des vitamines doivent être opérées postérieurement à l'attribution de la fourniture
12. **Stade de livraison prévu:** rendu port d'embarquement
13. **Stade de livraison alternatif:** —
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse de chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** —
— port ou magasin de transit: —
— voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
— premier délai: du 19. 4 au 9. 5. 1999
— deuxième délai: du 3 au 23. 5. 1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
— premier délai: —
— deuxième délai: —
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
— premier délai: le 30. 3. 1999
— deuxième délai: le 13. 4. 1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 20 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (1):
Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Mr T. Vestergaard, bâtiment «Loi 130», bureau 7/46, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles; tlx: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation** (4): restitution applicable le 10. 3. 1999, fixée par le règlement (CE) n° 312/1999 de la Commission (JO L 38 du 12. 2. 1999, p. 15)

Notes:

- (¹) Renseignements complémentaires: André Debongnie [tél.: (32 2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [tél.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (³) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (⁴) Le règlement (CE) n° 259/98 de la Commission (JO L 25 du 31. 1. 1998, p. 39) est applicable en ce qui concerne la restitution à l'exportation. La date visée à l'article 2 du règlement précité est celle figurant au point 22 de la présente annexe.
- L'attention du fournisseur est attirée sur l'article 4, paragraphe 1, dernier alinéa, dudit règlement. La copie du certificat est transmise dès l'acceptation de la déclaration d'exportation [numéro de télécopieur à utiliser: (32 2) 296 20 05].
- (⁵) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, les documents suivants:
- un certificat sanitaire, délivré par un organisme officiel, attestant que le produit a été transformé dans d'excellentes conditions sanitaires contrôlées par un personnel technique qualifié. Le certificat doit préciser la température et la durée de la pasteurisation, la température et la durée du traitement dans la tour de séchage par atomisation et la date limite de consommation,
 - un certificat vétérinaire, délivré par un organisme officiel, attestant que la zone de production du lait cru a été, au cours des douze mois qui ont précédé la transformation, exempte de fièvre aphteuse ainsi que de toute autre maladie infectieuse ou contagieuse à notifier obligatoirement.
- (⁶) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* C 114 du 29 avril 1991, le texte du point I A 3c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"».
- (⁷) Le chargement doit se faire dans des conteneurs de 20 pieds, conditions «FCL/FCL» (chaque conteneur devant avoir un contenu net de 15 tonnes au maximum).
- Le fournisseur assume le coût d'empilement des conteneurs au terminal des conteneurs dans le port d'embarquement. Le bénéficiaire supporte tous les coûts de chargement ultérieurs, y compris le coût de l'enlèvement des conteneurs du terminal des conteneurs.
- Le fournisseur doit présenter au réceptionnaire la liste d'emballage complète de chaque conteneur en précisant le nombre de sacs relevant de chaque numéro d'action ainsi qu'il est spécifié dans l'avis d'appel d'offres.
- Le fournisseur doit fermer chaque conteneur à l'aide d'un dispositif de verrouillage numéroté (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 ou des scellés de haute sécurité similaires) dont le numéro est à communiquer au représentant du bénéficiaire.
-

RÈGLEMENT (CE) N° 559/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999
relatif à la fourniture de pois cassés au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil du 27 juin 1996 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, à la suite de plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué des pois cassés à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission du 16 décembre 1997 portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent;

considérant que, afin d'assurer la réalisation des fournitures, il convient de prévoir la possibilité pour les soumis-

sionnaires de mobiliser soit des pois cassés verts soit des pois cassés jaunes,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté de pois cassés en vue de fournitures aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

Les offres portent soit sur des pois cassés verts soit sur des pois cassés jaunes. Sous peine d'irrecevabilité, chaque offre indique de manière précise le type de pois auquel elle se rapporte.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17. 12. 1997, p. 23.

ANNEXE

LOTS A et B

1. **Actions n^{os}:** 464/97 (A); 470/97 (B)
2. **Bénéficiaire** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tél.: (31-70) 33 05 757; télécopieur: 36 41 701; télex: 30960 EURON NL
3. **Représentant du bénéficiaire:** à désigner par le bénéficiaire
4. **Pays de destination:** Haïti
5. **Produit à mobiliser** (8): pois cassés
6. **Quantité totale (tonnes net):** 720
7. **Nombre de lots:** 2 (A: 360 tonnes; B: 360 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (3) (4) (7): —
9. **Conditionnement** (5) (9): JO C 267 du 13. 9. 1996, p. 1 [points 2.1 A.1.a), 2.a) et B.4] ou [points 4.0 A.1.c), 2.c) et B.4]
10. **Étiquetage ou marquage** (6): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point IV.A.3]
— Langue à utiliser pour le marquage: français
— Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
Le produit doit provenir de la Communauté.
12. **Stade de livraison prévu:** rendu port d'embarquement
13. **Stade de livraison alternatif:** —
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse de chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** —
— port ou magasin de transit: —
— voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
— premier délai: A: du 19. 4 au 9. 5. 1999; B: du 17. 5 au 6. 6. 1999
— deuxième délai: A: du 3 au 23. 5. 1999; B: du 31. 5 au 20. 6. 1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
— premier délai: —
— deuxième délai: —
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
— premier délai: le 30. 3. 1999
— deuxième délai: le 13. 4. 1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 5 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (1):
Bureau de l'aide alimentaire
À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation:** —

Notes

- (¹) Renseignements complémentaires: André Debongnie [tél.: (32 2) 295 14 65]
Torben Vestergaard [tél.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (³) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (⁴) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, le document suivant:
— un certificat phytosanitaire.
- (⁵) En vue d'un éventuel réensachage, le fournisseur devra fournir 2 % des sacs vides, de la même qualité que ceux contenant la marchandise, avec l'inscription suivie d'un «R» majuscule.
- (⁶) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* C 114 du 29 avril 1991, le texte du point IV A 3 c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"», et le texte du point IV A 3 b) par le texte suivant: «pois cassés».
- (⁷) Sous peine d'irrecevabilité, chaque offre indique de manière précise le type de pois auquel elle se rapporte.
- (⁸) Pois jaunes ou verts (*Pisum sativum*) destinés à l'alimentation humaine, provenant de la récolte la plus récente. Les pois ne doivent pas avoir été colorés artificiellement. Les pois cassés doivent être traités à la vapeur pendant minimum deux minutes ou avoir été fumigés (⁹) et répondre aux conditions suivantes:
— humidité: au maximum 15 %,
— matières étrangères: au maximum 0,1 %,
— brisures: au maximum 10 % (par brisures, on entend les parties de pois qui passent au travers d'un tamis à trous circulaires d'un diamètre de 5 millimètres),
— pourcentage de graines de couleur différente ou décolorées: au maximum 1,5 % (pois jaunes), au maximum 15 % (pois verts),
— temps de cuisson: au maximum 45 minutes (après trempage de 12 heures) de maximum 60 minutes (sans trempage).
- (⁹) Le chargement doit se faire dans des conteneurs de 20 pieds, conditions «FCL/FCL».
Le fournisseur assume le coût d'empilement des conteneurs au terminal des conteneurs dans le port d'embarquement. Le bénéficiaire supporte tous les coûts de chargement ultérieurs, y compris le coût de l'enlèvement des conteneurs du terminal des conteneurs.
Le fournisseur doit présenter au réceptionnaire la liste d'emballage complète de chaque conteneur en précisant le nombre de sacs relevant de chaque numéro d'action ainsi qu'il est spécifié dans l'avis d'adjudication.
Le fournisseur doit fermer chaque conteneur à l'aide d'un dispositif de verrouillage numéroté (*Oneseal*, *Sysko locktainer 180 seal* ou des scellés de haute sécurité similaires), dont le numéro est à communiquer au représentant du bénéficiaire.

(⁹) L'adjudicataire transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, un certificat de fumigation.

RÈGLEMENT (CE) N° 560/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999
relatif à la fourniture de céréales au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil du 27 juin 1996 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, à la suite de plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué des céréales à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission du 16 décembre 1997 portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de

préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté de céréales en vue de fournitures aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5. 7. 1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17. 12. 1997, p. 23.

ANNEXE

LOT A

1. **Actions n^{os}:** 461/97 (A1); 472/97 (A2)
2. **Bénéficiaire** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tél.: (31-70) 33 05 757; télécopieur: 36 41 701; télex: 30960 EURON NL
3. **Représentant du bénéficiaire:** à désigner par le bénéficiaire
4. **Pays de destination:** A1: Madagascar; A2: Haïti
5. **Produit à mobiliser:** farine de froment tendre
6. **Quantité totale (tonnes net):** 300
7. **Nombre de lots:** 1 en 2 parties (A1: 40 tonnes; A2: 260 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (3) (4): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point II. B. 1. a)]
9. **Conditionnement** (7) (8): JO C 267 du 13. 9. 1996, p. 1 [points 2. 2 A. 1. d), 2.d) et B. 4]
10. **Étiquetage ou marquage** (6): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point II. B. 3]
 - Langue à utiliser pour le marquage: français
 - Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
12. **Stade de livraison prévu:** rendu port d'embarquement
13. **Stade de livraison alternatif:** —
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse de chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** —
 - port ou magasin de transit: —
 - voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
 - premier délai: du 19. 4 au 9. 5. 1999
 - deuxième délai: du 3 au 23. 5. 1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
 - premier délai: —
 - deuxième délai: —
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
 - premier délai: le 30. 3. 1999
 - deuxième délai: le 13. 4. 1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 5 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (1):
Bureau de l'aide alimentaire,
À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46,
Rue de la Loi 200,
B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation** (4): restitution applicable le 26. 3. 1999, fixée par le règlement (CE) n° 429/1999 de la Commission (JO L 52 du 27. 2. 1999, p. 16)

LOTS B, C

1. **Actions n^{os}:** 468/97 (B); 471/97 (C)
2. **Bénéficiaire** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland
tél.: (31-70) 33 05 757; télécopieur: 36 41 701; télex: 30960 EURON NL
3. **Représentant du bénéficiaire:** à désigner par le bénéficiaire
4. **Pays de destination:** Haïti
5. **Produit à mobiliser:** riz blanchi (code produit 1006 30 92 9900 ou 1006 30 94 9900 ou 1006 30 96 9900 ou 1006 30 98 9900)
6. **Quantité totale (tonnes net):** 1 120
7. **Nombre de lots:** 2 (B: 560 tonnes; C: 560 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit:** (3) (5): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point II.A.1.f]
9. **Conditionnement** (7) (8): JO C 267 du 13. 9. 1996, p. 1 [points 1.0 A.1.c), 2.c) et B.6]
10. **Étiquetage ou marquage** (6): JO C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point II.A.3]
 - Langue à utiliser pour le marquage: français
 - Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
12. **Stade de livraison prévu:** rendu port d'embarquement
13. **Stade de livraison alternatif:** —
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse de chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** —
 - port ou magasin de transit: —
 - voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
 - premier délai: B: du 19. 4 au 9. 5. 1999; C: du 17. 5 au 6. 6. 1999
 - deuxième délai: B: du 3 au 23. 5. 1999; C: du 31. 5 au 20. 6. 1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
 - premier délai: —
 - deuxième délai: —
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
 - premier délai: le 30. 3. 1999
 - deuxième délai: le 13. 4. 1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 5 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (1):
Bureau de l'aide alimentaire,
À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46,
Rue de la Loi 200,
B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation** (4): restitution applicable le 26. 3. 1999, fixée par le règlement (CE) n° 429/1999 de la Commission (JO L 52 du 27. 2. 1999, p. 16)

Notes

- (1) Renseignements complémentaires: André Debongnie [tél.: (32 2) 295 14 65],
Torben Vestergaard [tél.: (32 2) 299 30 50].
- (2) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (3) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (4) Le règlement (CE) n° 259/98 de la Commission (JO L 25 du 31. 1. 1998, p. 39) est applicable en ce qui concerne la restitution à l'exportation. La date visée à l'article 2 du règlement précité est celle figurant au point 22 de la présente annexe.
- L'attention du fournisseur est attirée sur l'article 4, paragraphe 1, dernier alinéa, dudit règlement. La copie du certificat est transmise dès l'acceptation de la déclaration d'exportation [numéro de télécopieur à utiliser: (32 2) 296 20 05].
- (5) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, le document suivant:
- un certificat phytosanitaire.
 - certificat de fumigation [les céréales/dérivés de céréales doivent être fumigés avant expédition à l'aide de phosphore de magnésium (au moins 2 g/m³) pendant une période minimale de cinq jours entre l'application du fumigant et l'aération. Le certificat approprié doit être disponible au moment de l'expédition].
- (6) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* C 114 du 29 avril 1991, le texte du point II A 3 c) ou II B 3 c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"».
- (7) En vue d'un éventuel réensachage, le fournisseur devra fournir 2 % des sacs vides, de la même qualité que ceux contenant la marchandise avec l'inscription suivie d'un «R» majuscule.
- (8) Le chargement doit se faire dans des conteneurs de 20 pieds, conditions «FCL/FCL».
- Le fournisseur assume le coût d'empilement des conteneurs au terminal des conteneurs dans le port d'embarquement. Le bénéficiaire supporte tous les coûts de chargement ultérieurs, y compris le coût de l'enlèvement des conteneurs du terminal des conteneurs.
- Le fournisseur doit présenter au réceptionnaire la liste d'emballage complète de chaque conteneur en précisant le nombre de sacs relevant de chaque numéro d'action ainsi qu'il est spécifié dans l'avis d'adjudication.
- Le fournisseur doit fermer chaque conteneur à l'aide d'un dispositif de verrouillage numéroté (*ONESEAL*, *SYSKO locktainer 180* ou des scellés de haute sécurité similaires) dont le numéro est à communiquer au représentant du bénéficiaire.
-

RÈGLEMENT (CE) N° 561/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999

**relatif à l'ouverture d'une adjudication permanente pour la mise en vente de
l'huile d'olive détenue par l'organisme d'intervention espagnol**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1638/98 du Conseil du 20 juillet 1998 modifiant le règlement n° 136/66/CEE portant établissement d'une organisation commune des marchés dans le secteur des matières grasses ⁽¹⁾, et notamment son article 3, paragraphe 1,

considérant que l'article 2 du règlement (CEE) n° 2754/78 du Conseil ⁽²⁾, modifié par le règlement (CEE) n° 2203/90 ⁽³⁾, prévoit que la mise en vente de l'huile d'olive détenue par les organismes d'intervention s'effectue par adjudication;

considérant que, en application de l'article 12, paragraphe 1, du règlement n° 136/66/CEE du Conseil ⁽⁴⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1638/98, en vigueur jusqu'au 31 octobre 1998, l'organisme d'intervention espagnol possède actuellement certaines quantités d'huile d'olive;

considérant que le règlement (CEE) n° 2960/77 de la Commission ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3818/85 ⁽⁶⁾, a fixé les conditions de vente par adjudication sur le marché de la Communauté et pour l'exportation des huiles d'olive; que la situation du marché de l'huile d'olive est actuellement favorable à la mise en vente d'une partie des huiles en question;

considérant que la situation actuelle du marché des huiles d'olive vierges non directement comestibles est caractérisée par des disponibilités réduites par rapport à la demande; que, afin d'assurer au plus grand nombre d'opérateurs un approvisionnement minimal pour leurs besoins immédiats, il convient de prévoir que chaque opérateur ne puisse présenter les offres que pour une quantité maximale;

considérant que des modalités spéciales doivent être fixées pour assurer la régularité des opérations et leurs contrôles;

considérant que, à cet effet, les États membres doivent prévoir toutes les mesures complémentaires compatibles avec les dispositions en vigueur pour assurer le bon déroulement de l'action envisagée ainsi que l'information de la Commission;

considérant qu'il convient, dès lors, de compléter le dispositif de contrôle par la possibilité d'une prise d'échantillon contradictoire;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des matières grasses,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. L'organisme d'intervention espagnol Fondo Español de Garantía Agraria (dénommé «FEGA») ouvre une adjudication conformément aux dispositions du présent règlement et du règlement (CEE) n° 2960/77, en vue de la vente sur le marché de la Communauté des quantités suivantes d'huile d'olive:

- 20 000 tonnes d'huile d'olive vierge courante,
- 55 000 tonnes d'huile d'olive vierge lampante.

Ces quantités sont mises en vente au cours de cinq adjudications à raison d'environ un cinquième par adjudication, éventuellement augmenté des quantités invendues au cours de l'adjudication précédente.

2. Par dérogation à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 2960/77, le FEGA est autorisé, dans le cas où la quantité d'huile contenue dans un récipient dépasse 500 tonnes, à constituer plusieurs lots avec une partie seulement de cette huile.

Article 2

La publication de l'appel d'offres a lieu le 23 mars 1999.

Les lots d'huile mis en vente ainsi que leur lieu présent d'entreposage sont affichés par le FEGA, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid.

⁽¹⁾ JO L 210 du 28. 7. 1998, p. 32.

⁽²⁾ JO L 331 du 28. 11. 1978, p. 13.

⁽³⁾ JO L 201 du 31. 7. 1990, p. 5.

⁽⁴⁾ JO 172 du 30. 9. 1966, p. 3025/66.

⁽⁵⁾ JO L 348 du 30. 12. 1977, p. 46.

⁽⁶⁾ JO L 368 du 31. 12. 1985, p. 20.

Une copie de l'appel d'offres visé ci-dessus est transmise sans délai à la Commission.

Article 3

Les offres doivent parvenir au FEGA à son siège, calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid, au plus tard à 14 heures (heure locale):

- le 7 avril 1999,
- le 5 mai 1999,
- le 9 juin 1999,
- le 7 juillet 1999,
- le 21 juillet 1999.

L'offre n'est recevable que si elle est présentée par une personne physique ou morale qui exerce une activité dans le secteur de l'huile d'olive et est inscrite à ce titre, à la date du 31 décembre 1998, dans un registre public d'un État membre.

En outre, chaque soumissionnaire ne peut présenter d'offres que pour une quantité maximale de 500 tonnes pour l'huile d'olive vierge courante et de 1 000 tonnes pour l'huile d'olive vierge lampante.

Article 4

1. En ce qui concerne l'huile d'olive vierge lampante, les offres sont faites pour une huile de 3 degrés d'acidité.

2. Lorsque l'huile adjugée a un degré d'acidité différent de celui pour lequel l'offre a été faite, le prix à payer est égal au prix offert, augmenté ou diminué conformément au barème suivant:

- jusqu'à 3 degrés d'acidité: augmentation de 0,32 euro pour chaque dixième de degré d'acidité en moins par rapport à 3 degrés,
- plus de 3 degrés d'acidité: diminution de 0,32 euro pour chaque dixième de degré d'acidité en plus par rapport à 3 degrés.

Article 5

Au plus tard deux jours après l'expiration du délai prévu pour le dépôt d'offres, le FEGA transmet à la Commission une liste anonyme indiquant pour chaque lot mis en vente le prix d'offre reçu le plus élevé.

Article 6

Le prix minimal de vente par 100 kilogrammes d'huile est fixé, selon la procédure prévue à l'article 38 du règlement n° 136/66/CEE, sur la base des offres reçues, au plus tard le dixième jour ouvrable après l'expiration de

chaque délai prévu pour le dépôt des offres. La décision fixant le prix minimal de vente est notifiée sans délai à l'État membre concerné.

Article 7

Sans préjudice des dispositions de l'article 10 du présent règlement, la vente de l'huile d'olive est effectuée par le FEGA au plus tard le cinquième jour ouvrable après le jour de la notification de la décision visée à l'article 6. Le FEGA communique aux organismes stockeurs la liste des lots non attribués.

Article 8

La caution visée à l'article 7 du règlement (CEE) n° 2960/77 est fixée à 18 euros par 100 kilogrammes.

Article 9

L'indemnité de stockage visée à l'article 15 du règlement (CEE) n° 2960/77 est égale à 3 euros par 100 kilogrammes.

Article 10

Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 11 du règlement (CEE) n° 2960/77, avant l'enlèvement du lot adjugé, l'organisme d'intervention, l'adjudicataire et l'organisme stockeur procèdent à une prise d'un échantillon contradictoire et à l'analyse de cet échantillon conformément à l'article 2, paragraphes 4 et 5, du règlement (CEE) n° 3472/85 de la Commission⁽¹⁾.

L'organisme d'intervention doit disposer du résultat final des analyses effectuées sur cet échantillon au plus tard le trentième jour ouvrable après le jour de la notification de la décision visée à l'article 6.

a) Si le résultat final des analyses effectuées sur cet échantillon montre une différence entre la qualité de l'huile d'olive à enlever et la description de la qualité reprise dans l'appel d'offres, tout en confirmant qu'il s'agit d'huile d'olive visée au point 1 de l'annexe du règlement n° 136/66/CEE, les dispositions suivantes s'appliquent:

- i) l'organisme d'intervention informe le jour même les services de la Commission, conformément à l'annexe I, ainsi que le stockeur et l'adjudicataire;
- ii) l'adjudicataire peut:

- soit accepter de prendre en charge le lot à la qualité constatée,
- soit refuser de prendre en charge le lot en cause, nonobstant la déclaration faite suite à l'article 7, paragraphe 6, point b), du règlement (CEE) n° 2960/77. Dans ce cas, l'adjudicataire en informe le jour même l'organisme d'intervention et la Commission conformément à l'annexe II.

Ces formalités remplies, il est immédiatement libéré de toutes obligations sur le lot en cause, y compris les cautions.

⁽¹⁾ JO L 333 du 11. 12. 1985, p. 5.

b) Si le résultat final des analyses effectuées sur cet échantillon révèle une qualité autre que l'huile d'olive visée au point 1 de l'annexe du règlement n° 136/66/CEE:

- l'organisme d'intervention en informe le jour même les services de la Commission conformément à l'annexe I, ainsi que le stockeur et l'adjudicataire,
- l'adjudicataire donne acte le jour même à l'organisme d'intervention de l'impossibilité de prendre en charge le lot en cause et en informe le jour même la Commission, conformément aux annexes I et II.

Ces formalités remplies, il est immédiatement libéré de toutes ses obligations sur le lot en cause, y compris les cautions.

Par dérogation aux dispositions de l'article 13, deuxième alinéa, du règlement (CEE) n° 2960/77, le retrait de la totalité du lot adjudgé est achevé au plus tard le soixante-dixième jour suivant celui de la notification visée à l'article 6.

Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

ANNEXE I

Les seuls numéros d'appel à Bruxelles à utiliser sont, à la DG VI/C/4 (à l'attention de M. Gazagnes):
— par télécopieur: (00-32) 22 96 60 09 ou (00-32) 22 96 60 08

*ANNEXE II***Communication de refus de lots dans le cadre de l'adjudication pour la mise en vente
de tonnes d'huile d'olive détenues par l'organisme d'intervention espagnol**

— Nom du soumissionnaire déclaré adjudicataire:

— Date de l'adjudication:

— Date de refus du lot par l'adjudicataire:

| Numéro du lot | Quantités en tonnes | Adresse de l'entrepôt | Justification du refus de prise en charge |
|------------------|------------------------|--------------------------|---|
| | | | |

RÈGLEMENT (CE) N° 562/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999
modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil, du 30 juin 1992, portant organisation commune des marchés dans le secteur des céréales ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 923/96 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 13 paragraphe 8,

considérant que le correctif applicable à la restitution pour les céréales a été fixé par le règlement (CE) n° 484/1999 de la Commission ⁽³⁾;

considérant que, en fonction des prix caf et des prix caf d'achat à terme de ce jour et compte tenu de l'évolution prévisible du marché, il est nécessaire de modifier le correctif applicable à la restitution pour les céréales, actuellement en vigueur;

considérant que le correctif doit être fixé selon la même procédure que la restitution; qu'il peut être modifié dans l'intervalle de deux fixations,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le correctif applicable aux restitutions fixées à l'avance pour les exportations des produits visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 points a), b) et c) du règlement (CEE) n° 1766/92, à l'exception du malt, est modifié conformément à l'annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 16 mars 1999.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 181 du 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 126 du 24. 5. 1996, p. 37.

⁽³⁾ JO L 57 du 5. 3. 1999, p. 16.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 15 mars 1999, modifiant le correctif applicable à la restitution pour les céréales

(EUR/t)

| Code du produit | Destination (1) | Courant 3 | 1 ^{er} terme 4 | 2 ^e terme 5 | 3 ^e terme 6 | 4 ^e terme 7 | 5 ^e terme 8 | 6 ^e terme 9 |
|-----------------|-----------------|--------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1001 10 00 9200 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1001 10 00 9400 | 01 | 0 | -1,00 | -2,00 | -2,00 | 0 | — | — |
| 1001 90 91 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1001 90 99 9000 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | — | — |
| 1002 00 00 9000 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | — | — |
| 1003 00 10 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1003 00 90 9000 | 03 | 0 | -25,00 | -25,00 | -35,00 | -35,00 | — | — |
| | 02 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | -10,00 | — | — |
| 1004 00 00 9200 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1004 00 00 9400 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | — | — |
| 1005 10 90 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1005 90 00 9000 | 04 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| | 02 | 0 | -1,00 | -2,00 | -3,00 | -4,00 | — | — |
| 1007 00 90 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1008 20 00 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1101 00 11 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1101 00 15 9100 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1101 00 15 9130 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1101 00 15 9150 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1101 00 15 9170 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1101 00 15 9180 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1101 00 15 9190 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1101 00 90 9000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1102 10 00 9500 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1102 10 00 9700 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1102 10 00 9900 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1103 11 10 9200 | 01 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | 0 | — | — |
| 1103 11 10 9400 | 01 | 0 | 0 | 0 | -10,00 | 0 | — | — |
| 1103 11 10 9900 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1103 11 90 9200 | 01 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 1103 11 90 9800 | — | — | — | — | — | — | — | — |

(1) Les destinations sont identifiées comme suit:

- 01 tous les pays tiers,
- 02 autres pays tiers,
- 03 États-Unis, Canada et Mexique,
- 04 Suisse, Liechtenstein.

NB: Les zones sont celles délimitées par le règlement (CEE) n° 2145/92 de la Commission (JO L 214 du 30. 7. 1992, p. 20) modifié.

RÈGLEMENT (CE) N° 563/1999 DE LA COMMISSION
du 15 mars 1999
fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil, du 30 juin 1992, portant organisation commune des marchés dans le secteur des céréales⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 923/96 de la Commission⁽²⁾,

vu le règlement (CE) n° 1249/96 de la Commission, du 28 juin 1996, portant modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2519/98⁽⁴⁾, et notamment son article 2 paragraphe 1,

considérant que l'article 10 du règlement (CEE) n° 1766/92 prévoit que, lors de l'importation des produits visés à l'article 1^{er} dudit règlement, les taux des droits du tarif douanier commun sont perçus; que, toutefois, pour les produits visés au paragraphe 2 de cet article, le droit à l'importation est égal au prix d'intervention valable pour ces produits lors de l'importation et majoré de 55 % diminué du prix à l'importation caf applicable à l'expédition en cause; toutefois, ce droit ne peut dépasser le taux des droits du tarif douanier;

considérant que, en vertu de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 1766/92, les prix à l'importation caf sont calculés sur la base des prix représentatifs pour le produit en question sur le marché mondial;

considérant que le règlement (CE) n° 1249/96 a fixé des modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92

en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales;

considérant que les droits à l'importation sont applicables jusqu'à ce qu'une nouvelle fixation entre en vigueur; qu'ils restent également en vigueur si aucune cotation n'est disponible pour la bourse de référence visée à l'annexe II du règlement (CE) n° 1249/96 au cours des deux semaines précédant la prochaine fixation périodique;

considérant que, afin de permettre le fonctionnement normal du régime des droits à l'importation, il convient de retenir pour le calcul de ces derniers les taux représentatifs de marché constatés au cours d'une période de référence;

considérant que l'application du règlement (CE) n° 1249/96 conduit à fixer les droits à l'importation conformément à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les droits à l'importation dans le secteur des céréales visés à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1766/92 sont fixés à l'annexe I du présent règlement sur la base des éléments repris à l'annexe II.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 16 mars 1999.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mars 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 181 du 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ JO L 126 du 24. 5. 1996, p. 37.

⁽³⁾ JO L 161 du 29. 6. 1996, p. 125.

⁽⁴⁾ JO L 315 du 25. 11. 1998, p. 7.

ANNEXE I

Droits à l'importation des produits visés à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE)
n° 1766/92

| Code NC | Désignation des marchandises | Droit à l'importation par voie terrestre, fluviale ou maritime en provenance de ports méditerranéens, de la mer Noire ou de la mer Baltique (en EUR/t) | Droit à l'importation par voie aérienne ou maritime en provenance d'autres ports (²) (en EUR/t) |
|------------|---|---|--|
| 1001 10 00 | Froment (blé) dur de haute qualité | 52,10 | 42,10 |
| | de qualité moyenne (¹) | 62,10 | 52,10 |
| 1001 90 91 | Froment (blé) tendre, de semence | 50,13 | 40,13 |
| 1001 90 99 | Froment (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence (³) | 50,13 | 40,13 |
| | de qualité moyenne | 83,80 | 73,80 |
| | de qualité basse | 103,05 | 93,05 |
| 1002 00 00 | Seigle | 96,13 | 86,13 |
| 1003 00 10 | Orge, de semence | 96,13 | 86,13 |
| 1003 00 90 | Orge, autre que de semence (³) | 96,13 | 86,13 |
| 1005 10 90 | Maïs de semence autre qu'hybride | 100,78 | 90,78 |
| 1005 90 00 | Maïs, autre que de semence (³) | 100,78 | 90,78 |
| 1007 00 90 | Sorgho à grains autre qu'hybride d'ensemencement | 96,13 | 86,13 |

(¹) Pour le blé dur ne remplissant pas la qualité minimale pour le blé dur de qualité moyenne, visée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1249/96, le droit applicable est celui fixé pour le froment (blé) tendre de qualité basse.

(²) Pour les marchandises arrivant dans la Communauté par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez [article 2, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1249/96], l'importateur peut bénéficier d'une diminution des droits de:

— 3 EUR par tonne, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée, ou de

— 2 EUR par tonne, si le port de déchargement se trouve en Irlande, au Royaume-Uni, au Danemark, en Suède, en Finlande ou sur la côte atlantique de la Péninsule ibérique.

(³) L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 14 ou 8 EUR par tonne lorsque les conditions établies à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1249/96 sont remplies.

ANNEXE II

Éléments de calcul des droits

(période du 01. 03. 1999 au 12. 03. 1999)

1. Moyennes sur la période des deux semaines précédant le jour de la fixation:

| Cotations boursières | Minneapolis | Kansas-City | Chicago | Chicago | Minneapolis | Minneapolis | Minneapolis |
|--|-------------|--------------|---------|---------|-------------|---------------------|-------------|
| Produits (% protéines à 12 % humidité) | HRS2. 14 % | HRW2. 11,5 % | SRW2 | YC3 | HAD2 | qualité moyenne (*) | US barley 2 |
| Cotation (EUR/t) | 112,57 | 97,10 | 86,96 | 77,01 | 138,69 (**) | 128,69 (**) | 94,67 (**) |
| Prime sur le Golfe (EUR/t) | 28,09 | 9,89 | 0,78 | 13,00 | — | — | — |
| Prime sur Grands Lacs (EUR/t) | — | — | — | — | — | — | — |

(*) Prime négative d'un montant de 10 EUR/t [article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1249/96].

(**) Fob Golfe.

2. Frets/frais: Golfe du Mexique-Rotterdam: 11,70 EUR/t. Grands Lacs-Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Subventions visées à l'article 4, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

DIRECTIVE 1999/10/CE DE LA COMMISSION

du 8 mars 1999

prévoyant des dérogations aux dispositions de l'article 7 de la directive 79/112/CEE du Conseil en ce qui concerne l'étiquetage des denrées alimentaires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 79/112/CEE du Conseil du 18 décembre 1978 relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires ainsi que la publicité faite à leur égard ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 97/4/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 7, paragraphe 3, point d), et paragraphe 4,

considérant que l'article 7, paragraphe 2, points a) et b), de la directive 79/112/CEE précise que la quantité d'un ingrédient doit être mentionnée sur l'étiquetage d'une denrée alimentaire lorsque cet ingrédient figure dans la dénomination de vente ou est mis en relief dans l'étiquetage;

considérant, d'une part, que la directive 94/54/CE de la Commission ⁽³⁾, modifiée par la directive 96/21/CE du Conseil ⁽⁴⁾, impose l'indication des mentions «avec édulcorant(s)» ou «avec sucre(s) et édulcorant(s)» sur l'étiquetage des produits contenant de tels ingrédients; que ces mentions doivent accompagner la dénomination de vente;

considérant que l'indication desdites mentions imposées par la directive 94/54/CE a pour effet de rendre obligatoire l'indication de la quantité de cet ingrédient ou de ces ingrédients conformément à l'article 7, paragraphe 2, points a) et/ou b), de la directive 79/112/CEE;

considérant toutefois que l'indication de la quantité d'édulcorants n'est pas de nature à déterminer le choix du consommateur au moment de l'achat de la denrée;

considérant, d'autre part, que les mentions relatives à l'adjonction de vitamines et minéraux ont pour effet de rendre obligatoire l'étiquetage nutritionnel conformément à la directive 90/496/CEE du Conseil ⁽⁵⁾;

considérant que ces mentions sont considérées comme partie intégrante de la dénomination de vente ou comme une mise en relief d'un ingrédient au sens de l'article 7, paragraphe 2, point a) et/ou b), de la directive 79/112/CEE et ont donc pour effet d'imposer l'indication de la quantité des vitamines et minéraux;

considérant que cette double information n'est pas utile pour le consommateur et pourrait même l'induire en erreur dans la mesure où conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive 79/112/CEE la quantité est donnée en pourcentage tandis que pour l'étiquetage nutritionnel, la quantité figure en milligrammes;

considérant que, dans ces conditions, il convient de prévoir des exceptions supplémentaires à la règle d'indication quantitative des ingrédients;

considérant par ailleurs que l'article 7, paragraphe 4, de la directive 79/112/CEE précise que la quantité mentionnée, exprimée en pourcentage, correspond à la quantité du ou des ingrédients au moment de leur mise en œuvre; que ce paragraphe prévoit toutefois la possibilité de prévoir des dérogations à ce principe;

considérant que la composition de certaines denrées est sensiblement modifiée par la cuisson ou par d'autres traitements, entraînant une déshydratation de leurs ingrédients;

considérant qu'une dérogation au mode de calcul de la quantité des ingrédients prévu à l'article 7, paragraphe 4, de la directive 79/112/CEE s'avère nécessaire pour ces produits afin de mieux refléter la composition réelle de la denrée et d'éviter ainsi de tromper le consommateur;

considérant que l'article 6, paragraphe 5, point a), de la directive 79/112/CEE applique le même principe pour l'ordre des ingrédients dans la liste des ingrédients;

considérant toutefois que ledit article 6 prévoit des dérogations pour certains aliments ou ingrédients et que donc, par souci de cohérence, il convient de prévoir des dérogations identiques pour le mode de calcul de la quantité;

considérant que, conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 3 B du traité, les objectifs de l'action envisagée consistant à assurer une mise en œuvre efficace du principe d'indication quantitative des ingrédients ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres dans la mesure où les règles de base sont inscrites dans la législation communautaire; que la présente directive se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin;

⁽¹⁾ JO L 33 du 8. 2. 1979, p. 1.

⁽²⁾ JO L 43 du 14. 2. 1997, p. 21.

⁽³⁾ JO L 300 du 23. 11. 1994, p. 14.

⁽⁴⁾ JO L 88 du 5. 4. 1996, p. 5.

⁽⁵⁾ JO L 276 du 6. 10. 1990, p. 40.

considérant que les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité permanent des denrées alimentaires,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. L'article 7, paragraphe 2, points a) et b), de la directive 79/112/CEE ne s'applique pas dans les cas où la mention «édulcorant(s)» ou «avec sucre(s) et édulcorant(s)» accompagne la dénomination de vente d'une denrée alimentaire conformément à ce que prévoit la directive 94/54/CE.

2. L'article 7, paragraphe 2, points a) et b), de la directive 79/112/CEE ne s'applique pas aux mentions relatives à l'adjonction de vitamines et minéraux dans les cas où ces substances font l'objet d'un étiquetage nutritionnel.

Article 2

1. Par dérogation au principe défini à l'article 7, paragraphe 4, de la directive 79/112/CEE, les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent à l'indication des quantités d'ingrédients.

2. La quantité mentionnée, pour des denrées alimentaires ayant subi une perte d'humidité suite à un traitement thermique ou autre, correspond à la quantité du ou des ingrédients mis en œuvre, rapportée au produit fini. Cette quantité est exprimée en pourcentage.

Toutefois, lorsque la quantité d'un ingrédient ou la quantité totale de tous les ingrédients exprimée dans l'étiquetage dépasse 100 %, le pourcentage est remplacé par l'indication du poids du ou des ingrédients utilisés pour la préparation de 100 grammes de produit fini.

3. La quantité des ingrédients volatils est indiquée en fonction de leur importance pondérale dans le produit fini.

La quantité des ingrédients utilisés sous une forme concentrée ou déshydratée et reconstitués pendant la fabrication peut être indiquée en fonction de leur impor-

tance pondérale avant la concentration ou la déshydratation.

Lorsqu'il s'agit d'aliments concentrés ou déshydratés auxquels il faut ajouter de l'eau, la quantité des ingrédients peut s'exprimer en fonction de leur importance pondérale dans le produit reconstitué.

Article 3

Les États membres adoptent, s'il y a lieu, au plus tard le 31 août 1999 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires de manière à:

- admettre le commerce des produits conformes à la présente directive au plus tard le 1^{er} septembre 1999,
- interdire les produits non conformes à la présente directive au plus tard le 14 février 2000. Toutefois, les produits mis sur le marché ou étiquetés avant cette date et non conformes à la présente directive peuvent être commercialisés jusqu'à épuisement des stocks.

Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 mars 1999.

Par la Commission

Martin BANGEMANN

Membre de la Commission

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 10 février 1999

relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité
(IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[notifiée sous le numéro C(1999) 239]

(Les textes en langues finnoise et suédoise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/198/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962
premier règlement d'application des articles 85 et 86 du
traité ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de
l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment
son article 3,

vu la décision de la Commission du 5 mai 1997 d'engager
une procédure dans cette affaire,

après avoir donné à l'entreprise intéressée l'occasion de
faire connaître son point de vue concernant les griefs
formulés par la Commission,

après consultation du comité consultatif en matière d'en-
tentes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

I. LES FAITS

a) **Objet de la décision**

- (1) C'est dans le cadre d'une procédure d'office, faisant
suite à la décision 95/364/CE de la Commission du
28 juin 1995, au titre de l'article 90, paragraphe 3,
du traité CE, relative au système de rabais sur les
redevances d'atterrissage mis en place à l'aéroport de
Bruxelles-National ⁽²⁾, que la Commission enquête

actuellement sur les systèmes de rabais sur les rede-
vances d'atterrissage dans les aéroports de la
Communauté.

b) **Entreprise en cause**

- (2) Ilmailulaitos/Luftfartsverket (Administration de
l'aviation civile, ci-après dénommée: «AAC») est,
depuis 1991, une entreprise publique autofinancée
opérant sous la tutelle du ministre des transports et
des communications. Auparavant, il s'agissait de
l'Administration de l'aviation, service central du
ministère des transports.

- (3) La loi du 14 décembre 1990 (1123/90) portant
statut et création de AAC, précise les modalités de
fonctionnement et les objectifs de AAC. L'article 2
énumère les différentes missions confiées à AAC:

«L'Administration de l'aviation fournit des services
pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement
de l'aéroport et des vols pour les besoins tant de
l'aviation civile que de l'aviation militaire (...).

L'Administration de l'aviation est chargée de veiller
à la sécurité aérienne générale et (...) de délivrer les
autorisations et les licences nécessaires (...).

- (4) AAC perçoit ainsi des redevances en contrepartie
des services liés à l'atterrissage et au décollage des
appareils utilisant les infrastructures aéroportuaires
gérées par elle.

⁽¹⁾ JO 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO L 216 du 12. 9. 1995, p. 8.

c) **Système en cause — Les redevances d'atterrissage**

- (5) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans son Manuel sur l'économie des aéroports ⁽³⁾ recommande à ses membres de calculer les redevances en fonction de la masse maximale au décollage (Maximum take-off-weight [MTOW]). Elle définit ainsi la redevance d'atterrissage: «Droit et redevances perçus pour l'usage des pistes, voies de circulation et aires de trafic, y compris le balisage lumineux correspondant, ainsi que pour les services de contrôle d'approche et d'aérodrome».
- (6) La redevance correspond à l'imputation des «coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables à ces aires, ainsi qu'aux véhicules et au matériel associés, y compris les dépenses afférentes à la main-d'œuvre, au véhicule d'entretien, à l'électricité et aux carburants».
- (7) Selon l'article 6 de la loi 1123/90, les redevances d'atterrissage dans les aéroports gérés par AAC peuvent, si nécessaire, être fixées par décret. Un tel décret n'ayant pas été pris, c'est donc AAC elle-

même qui détermine le niveau des redevances d'atterrissage et les éventuels rabais pratiqués.

- (8) Pour l'année 1998, les redevances d'atterrissage fixées par AAC ont été calculées comme suit:
- pour les vols intérieurs 17 ou 20 marks finlandais ⁽⁴⁾ (selon le poids de l'avion) par tonne de MTOW,
 - pour les vols internationaux 50,50 marks finlandais par tonne de MTOW.
- (9) Un coefficient de 1,3 est appliqué, pour des raisons environnementales, aux atterrissages ayant lieu entre 22 heures et 6 heures sur tous les aéroports finlandais à l'exception de l'aéroport de Helsinki-Vantaa.
- (10) Un rabais lié à la fréquence a été mis en place et ce uniquement pour les vols internationaux selon le schéma suivant:

| Nombre d'atterrissages sur les 6 derniers mois pour une compagnie donnée sur l'ensemble des aéroports finlandais | Rabais à appliquer sur tous les atterrissages de la compagnie pour les 6 mois à venir | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | (en 1996) | (en 1997) | (en 1998) |
| 1 001-3 000 | 3 % | 2 % | 2 % |
| 3 001-5 000 | 5 % | 3 % | 2 % |
| 5 001-7 000 | 8 % | 6 % | 4 % |
| 7 001- | 11 % | 9 % | 4 % |

- (11) Le 20 mai 1997, une communication des griefs a été envoyée à AAC. Deux mesures ont été retenues comme étant susceptibles de constituer une infraction à l'article 86 du traité: d'une part, le système de rabais de volume progressif (décrit au point 10) et, d'autre part, la modulation des redevances selon l'origine du vol (décrite au point 8).

- (15) Par ailleurs, dans sa réponse du 19 novembre 1997 à une demande de renseignements de la Commission du 28 octobre 1997, AAC a affirmé que ce système de rabais va être supprimé au 1^{er} janvier 1999.

d) **Principaux arguments de AAC**

- (12) Tout en déclarant que les raisons de l'instauration, en 1977, du système de rabais lié à la fréquence ne sont pas connues, AAC fait d'abord valoir que les «grands usagers» présentent l'avantage d'offrir une garantie de paiement.
- (13) Il apparaît ainsi selon AAC que:
- «L'intérêt que présentent les grands usagers pour le détenteur de l'aéroport est aussi la garantie de paiement des clients. Les grands usagers n'ont jamais eu de difficultés de paiement et il n'a pas été nécessaire de prévoir des pertes de crédit.»
- (14) AAC fait toutefois valoir que les rabais en cause ont été considérablement réduits ces dernières années (de 20 % en 1989 à 4 % en 1998).

- (16) Enfin, selon AAC, cette évolution a été approuvée par l'Association du transport aérien international (IATA) qui lors d'une réunion avec AAC, intervenue en avril 1996, «(...) a soutenu un changement progressif du système» et a demandé à AAC de ne pas modifier brutalement son système, pour ne pas entraîner de difficultés financières graves pour certaines compagnies.

- (17) En ce qui concerne la modulation des redevances selon l'origine du vol, AAC fait remarquer que les exigences techniques et fonctionnelles imposées aux aéroports (longueur et résistance des pistes, heures d'ouverture et disponibilité des aéroports) sont différentes pour les vols intérieurs et les vols internationaux. Ces exigences différentes expliqueraient la modulation en cause.

⁽³⁾ Document 9562.1991 OACI.

⁽⁴⁾ 1 FIM=0,1681 EUR.

II. APPRÉCIATION JURIDIQUE

a) Dispositions juridiques et règlements de procédure applicables

- (18) Il y a lieu de rappeler que l'inapplicabilité du règlement n° 17 au secteur des transports a été posée par le règlement n° 141 du Conseil ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement 1002/67/CEE ⁽⁶⁾, afin de prendre en compte les aspects spéciaux du secteur des transports. Dès lors, le règlement n° 141 et, par conséquent, les règlements de procédure spécifiques au secteur des transports, ne couvrent que les pratiques anticoncurrentielles qui relèvent du marché des transports.
- (19) Le règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil ⁽⁷⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2410/92 ⁽⁸⁾, détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transports aériens.
- (20) Cependant, les services liés à l'accès aux infrastructures aéroportuaires ne font pas directement partie du service de transport aérien fourni aux voyageurs. Ces activités échappent donc au champ d'application des règlements de procédure spécifiques au secteur des transports et relèvent du règlement n° 17 pour l'application des articles 85 et 86 du traité.

b) Notion d'entreprise

- (21) Il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés européennes ⁽⁹⁾ que la notion d'entreprise dans le droit communautaire de la concurrence comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement.
- (22) Les articles 85 et 86 du traité s'appliquent aux comportements d'une entité publique lorsqu'il est établi que, à travers cette entité, l'État exerce des activités économiques de caractère industriel ou commercial consistant à offrir des biens ou des services sur le marché. Peu importe à cet égard que l'État agisse directement par le moyen d'un organe faisant partie de l'administration publique ou par le moyen d'une entité qu'il a investie de droits spéciaux ou exclusifs. Il est donc nécessaire d'examiner la nature des activités exercées par l'entreprise publique ou l'entité investie par l'État de droits spéciaux ou exclusifs ⁽¹⁰⁾.

- (23) À cet égard, il n'y a pas de doute que AAC, dont l'activité principale ⁽¹¹⁾ est la fourniture aux compagnies aériennes de services liés à l'accès aux infrastructures aéroportuaires civiles en contrepartie de redevances, est effectivement, selon la définition de la Cour, une entreprise au sens de l'article 86 du traité.

c) Marché en cause

- (24) Ainsi que la Cour de justice l'a indiqué dans l'affaire «Port de Gènes» ⁽¹²⁾, l'organisation, pour le compte de tiers, d'opérations portuaires dans un seul port peut constituer un marché pertinent au sens de l'article 86. De même, la Cour dans l'affaire «Corsica Ferries II» ⁽¹³⁾ a pris en compte comme marché pertinent le marché du service du pilotage dans le port de Gènes.
- (25) Transposant ce raisonnement aux aéroports, le marché pertinent en l'espèce est donc celui des services liés à l'accès aux infrastructures aéroportuaires pour lesquels la redevance est due. Il s'agit de la même définition du marché que celle qui avait été retenue dans la décision 95/364/CE de la Commission ⁽¹⁴⁾.
- (26) Plus spécifiquement, il s'agit des services liés à l'exploitation et à la maintenance des pistes, à l'usage des voies de circulation et aires de trafic, et au guidage d'approche des avions civils.
- (27) Par ailleurs, les marchés pour le transport des passagers et des marchandises sur les liaisons aériennes court et moyen-courriers intra-EEE constituent un marché voisin mais distinct qui est affecté par les effets d'un comportement abusif de l'entreprise sur le marché des services liés à l'atterrissage et au décollage. C'est donc aussi sur ce marché que les effets de l'exploitation abusive de la position dominante détenue par AAC peuvent se faire sentir.
- (28) Des vingt-cinq aéroports gérés par AAC, seuls cinq aéroports ont un trafic international (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere) important. Mis à part Helsinki, ce trafic international se résume à quelques fréquences à destination de Stockholm, Hambourg, Copenhague, Petrozavodsk (Russie), Murmansk (Russie), Lulea (Suède) et à de nombreux vols charters.
- (29) Les aéroports ayant un trafic international sont peu substituables, de sorte que chacun peut être considéré comme un marché géographique distinct.

⁽⁵⁾ JO 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽⁶⁾ JO 306 du 16. 12. 1967, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 374 du 31. 12. 1987, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 240 du 24. 8. 1992, p. 18.

⁽⁹⁾ Voir notamment arrêt du 23 avril 1991, affaire C-41/90: Höfner & Elser, Recueil 1991, p. I-1979, 2016 point 21 des motifs; arrêt du 17 février 1993, affaires jointes C-159 et 160/91: Poucet, Recueil 1993, p. I-637, point 17 des motifs.

⁽¹⁰⁾ Voir arrêt du 16 juin 1987, affaire 118/85: Commission contre Italie, Recueil 1987, p. 2599, 2621, points 7 et 8 des motifs; arrêt du 18 mars 1997, affaire C-343/95: Diego Cali & Figli Srl contre Servizi ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), Recueil 1997, p. I-1547, points 16, 17 et 18 des motifs.

⁽¹¹⁾ Voir considérants 2, 3 et 4.

⁽¹²⁾ Arrêt du 10 décembre 1991, affaire C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova contre Siderurgica Gabrielli SpA (Port de Gènes, Recueil 1991, p. I-5889).

⁽¹³⁾ Arrêt du 17 mai 1994, affaire C-18/93: Corsica Ferries Italia Srl contre Corpo dei piloti del porto di Genova (Corsica Ferries II), Recueil 1994, p. I-1783.

⁽¹⁴⁾ Voir note 2.

(30) En effet, les compagnies aériennes exploitant des services aériens réguliers ou des services charters intérieurs et intra-EEE, à destination ou au départ de la Finlande sont dans l'obligation d'utiliser les aéroports gérés par AAC (des vingt-neuf aéroports que compte la Finlande, seulement quatre sont privés et ne sont pas gérés par AAC). Les autres aéroports sont distants de plusieurs centaines de kilomètres et situés dans d'autres États membres.

(31) Dès lors, aux yeux de nombreux passagers au départ ou à destination de la Finlande, les services aériens intérieurs ou intra-EEE utilisant les aéroports gérés par AAC ne sont pas interchangeables avec les services offerts dans d'autres aéroports de l'Espace économique européen.

(32) Les transporteurs aériens exploitant des services intérieurs ou intra-EEE au départ ou à destination de la Finlande n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports gérés par AAC et les services d'accès aux infrastructures aéroportuaires qui sont offerts dans ces aéroports.

d) Position dominante

(33) Selon la jurisprudence de la Cour⁽¹⁵⁾, une entreprise qui bénéficie d'un monopole légal dans une partie substantielle du marché commun peut être considérée comme occupant une position dominante au sens de l'article 86 du traité.

(34) Tel est le cas pour AAC, entreprise publique qui détient du fait du droit exclusif octroyé par la loi 1123/90, en sa qualité d'autorité aéroportuaire, une position dominante sur le marché des services liés à l'atterrissage et au décollage des avions pour lesquels est perçue la redevance en question, dans chacun des cinq aéroports finlandais ayant un trafic international.

e) Partie substantielle du marché commun

(35) Les cinq aéroports finlandais exploitant des liaisons intra-EEE ont été utilisés par environ neuf millions de passagers au total en 1996 et ont traité plus de 91 000 tonnes de fret.

(36) On peut considérer dès lors que l'ensemble de ces aéroports exploitant des liaisons intra-EEE représente une partie substantielle du marché commun si l'on transpose au cas d'espèce le raisonnement

adopté par la Cour dans les arrêts rendus dans les affaires Crespelle⁽¹⁶⁾ et Almelo⁽¹⁷⁾. Dans l'arrêt rendu dans l'affaire «Crespelle», la Cour a en effet déclaré que, en «établissant ainsi, en faveur de ces entreprises, une juxtaposition de monopoles territorialement limités, mais couvrant, dans leur ensemble, tout le territoire d'un État membre, ces dispositions nationales créent une position dominante au sens de l'article 86 du traité sur une partie substantielle du marché commun»⁽¹⁸⁾.

(37) *A fortiori*, une juxtaposition de monopoles contrôlés par la même entreprise (ACC) est-elle susceptible de représenter une partie substantielle du marché commun.

f) Abus de position dominante

Le système de rabais lié à la fréquence

(38) Compte tenu de l'annonce par AAC de la suppression du système au 1^{er} janvier 1999 et de la pratique déjà établie par la Commission dans sa décision 95/364/CE, ce système qui constituait un grief au titre de l'article 86 du traité à l'encontre de AAC n'est plus examiné dans la suite du texte.

La différence du montant des redevances selon la nature des vols (intérieur ou intra-EEE)

(39) L'article 86 vise les comportements anticoncurrentiels qui ont été adoptés par les entreprises de leur propre initiative. Les dispositions de l'article 86 prévoient qu'une entreprise occupant une position dominante dans une partie substantielle du marché commun ne peut appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence.

(40) À cet égard l'arrêt rendu dans l'affaire «Corsica Ferries II»⁽¹⁹⁾ est très clair. La Cour, dans cette affaire, a en effet dit pour droit:

«1) L'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4055/86, du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers, s'oppose à l'application dans un État membre, pour des services de pilotage identiques, de tarifs différents, selon l'entreprise qui effectue des transports maritimes entre deux États membres, exploite un navire qui est admis ou non au cabotage maritime, lequel est réservé aux navires battant pavillon de cet État.

⁽¹⁵⁾ Arrêt du 23 avril 1991, affaire C-41/90: Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 28 des motifs; arrêt du 18 juin 1991, affaire C-260/89, ERT), Recueil 1991, p. I-2925, point 31 des motifs.

⁽¹⁶⁾ Arrêt du 5 octobre 1994, affaire C-323/93: Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne (Crespelle), Recueil 1994, p. I-5077.

⁽¹⁷⁾ Arrêt du 27 avril 1994, affaire C-393/92: Commune d'Almelo et autres contre NV Energiebedrijf Ijsselmij Almelo, Recueil 1994, p. I-1477.

⁽¹⁸⁾ Point 17 des motifs.

⁽¹⁹⁾ Voir note 13.

2) L'article 90, paragraphe 1, et l'article 86 du traité interdisent à une autorité nationale, en approuvant les tarifs arrêtés par une entreprise investie du droit exclusif d'offrir des services de pilotage obligatoire dans une partie substantielle du marché commun, d'amener celle-ci à appliquer des tarifs différents aux entreprises de transport maritime, selon que ces dernières effectuent des transports entre États membres ou entre des ports situés sur le territoire national, dans la mesure où le commerce entre États membres est affecté.»

(41) Dans ses conclusions dans la même affaire, l'avocat général Van Gerven faisait valoir que ⁽²⁰⁾:

«Ce qui importe, c'est qu'il n'existe aucun lien entre ces différences tarifaires et la nature du service de pilotage qui est proposé et qui est absolument identique dans les deux cas (. . .). Nous estimons, pour notre part, que nous sommes ici clairement en présence d'un cas d'application de la forme d'abus de position dominante qui est prévue par l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité et qui consiste à "appliquer à l'égard des partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence". (*)»

(*) Footnote 61: Sur ce point un parallèle peut être établi avec la situation qui était en cause dans l'affaire United Brands contre Commission (arrêt du 14 février 1978, affaire C-27/76): la Cour a estimé que la politique des prix discriminatoires d'UBC qui facturait aux distributeurs-mûrisseurs des prix différents d'État membre à État membre pour la livraison de quantités et de types de bananes identiques en substance constituait un abus de position dominante dès lors que "ces prix discriminatoires selon les États membres constituaient autant d'obstacles à la libre circulation des marchandises" (point 232) et qu'ainsi était créé un cloisonnement rigide des marchés nationaux à des niveaux de prix artificiellement différents, entraînant pour certains distributeurs-mûrisseurs un désavantage dans la concurrence ainsi faussée par rapport à ce qu'elle aurait dû être (point 233). "Le même raisonnement peut être appliqué *mutatis mutandis* à la présente affaire: les tarifs différenciés appliqués par la Corporation constituent un obstacle à la libre prestation des services de transports maritime intra-communautaires et placent les compagnies qui assurent de tels services dans une position de concurrence désavantageuse»

(42) Transposant cette argumentation au domaine des aéroports, on s'aperçoit que ce système différencié de redevances d'atterrissage (redevances plus élevées pour les vols intra-EEE), mis en place par AAC, a

pour effet d'appliquer à l'égard de compagnies aériennes des conditions inégales à des prestations équivalentes, liées à l'atterrissage et au décollage en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence, et constitue par conséquent un abus de position dominante au sens de l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité.

(43) Il est clair qu'un tel système a pour effet direct de créer un désavantage pour les compagnies qui assurent des vols intracommunautaires en modifiant artificiellement les éléments du coût de revient des entreprises, selon qu'elles opèrent des liaisons intérieures ou intra-EEE.

(44) Au sujet de cette infraction au traité, AAC a fait valoir que la mise en place d'un tel système se justifiait au motif que «les exigences techniques et fonctionnelles imposées aux aéroports, et par conséquent les coûts, sont différents pour les vols intérieurs et pour les vols internationaux notamment pour les raisons suivantes:

- i) les exigences concernant la longueur des pistes sont différentes;
- ii) les exigences concernant la résistance des pistes sont différentes;
- iii) les exigences concernant les heures d'ouverture des aéroports sont différentes;
- iv) les exigences concernant la disponibilité des aéroports sont différentes.»

(45) En particulier, AAC avance les arguments suivants:

- i) Les exigences concernant la longueur des pistes
 - La longueur des routes aériennes à l'intérieur de la Finlande est en moyenne d'environ 300 à 400 kilomètres, tandis que la longueur des routes aériennes entre la Finlande et les autres États membres est en moyenne de 1 500 à 2 000 kilomètres et au maximum de 3 000 kilomètres (Helsinki-Madrid),
 - pour le trafic aérien intérieur, la flotte utilisée est plus petite que pour le trafic intra-EEE,
 - le poids réel des avions pour le trafic intérieur est plus faible car le trajet est plus court que dans le trafic international,
 - la taille de l'avion et la longueur du trajet déterminent la longueur nécessaire des pistes,
 - pour le trafic aérien intérieur, il suffit que la longueur des pistes soit de 2 000 mètres, alors que pour le trafic aérien intra-EEE il est nécessaire que la longueur des pistes soit au moins de 2 400 mètres. Pour le trafic entre la Finlande et le reste de l'Europe, les pistes doivent être donc d'environ 25 % plus longues que pour le trafic intérieur,

⁽²⁰⁾ Voir point 34.

— pour recevoir une flotte importante, les aéroports doivent faire partie d'une catégorie supérieure en matière de sécurité et d'organisation des secours. Ceci requiert des ressources humaines importantes et est coûteux.

En conclusion: les coûts d'entretien et de capital seraient plus élevés pour le trafic intra-EEE que pour le trafic intérieur.

(46) Ces arguments avancés par AAC sont discutables, pour les raisons suivantes:

— de nombreuses routes intérieures ont des longueurs du même ordre que les vols intra-EEE. C'est le cas, notamment des routes Helsinki-Vantaa/Ivalo, ou Maarianhamina/Kittilä, ou Turku/Rovaniemi,

— parmi les liaisons intra-EEE, certaines sont relativement courtes: Helsinki/Stockholm (environ 405 kilomètres), Helsinki/Goteborg (environ 810 kilomètres), ou Helsinki/Oslo (environ 810 kilomètres) ou Helsinki/Copenhague (environ 910 kilomètres),

— la longueur de la route à parcourir n'est pas le seul critère pris en compte par une compagnie pour le choix de la flotte,

— AAC a indiqué qu'une longueur de 2 000 mètres était suffisante pour les vols intérieurs. Les vols intra-EEE ou internationaux requerraient un ajout de 400 mètres. Or cet effort a déjà été fait par la majeure partie des aéroports finlandais puisque sur l'ensemble des vingt-cinq aéroports gérés par AAC, seulement six ont des pistes d'une longueur inférieure à 2 400 mètres ⁽²¹⁾.

(47) Par ailleurs, selon les données dont la Commission dispose, il apparaît que parmi les aéroports dont la piste d'atterrissage est inférieure à 2 400 mètres, certains ont quand même un trafic intra-EEE. Il s'agit, en particulier, des aéroports suivants: Lappeenranta (2 000 mètres), Maarianhamina (1 900 mètres), Pori (2 000 mètres) et Vaasa (2 000 mètres) ⁽²²⁾. Cet argument n'est donc pas pertinent.

(48) En ce qui concerne l'affirmation selon laquelle les appareils utilisés pour le trafic aérien sont plus petits par rapport à ceux utilisés pour le trafic intra-EEE, la Commission relève que tel n'est pas toujours le cas. Par exemple la compagnie Finnair utilise les mêmes avions (MD-80) pour des routes intérieures (Helsinki-Oulu, par exemple) que pour les routes intracommunautaires Helsinki-Alicante ou Helsinki-Barcelone.

(49) AAC fait valoir en outre que «depuis 1994 elle a suivi le calcul des coûts des produits notamment les coûts des services liés à l'aire de manœuvre» et que «selon les coûts des produits de 1995, les coûts

par tonne (MTOW) des prestations liées à l'aire de manœuvre du trafic international ont été environ 50 % plus élevés que les coûts correspondants pour le trafic intérieur». Par conséquent, selon AAC, «les redevances d'atterrissage basées uniquement sur le MTOW ne satisfont pas aux exigences de la fixation des prix basée sur les coûts et donc les redevances d'atterrissage pour le trafic international doivent être plus élevées».

(50) Toutefois AAC elle-même a reconnu que le prétendu écart entre les coûts engendrés par un atterrissage intra-EEE et les coûts engendrés par un atterrissage intérieur est inférieur à l'écart entre la redevance d'atterrissage pour les vols intra-EEE et celle pour les vols intérieurs.

ii) Les exigences concernant la résistance des pistes

(51) Selon AAC, étant donné que des avions plus lourds sont utilisés pour le trafic international, indique que «la superstructure des pistes doit être d'environ 10 % plus solide pour le trafic international».

(52) À cet argument il peut être répondu que le facteur résistance de la piste est déjà pris en compte, étant donné que la redevance est calculée selon le poids de l'appareil.

iii) Les exigences liées aux heures d'ouverture des aéroports et à la disponibilité des aéroports

(53) AAC soutient que, compte tenu du fait que 90 % du trafic aérien international passe par l'aéroport d'Helsinki et que les horaires des vols internationaux sont fixés le matin et le soir, les aéroports de province sont obligés, pour assurer les correspondances, de rester ouverts le matin et le soir. Par conséquent, «les frais de fourniture des services doivent être pris en considération lors du calcul basé sur les coûts des redevances "passagers"»

(54) AAC fait valoir que «le trafic international exige plus d'espace pour les terminaux passagers et les aires de stationnement ainsi qu'un niveau de prestations plus élevé que pour le trafic intérieur. De ceci il résulte que AAC doit prendre en considération les frais de production lors de la fixation des redevances "passagers"»

(55) Les deux derniers arguments n'ont pas de lien avec le système en question: étant donné que, selon AAC, les coûts engendrés par les exigences liées aux heures d'ouverture des aéroports ou à la disponibilité des aéroports sont pris en considération lors de la fixation des redevances passagers, ils ne peuvent donc pas être intégrés dans l'assiette des redevances d'atterrissage.

(56) À la lumière de ce qui précède, la Commission estime qu'aucun des arguments avancés par AAC

⁽²¹⁾ Source: ACI Europe Airport Database.

⁽²²⁾ Source: Statistic of Finnish Civil Aviation.

n'est de nature à justifier la mise en place d'un système de redevance discriminatoire selon l'origine du vol (intérieur ou intra-EEE) tel que celui adopté par l'entreprise en cause.

g) Effet sur le commerce entre États membres

- (57) Dans son arrêt dans l'affaire «Corsica Ferries II»⁽²³⁾, la Cour a reconnu que des pratiques discriminatoires «sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres en ce qu'elles touchent des entreprises effectuant des transports entre deux États membres».
- (58) Suite à une demande de renseignements adressée à AAC sur base de l'article 11 du règlement n° 17, il s'est avéré qu'il n'existe pas de statistiques aéroport par aéroport distinguant le trafic à destination de l'Espace économique européen du reste du trafic international.
- (59) S'agissant de l'aéroport d'Helsinki qui a connu en 1996 un trafic de passagers de 7,7 millions, l'effet sur le commerce entre États membres du système en cause ne fait pas de doute.
- (60) Concernant les autres aéroports finlandais exploitant des liaisons intra-EEE (Vaasa, Turku, Tampere et Pori), outre le trafic charter à destination des États membres du bassin méditerranéen et des îles Canaries, ces aéroports desservent Stockholm au moyen de six fréquences par jour (Vaasa et Turku), cinq fréquences par jour (Tampere) et deux fréquences par jour (Pori). Ces vols à destination de Stockholm sont en correspondance avec les vols à destination d'Amsterdam, Billund, Bruxelles, Copenhague, Düsseldorf, Francfort, Göteborg, Hambourg, Londres, Manchester, Milan, Munich, Paris et Vienne soit par l'Alliance Lufthansa/SAS soit par Finnair (en *code-sharing* avec ses partenaires).

Le tableau mentionné ci-après indique la part des vols internationaux dans le trafic total des aéroports concernés mesurée en passagers transportés.

(%)

| Aéroport | Tarif intérieur | Tarif international |
|-----------------|-----------------|---------------------|
| Helsinki Vantaa | 30 | 70 |
| Vaasa | 66 | 34 |
| Turku | 51 | 49 |
| Pori | 72 | 28 |
| Tampere | 49 | 51 |

Source: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, p. 9.

- (61) Il est dès lors légitime de considérer que le système en cause appliqué dans ces cinq aéroports affecte le commerce entre États membres.

h) Conclusion

- (62) L'analyse précédente établit que le système de calcul des redevances d'atterrissage, appliqué par AAC, implique, pour le même service de guidage d'approche et d'utilisation des voies de circulation et aires de trafic, le versement de redevances différentes selon l'origine du vol (intérieur ou intra-EEE) sans justification objective.
- (63) En conséquence, la Commission estime que le système en cause est discriminatoire et fausse le jeu de la concurrence sur le marché en cause, en violation des dispositions de l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Iltmailulaitos/Luftfartsverket a enfreint les dispositions de l'article 86 du traité en utilisant sa position dominante d'exploitant des aéroports finlandais pour imposer des redevances d'atterrissage discriminatoires selon la nature de vol, intérieur ou intra-EEE, dans les aéroports de la Finlande.

Article 2

Iltmailulaitos/Luftfartsverket est tenu de mettre fin à l'infraction visée à l'article 1^{er} et d'informer la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures qu'il aura prises à cet effet.

Article 3

Iltmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50 FIN-01531 Vantaa, Finlande, est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 10 février 1999.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

⁽²³⁾ Voir note 13.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 10 février 1999

relative à une procédure d'application de l'article 90 du traité
(IV/35.703 — Aéroports portugais)

[notifiée sous le numéro C(1999) 243]

(Le texte en langue portugaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/199/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne, et
notamment ses articles 86 et 90 paragraphes 1 et 3,

après avoir donné aux autorités portugaises, à Aeroportos
e Navegação Aérea-Empresa Publica (ANA), TAP Air
Portugal et Portugalia l'occasion de faire connaître leur
point de vue concernant les griefs formulés par la
Commission,

considérant ce qui suit:

I. FAITS

a) Mesure étatique en cause

- (1) La présente procédure concerne le système de
rabais sur les redevances d'atterrissage et les modu-
lations de ces redevances selon l'origine du vol mis
en place dans les aéroports portugais.

Le décret-loi n° 102/90 du 21 mars 1990 prévoit en
son article 18 que le montant des redevances aéro-
nautiques est fixé, après avis de la direction géné-
rale de l'Aviation civile, dans les aéroports gérés par

Aeroportos e Navegação Aérea-Empresa Publica
(ANA) par voie d'arrêté ministériel. Le paragraphe
3 de cet article indique qu'une modulation suivant
la catégorie, la fonction et le degré d'utilisation de
chaque aéroport est possible.

Le décret d'application (Decreto regulamentar)
n° 38/91 du 29 juillet 1991 fixe les modalités des
redevances d'atterrissage:

«Article 4(1): Une redevance d'atterrissage et de
décollage est due pour chaque atterrissage et est
calculée en fonction de la masse maximale au
décollage indiquée dans le certificat de navigabilité.

Article 4(5): Les vols intérieurs bénéficient d'une
réduction de 50 %.»

Tous les ans le gouvernement publie un arrêté
portant actualisation du niveau des redevances.

- (2) Le système de rabais suivant a été institué par l'ar-
rêté ministériel n° 352/98 (Portaria) du 23 juin 1998
conformément au décret-loi n° 102/90.

| Aéroport de Lisbonne | Redevances (PTE/t) | Rabais par rapport à la 1 ^{re} série (%) |
|--|-----------------------|---|
| 1 ^{re} série de 50 | 1 146 | |
| 2 ^e série de 50 | 1 063 | -7,2 |
| 3 ^e série de 50 | 979 | -14,6 |
| 4 ^e série de 50 | 888 | -22,5 |
| Restant | 771 | -32,7 |
| Aéroports de Porto, Faro et des Açores | | |
| 1 ^{re} série de 50 | 1 146 | |
| 2 ^e série de 50 | 938 | -18,4 |
| 3 ^e série de 50 | 866 | -24,4 |
| 4 ^e série de 50 | 786 | -31,4 |
| Restant | 681 | -40,6 |

Source: Lettre des autorités portugaises du 16 juillet 1998.

b) **Entreprise et services concernés**

- (3) ANA est une entreprise publique chargée de la gestion des trois aéroports continentaux (Lisbonne, Faro, Porto), des quatre aéroports des Açores (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria et Flores), des aérodromes et de la navigation aérienne. Les aéroports de l'archipel de Madère sont gérés par ANAN sa.

L'article 3, paragraphe 1, du décret-loi n° 246/79 créant l'entreprise ANA dispose que:

«il incombera à ANA-EP d'exploiter et de développer les services publics d'aide à l'aviation civile sous forme d'entreprise en ayant comme objectif d'orienter, diriger et contrôler le trafic aérien, d'assurer le départ et l'arrivée des aéronefs, l'embarquement, le débarquement et l'acheminement des passagers, du fret et de la poste.»

- (4) ANA donne ainsi son agrément aux compagnies aériennes qui veulent avoir accès aux infrastructures aéroportuaires qu'elle gère, et fournit à ces opérateurs les services liés à l'atterrissage et au décollage de leurs appareils, en contrepartie desquels ANA perçoit des redevances, dont le niveau et le montant sont déterminés par voie d'arrêté ministériel⁽¹⁾.

c) **Redevances d'atterrissage**

- (5) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans son manuel sur l'économie des aéroports⁽²⁾ recommande à ses membres de calculer les redevances d'atterrissage en fonction de la masse maximale au décollage. Elle définit ainsi la redevance d'atterrissage:

«Droits et redevances perçus pour l'usage des pistes, voies de circulation et aires de trafic, y compris le balisage lumineux correspondant, ainsi que pour les services de contrôle d'approche et d'aérodrome.»

- (6) La redevance correspond à l'imputation des «coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables à ces aires, ainsi qu'aux véhicules et au matériel associés, y compris les dépenses afférentes à la main-d'œuvre, au véhicule d'entretien, à l'électricité et aux carburants».

d) **Principaux arguments des autorités portugaises et de ANA**

- (7) Les autorités portugaises justifient l'existence d'une modulation des redevances selon l'origine du vol par le fait que:

— d'une part, les vols intérieurs desservent des aéroports insulaires pour lesquels, il n'y a aucune alternative au transport aérien,

— d'autre part, les autres vols intérieurs sont très courts et à des tarifs peu élevés.

- (8) Les autorités portugaises soulignent les aspects de cohésion économique et sociale qui sont à l'origine d'un tel système.

- (9) En ce qui concerne les vols internationaux, les aéroports portugais font face à la concurrence des aéroports de Madrid et de Barcelone qui ont le même type de tarification. D'autre part, les autorités portugaises souhaitent promouvoir les économies d'échelle résultant d'une plus grande utilisation des aéroports et le Portugal comme destination touristique.

- (10) ANA a indiqué que la mise en place d'un système de modulation et de rabais sur les redevances d'atterrissage répondait à deux préoccupations:

— appliquer une politique tarifaire similaire à celles en vigueur dans les aéroports de Madrid et de Barcelone, aéroports situés dans la même zone géographique,

— diminuer les coûts d'exploitation des transporteurs qui utilisent le plus fréquemment et le plus régulièrement les aéroports gérés par ANA.

II. APPRÉCIATION JURIDIQUE

a) **Article 90, paragraphe 1**

- (11) L'article 90, paragraphe 1, du traité dispose que «les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édicent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles du présent traité, notamment à celles prévues aux articles 6 et 85 à 94 inclus».

- (12) Le décret-loi n° 246/79 octroie à ANA le droit exclusif d'administrer les infrastructures aéroportuaires de Lisbonne, Porto, Faro et des Açores.

ANA, de par son statut, est une entreprise publique au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité.

- (13) D'autre part, l'article 21 du décret-loi n° 246/79 indique que l'État approuve les tarifs et les redevances proposés par ANA.

La politique tarifaire actuellement appliquée par ANA-EP s'appuie donc sur des dispositions législa-

⁽¹⁾ Considérants 1 et 2.

⁽²⁾ Document 9562.1991 OACI.

tives (décrets-lois n° 246/79 et n° 102/90) et réglementaires (décrets n° 38/91 et n° 24/95), et a été établie par le gouvernement par l'arrêté n° 352/98.

Ces différentes dispositions législatives ou réglementaires peuvent donc être considérées comme des mesures étatiques au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité.

b) Article 86

Le marché en cause

- (14) Le marché en cause est celui des services liés à l'accès aux infrastructures aéroportuaires pour lesquels la redevance est due, c'est-à-dire l'exploitation et la maintenance des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic et le guidage d'approche.

Ainsi que la Cour de justice des Communautés européennes l'a indiqué, l'organisation, pour le compte de tiers, d'opérations portuaires dans un seul port peut constituer un marché pertinent au sens de l'article 86 du traité⁽³⁾. De même, la Cour a considéré le marché du service du pilotage dans le port de Gênes comme marché pertinent dans son arrêt dans l'affaire *Corsica Ferries II*⁽⁴⁾.

La Cour fondait son raisonnement sur le fait que, dès lors qu'un opérateur souhaite offrir un service de transport sur une route maritime donnée, l'accès aux installations portuaires situées de part et d'autre de cette liaison constitue une condition indispensable pour la réalisation de celui-ci.

Ce raisonnement peut aisément se transposer au secteur du transport aérien et à l'accès aux aéroports. Il s'agit de la même définition du marché que celle qui avait été retenue dans la décision 95/364/CE de la Commission du 28 juin 1995 au titre de l'article 90, paragraphe 3, du traité relative au système de rabais sur les redevances d'atterrissage mis en place à l'aéroport de Bruxelles National⁽⁵⁾.

- (15) Par ailleurs, les marchés pour le transport des passagers et des marchandises sur les liaisons aériennes court et moyen-courriers intracommunautaires constituent un marché voisin mais distinct qui est affecté par les effets d'un comportement abusif de l'entreprise sur le marché des services liés à l'atterrissage et au décollage. C'est donc aussi sur ce marché que les effets de l'explo-

tation abusive de la position dominante détenue par ANA peuvent se faire sentir.

- (16) Des sept aéroports gérés par ANA, jusqu'à présent, seuls trois aéroports ont un trafic intracommunautaire significatif (Lisbonne, Porto et Faro).
- (17) Ces sept aéroports sont peu substituables, de sorte que chacun peut être considéré comme un marché géographique distinct.

En effet, les compagnies aériennes exploitant des services aériens réguliers ou des services charters intérieurs et intracommunautaires, à destination ou au départ du Portugal sont dans l'obligation d'utiliser les aéroports gérés par ANA. Les aéroports de Porto, Lisbonne, Faro et des Açores ne sont pas substituables, car ils sont distants de plusieurs centaines de kilomètres les uns des autres et ont chacun une zone d'influence bien délimitée correspondant chacune à une région touristique différente: l'aéroport de Lisbonne dessert la capitale et le centre du pays, celui de Porto dessert le nord, Faro le sud et Ponta Delgada, Santa Maria, Horta et Flores l'archipel des Açores. Par ailleurs, les liaisons ferroviaires et routières n'offrent pas d'alternatives adéquates pour les liaisons entre Porto, Lisbonne et Faro.

Les seuls aéroports internationaux susceptibles de desservir la même zone géographique, à savoir Madrid et Barcelone, sont distants des aéroports portugais continentaux de plus de 600 kilomètres et ne sont pas non plus reliés de façon adéquate, par route ou par chemin de fer, pour constituer une alternative réaliste.

Lisbonne et Madrid peuvent toutefois être considérés en concurrence lorsqu'une compagnie aérienne utilise l'un ou l'autre de ces aéroports comme aéroport pivot (*hub*). On note cependant que la part de ce trafic dans le volume total des atterrissages à Lisbonne est marginale.

Concernant les aéroports de l'archipel des Açores, la substituabilité de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta et Flores est aussi très faible compte tenu du fait que chacun de ces aéroports dessert une île différente et que ces îles sont desservies par des liaisons maritimes d'une durée relativement longue et avec des fréquences peu élevées.

- (18) Dès lors, aux yeux de nombreux passagers au départ ou à destination du Portugal, les services aériens intérieurs ou intracommunautaires utilisant les aéroports gérés par ANA ne sont pas interchangeables avec les services offerts dans d'autres aéroports communautaires.

⁽³⁾ Arrêt du 10 décembre 1991, affaire C-179/90: *Merci Convenzionali Porto di Genova* contre *Siderugica Gabrielli* (Port de Gênes, Recueil 1991, p. I-5889, point 15 des motifs).

⁽⁴⁾ Arrêt du 17 mai 1994, affaire C-18/93: *Corsica Ferries Italia* contre *Corpo dei piloti del Porto di Genova* (*Corsica Ferries II*), Recueil 1994, p. I-1783.

⁽⁵⁾ JO L 216 du 12. 9. 1995, p. 8.

- (19) Les transporteurs aériens exploitant des services intérieurs ou intracommunautaires au départ ou à destination du Portugal n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports gérés par ANA et les services d'accès aux infrastructures aéroportuaires qui sont offerts dans ces aéroports.

Effet sur le commerce entre États membres

- (20) Dans son arrêt dans l'affaire Corsica Ferries II ⁽⁶⁾, la Cour a reconnu que des pratiques discriminatoires «sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres en ce qu'elles touchent des entreprises effectuant des transports entre deux États membres».

La part du trafic intracommunautaire dans les aéroports portugais s'établit comme suit:

Trafic de passagers (à l'exclusion des passagers en transit)

| Aéroport | Passagers internationaux en % | Passagers intraCE en % | Passagers intérieurs en % | Total en millions |
|-----------------|-------------------------------|------------------------|---------------------------|-------------------|
| Lisbonne | 24 | 56 | 20 | 6,6 |
| Porto | 24 | 62 | 14 | 2,1 |
| Faro | 4 | 92 | 4 | 3,7 |
| Santa Maria A | 2 | 0 | 98 | 0,04 |
| Ponta Delgada A | 18 | 1 | 81 | 0,5 |
| Horta A | 0 | 0 | 100 | 0,1 |
| Flores A | 0 | 0 | 100 | 0,04 |

Source: Lettre des autorités portugaises du 16 juillet 1998 — Chiffres 1997.

A = Aéroport de l'archipel des Açores.

Trafic fret

| Aéroport | Fret international en % | Fret intraCE en % | Fret intérieur en % | Total en milliers de tonnes |
|-----------------|-------------------------|-------------------|---------------------|-----------------------------|
| Lisbonne | 41 | 43 | 16 | 100 |
| Porto | 21 | 72 | 7 | 29 |
| Faro | 5 | 75 | 20 | 2 |
| Santa Maria A | 0 | 0 | 100 | 0,1 |
| Ponta Delgada A | 12 | 0 | 88 | 6,8 |
| Horta A | 0 | 0 | 100 | 0,9 |
| Flores A | 0 | 0 | 100 | 0,2 |

Source: Lettre des autorités portugaises du 16 juillet 1998 — Chiffres 1997.

A = Aéroport de l'archipel des Açores.

Dans les aéroports continentaux, l'effet sur le commerce entre États membres est clairement établi par les données mentionnées ci-dessus. En effet, une grande majorité du trafic est réalisée entre le Portugal et un autre État membre.

En ce qui concerne les quatre aéroports des Açores, le trafic est entièrement intérieur ou provenant de pays tiers. Par conséquent, à cet égard, la mesure étatique en cause n'est pas susceptible d'affecter les échanges entre les États membres. Cela est sans préjudice de l'application des règles du traité et du droit dérivé relatives à la libre prestation des services.

La partie substantielle du marché commun

- (21) Les aéroports gérés par ANA ont connu les trafics suivants en 1997:

⁽⁶⁾ Voir note 4.

| Aéroport | Passagers en millions (y compris transit) | Fret en millions de tonnes |
|-----------------|---|----------------------------------|
| Lisbonne | 6,8 | 99,7 |
| Porto | 2,3 | 29,3 |
| Faro | 3,8 | 2,0 |
| Santa Maria A | 0,1 | 0,1 |
| Ponta Delgada A | 0,5 | 6,9 |
| Horta A | 0,1 | 0,9 |
| Flores A | 0,0 | 0,2 |

Source: Lettre des autorités portugaises du 16 juillet 1998.

A = Aéroport de l'archipel des Açores

Les aéroports de Lisbonne, Porto et Faro ont des trafics importants supérieurs à deux millions de passagers, 6,8 millions pour Lisbonne, 2,3 millions pour Porto et 3,8 millions pour Faro et couvrent tout le territoire du Portugal continental. On peut considérer dès lors que l'ensemble de ces aéroports exploitant des liaisons intracommunautaires représente une partie substantielle du marché commun si l'on transpose au cas d'espèce le raisonnement adopté par la Cour dans les arrêts dans les affaires Crespelle (7) et Almelo (8). Dans l'arrêt Crespelle, la Cour a en effet déclaré que, en «établissant ainsi, en faveur de ces entreprises, une juxtaposition de monopoles territorialement limités, mais couvrant, dans leur ensemble, tout le territoire d'un État membre, ces dispositions nationales créent une position dominante au sens de l'article 86 du traité sur une partie substantielle du marché commun» (9).

- (22) *A fortiori*, une juxtaposition de monopoles contrôlés par la même entreprise (ANA) est susceptible de représenter une partie substantielle du marché commun.

La position dominante

- (23) Dans son arrêt *Corsica Ferries III* (10), la Cour a déclaré que «une entreprise qui bénéficie d'un monopole légal dans une partie substantielle du marché commun peut être considérée comme

occupant une position dominante au sens de l'article 86 du traité» (11).

L'entreprise publique ANA détient donc, du fait du droit exclusif octroyé par le décret-loi n° 246/79 pour chaque aéroport qu'elle gère, une position dominante sur le marché des services liés à l'atterrissage et au décollage des avions pour lesquels est perçue une redevance.

L'abus de position dominante

- (24) Le système de redevances d'atterrissage et de rabais sur redevances, mis en place par ANA et approuvé par le gouvernement portugais après un processus de consultation a pour effet d'appliquer, à l'égard des compagnies aériennes, des conditions inégales à des prestations équivalentes, liées à l'atterrissage et au décollage en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence.

a) Rabais octroyés en fonction du nombre d'atterrissages

- (25) Le rabais de 7,2 % à Lisbonne (18,4 % dans les autres aéroports) est appliqué à partir du cinquantième atterrissage mensuel, soit plus d'un atterrissage par jour. À partir du centième et du cent cinquantième atterrissages des rabais de 14,6 et 22,5 % respectivement sont appliqués à Lisbonne (24,4 et 31,4 % dans les autres aéroports). Les atterrissages suivants reçoivent un rabais de 32,7 % à Lisbonne (40,6 % dans les autres aéroports).

Les bénéficiaires de ces rabais à Lisbonne sont les suivants:

Le taux moyen de rabais est calculé par l'application successive des différentes tranches de rabais. Ce taux reflète le rabais effectivement consenti par ANA aux compagnies suivantes sur la totalité de leurs vols.

(%)

| Compagnie | TAP | Portugalia | Iberia | AF | LH | BA | Swissair | Alitalia | Sabena |
|------------|-----|------------|--------|----|----|----|----------|----------|--------|
| Taux moyen | 30 | 22 | 8 | 6 | 5 | 4 | 1 | 1 | 1 |

Source: Nombre mensuel d'atterrissages par compagnie — Annexe 3 de la lettre de ANA du 29 juillet 1997.

(7) Arrêt du 5 octobre 1994, affaire C-323/93: Société agricole du centre d'insémination de la Crespelle contre Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne (Crespelle), Recueil 1994, p. I-5077.

(8) Arrêt du 27 avril 1994, affaire C-393/92: Commune d'Almelo et autres contre NV Energiebedrijf (Almelo), Recueil 1994, p. I-1477.

(9) Point 17 des motifs.

(10) Affaire C-266/96: Corsica Ferries France SA contre Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. ARL, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. ARL et Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Corsica Ferries III), Recueil 1998, p. I-3949, point 39 des motifs.

(11) Voir aussi arrêt du 23 avril 1991, affaire C-41/90: Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 28 des motifs; arrêt du 18 juin 1991, affaire C-260/89, ERT, Recueil 1991, p. I-2925, point 31 des motifs; arrêt du 10 décembre 1991, affaire C-179/90: Mercè Convenzionali Porto di Genova contre Siderugica Gabrielli (Port de Gênes), Recueil 1991, p. I-5889, point 14 des motifs; arrêt du 12 février 1998, affaire C-163/96: Raso et autres, Recueil 1998, p. I-0533, point 25 des motifs.

(26) Chaque atterrissage après le deux centième bénéficie d'un rabais de 32,7 % à Lisbonne et de 40,6 % dans les autres aéroports, sans aucune limite en terme de nombre d'atterrissages. C'est pourquoi, les compagnies aériennes réalisant un nombre d'atterrissages mensuel bien supérieur à 200, comme TAP et Portugalia, bénéficient d'un taux moyen de rabais proportionnellement plus élevé. Sur une liaison donnée où TAP ou Portugalia sont en concurrence avec d'autres transporteurs et pour un même type d'avion, TAP et/ou Portugalia reçoivent respectivement un rabais moyen de 30 et 22 % sur leurs coûts de décollage et d'atterrissage pour une prestation équivalente de la part de ANA infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence aux autres transporteurs. Les rabais octroyés aux autres transporteurs, Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia et Sabena (1 %) varient entre 8 % et 1 % et n'ont dès lors pas un poids significatif. Dès lors, ce système favorise *de facto* les compagnies aériennes nationales, à savoir TAP et Portugalia.

(27) Selon la jurisprudence du Tribunal de première instance⁽¹²⁾, des comportements commerciaux considérés comme normaux peuvent constituer des abus au sens de l'article 86 du traité s'ils sont le fait d'une entreprise en position dominante.

Une différence de traitement de la part d'une entreprise en position dominante entre ses différents clients doit être justifiée par des raisons objectives.

Cette différence de traitement concernant un service (guidage d'approche, utilisation des aires de trafic, etc.) nécessitant la même prestation de la part d'ANA quelle que soit la compagnie aérienne en cause, n'est justifiée par aucune raison objective. Un aéroport dispose pour une très grande partie de son trafic d'un monopole naturel. Il est le passage obligé pour un transporteur désirant desservir une ville donnée.

Aucun élément fourni par les autorités portugaises ne permet de démontrer que des économies d'échelle existent dans le cas d'espèce. En effet, le traitement d'un avion à l'atterrissage ou décollage est le même quel que soit son propriétaire ou qu'il s'agisse du premier ou du dixième avion d'un même transporteur.

(28) Les autorités portugaises ont invoqué trois justifications principales pour l'instauration de ce système de rabais:

— la concurrence des aéroports de Madrid et de Barcelone qui ont mis en place ce type de rabais,

— l'existence d'économies d'échelle liées à une utilisation intensive des infrastructures,

— la promotion du Portugal comme destination touristique.

(29) En ce qui concerne la première justification, la Commission a également ouvert une procédure concernant le système en place dans les aéroports espagnols et a envoyé une lettre de mise en demeure le 28 avril 1997. Par ailleurs, selon la jurisprudence de la Cour notamment dans son arrêt dans l'affaire Hedley Lomas⁽¹³⁾, un État membre ne peut justifier une violation du droit communautaire commise par lui en invoquant le fait qu'un autre État membre a manqué également aux obligations qui lui incombent en vertu du droit communautaire.

(30) En ce qui concerne la deuxième justification, les autorités portugaises n'ont mentionné aucune économie d'échelle en particulier, mais ont par contre indiqué que l'aéroport devait promouvoir une plus grande utilisation de ses infrastructures. Dans sa décision 95/364/CE⁽¹⁴⁾, la Commission avait répondu à l'argument des économies d'échelle en indiquant que «la Commission estime qu'un tel système ne pourrait se justifier que par des économies d'échelle qui seraient réalisées par RVA. Dans le cas d'espèce, tel n'est pas le cas. RVA n'a pas démontré à la Commission que le traitement d'un décollage ou d'un atterrissage d'un appareil appartenant à une compagnie plutôt qu'à une autre engendre des économies d'échelle. En effet, le traitement d'un atterrissage ou décollage d'un avion requiert le même service quel que soit son propriétaire et quel que soit le nombre d'avions appartenant à une même compagnie. Tout au plus, RVA pourrait arguer d'économies d'échelle dans l'établissement des factures, une facturation unique pour un transporteur à fort trafic reprenant un grand nombre de mouvements contre une multitude de factures avec peu de mouvements. Ces économies d'échelle sont, cependant, d'un montant négligeable». Le même raisonnement s'applique en l'espèce, vu que le traitement d'un atterrissage ou d'un décollage requiert le même service quel que soit le nombre d'avions appartenant à la même compagnie.

(31) En ce qui concerne la promotion d'une plus grande utilisation des infrastructures et la troisième justification à savoir la promotion du Portugal comme destination touristique, elles ne peuvent être acceptées car ces objectifs pourraient être atteints par des rabais non discriminatoires accessibles à toutes les compagnies aériennes desservant les aéroports portugais continentaux.

⁽¹²⁾ Arrêt du 1^{er} avril 1993, affaire T-65/89: BPB Industries contre British Gypsum, Recueil 1993, p. II-389, point 69 des motifs.

⁽¹³⁾ Arrêt du 23 mai 1996, affaire C-5/94: The Queen/Ministry of Agriculture Fisheries and Food *ex parte*: Hedley Lomas (Ireland) Ltd, Recueil 1996, p. I-2553.

⁽¹⁴⁾ Note 5, 16.

- (32) La Cour a considéré qu'un État membre enfreint les dispositions des articles 90 et 86 du traité lorsqu'il amène l'entreprise à exploiter sa position dominante de façon abusive en procédant à l'application aux partenaires commerciaux, de conditions inégales pour des prestations équivalentes, au sens de l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité [affaire *Corsica ferries II* ⁽¹⁵⁾, affaire *Raso* ⁽¹⁶⁾, affaire *Corsica ferries III* ⁽¹⁷⁾].

Le fait pour une entreprise placée dans la position de ANA, d'appliquer à l'égard des partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence constitue un premier abus de position dominante au sens de l'article 86, deuxième alinéa, point c) du traité.

b) La différence du montant des redevances selon la nature des vols intérieurs ou internationaux

- (33) L'article 4, paragraphe 5, du décret d'application n° 38/91 prévoit que «les vols intérieurs bénéficient d'une réduction de 50 %». Le système de tarification différenciée selon qu'il s'agit de vols intérieurs ou de vols intracommunautaires, est également contraire au traité.

- (34) À cet égard l'arrêt *Corsica Ferries II* ⁽¹⁸⁾ de la Cour de justice est très clair. La Cour, dans cette affaire, a en effet déclaré que:

«L'article 90, paragraphe 1, et l'article 86 du traité interdisent à une autorité nationale, en approuvant les tarifs arrêtés par une entreprise investie du droit exclusif d'offrir des services de pilotage obligatoire dans une partie substantielle du marché commun, d'amener celle-ci à appliquer des tarifs différents aux entreprises de transport maritime, selon que ces dernières effectuent des transports entre États membres ou entre des ports situés sur le territoire national».

Dans ses conclusions l'avocat général Van Gerven faisait valoir que ⁽¹⁹⁾:

«Ce qui importe, c'est qu'il n'existe aucun lien entre ces différences tarifaires et la nature du service de pilotage qui est proposé et qui est absolument identique dans les deux cas (...). Nous estimons, pour notre part, que nous sommes ici clairement en présence d'un cas d'application de la forme d'abus de position dominante qui est prévue par l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité et qui consiste à «appliquer à l'égard des partenaires commerciaux des conditions inégales à des presta-

tions équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence» ^(*).

(*) Footnote 61: Sur ce point un parallèle peut effectivement être établi avec la situation qui était en cause dans l'affaire *United Brands contre Commission* (arrêt du 14 février 1978, affaire 27/76, Recueil p. 207): la Cour a estimé que la politique des prix discriminatoires d'UBC qui facturait aux distributeurs-mûrisseurs des prix différents d'État membre à État membre pour la livraison de quantités et de types de bananes identiques en substance constituait un abus de position dominante dès lors que «ces prix discriminatoires selon les États membres constituaient autant d'obstacles à la libre circulation des marchandises» (point 232) et que «ainsi était créé un cloisonnement rigide des marchés nationaux à des niveaux de prix artificiellement différents, entraînant pour certains distributeurs-mûrisseurs un désavantage dans la concurrence ainsi faussée par rapport à ce qu'elle aurait dû être» (point 233). Le même raisonnement peut être appliqué *mutatis mutandis* à la présente affaire: les tarifs différenciés appliqués par la Corporation constituent un obstacle à la libre prestation des services de transport maritime intracommunautaires et placent les compagnies qui assurent de tels services dans une position de concurrence désavantageuse.»

- (35) Transposant cette argumentation au domaine des aéroports, on aperçoit que ce système différencié de redevances d'atterrissage, mis en place par ANA, a pour effet d'appliquer à l'égard de compagnies aériennes des conditions inégales à des prestations équivalentes, liées à l'atterrissage et au décollage en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence, et constitue par conséquent un abus de position dominante au sens de l'article 86, deuxième alinéa, point c) du traité.

Il est clair qu'un tel système a pour effet direct de créer un désavantage pour les compagnies qui assurent des vols intracommunautaires en modifiant artificiellement les éléments du coût de revient des entreprises, suivant qu'elles opèrent des liaisons intérieures ou internationales.

- (36) Au sujet de cette seconde infraction au traité, les autorités portugaises et ANA ont indiqué que cette mesure visait à aider les vols reliant les Açores au continent pour lesquels il n'y a aucune alternative et les vols intérieurs continentaux du fait de leurs courtes distances et de leurs tarifs peu élevés.

Les aéroports des Açores reçoivent moins de 1 % de trafic provenant des États membres autres que le Portugal. C'est pourquoi, il est considéré au considérant 20 que la mesure étatique en cause, en ce qui concerne l'application de ce système pour les

⁽¹⁵⁾ Voir note 4.

⁽¹⁶⁾ Voir note 11.

⁽¹⁷⁾ Voir note 10.

⁽¹⁸⁾ Voir note 4.

⁽¹⁹⁾ Considérant 34.

vols à destination ou au départ des Açores, n'est pas susceptible d'affecter les échanges entre les États membres. Dès lors, il n'est pas nécessaire de répondre à l'argument avancé par les autorités portugaises en ce qui concerne l'application de ce système pour les vols à destination ou au départ des Açores.

(37) Toutefois, il est évident que si, suite à la libéralisation du trafic aérien pour l'archipel des Açores découlant de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 février 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires⁽²⁰⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède à partir du 1^{er} juillet 1998, un trafic communautaire⁽²¹⁾ devait se développer entre les aéroports des Açores et les autres aéroports de la Communauté, la mesure étatique en question pourrait être analysée au regard de l'article 90, paragraphe 1, et de l'article 86 du traité.

(38) En ce qui concerne les autres vols intérieurs, l'argument développé par les autorités portugaises est que les vols intérieurs étant tellement courts, le poids de la redevance d'atterrissage dans le coût du transport serait trop élevé. Cependant, la redevance est calculée en fonction du poids de l'appareil et non pas de la distance.

(39) Si cette argumentation était suivie, les vols à partir du Portugal et à destination de Madrid, Séville, Malaga et Santiago devraient également bénéficier de cette réduction puisque ces villes sont situées à une distance comparable à celle d'un vol intérieur. Le facteur «distance» devrait alors intervenir dans le calcul de la redevance.

(40) Le fait pour une entreprise placée dans la position de ANA, d'appliquer à l'égard des partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes en ce qui concerne les vols au départ ou à destination des aéroports continentaux portugais en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence constitue un second abus de position dominante au sens de l'article 86, deuxième alinéa, point c), du traité.

c) Article 90 paragraphe 2

(41) Les autorités portugaises n'ont pas invoqué l'exception prévue à l'article 90, paragraphe 2, du traité pour justifier l'instauration et le maintien d'un tel système de rabais sur les redevances d'atterrissage.

(42) En outre, la Commission considère que, en l'espèce, l'application des règles de concurrence ne fait pas obstacle à la mission particulière confiée à ANA qui est celle de l'entretien et de l'exploitation des aéroports portugais. Elle ne ferait pas non plus obstacle à une mission particulière de service public qui serait confiée à une compagnie aérienne. En effet, les conditions et les modalités dans lesquelles un État membre peut imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers intracommunautaires sont précisément définies à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92.

(43) L'exception prévue à l'article 90, paragraphe 2, du traité n'est donc pas d'application.

d) Conclusion

(44) L'analyse précédente établit que le système de redevances d'atterrissage appliqué par ANA, implique pour le même service d'utilisation des pistes, voies de circulation et aires de trafic et de contrôle d'approche, le versement de redevances différentes selon le nombre d'atterrissages mensuel ou selon l'origine du vol (intérieur ou intracommunautaire) sans justification objective.

(45) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que la mesure étatique visée aux considérants 1 et 2, dans la mesure où elle oblige l'entreprise publique ANA à appliquer ledit système, constitue une infraction à l'article 90, paragraphe 1, du traité en liaison avec l'article 86 en ce qui concerne son application dans les aéroports portugais continentaux,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le système de rabais sur les redevances d'atterrissage et de modulation selon l'origine du vol prévu par le décret-loi (Decreto-Lei) n° 102/90 du 21 mars 1990, le décret d'application (Decreto Regulamentar) n° 38/91 du 29 juillet 1991 et l'arrêté ministériel (Portaria) n° 352/98 du 23 juin 1998, dans les aéroports de Lisbonne, Porto et Faro constitue une mesure incompatible avec l'article 90, paragraphe 1, du traité en liaison avec l'article 86 dudit traité.

Article 2

Le Portugal est tenu de mettre fin à l'infraction visée à l'article 1^{er} et d'informer la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures qu'il aura prises à cet effet.

⁽²⁰⁾ JO L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

⁽²¹⁾ Suivant les horaires publiés pour novembre 1998 dans l'Official Airline Guide (OAG), il n'y a encore aucun vol direct régulier entre un aéroport des Açores et un aéroport de la Communauté européenne non portugais.

Article 3

La République portugaise est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 10 février 1999.

Par la Commission
Karel VAN MIERT
Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 26 février 1999

concernant la demande de la République hellénique d'appliquer un taux réduit de TVA aux fournitures de gaz naturel et d'électricité conformément à l'article 12, paragraphe 3, point b), de la directive 77/388/CEE du Conseil*[notifiée sous le numéro C(1999) 477]*

(Le texte en langue grecque est le seul faisant foi.)

(1999/200/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 98/80/CE ⁽²⁾, et notamment son article 12, paragraphe 3, point b),

considérant que la Grèce a informé la Commission de son intention de soumettre au taux réduit de TVA la fourniture d'électricité et la fourniture de gaz naturel, à partir du 1^{er} janvier 1999; que cette information est intervenue pour ces deux activités par lettre enregistrée à la Commission le 30 novembre 1998;

considérant que la mesure envisagée consiste en une mesure générale d'application d'un taux réduit de TVA aux fournitures de gaz naturel et d'électricité quelles qu'en soient les conditions de production et de fourniture (livraison intérieure, acquisition intracommunautaire ou importation) en vertu de l'article 12, paragraphe 3, point b) de la sixième directive TVA;

considérant que s'agissant d'une mesure générale, qui ne prévoit aucune exception d'exercice, le risque de distorsion de concurrence doit être considéré comme inexistant; que la condition prévue par l'article 12, paragraphe

3, point b), de ladite directive étant donc remplie, la Grèce doit pouvoir appliquer la mesure concernée,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La mesure telle que communiquée par la Grèce le 30 novembre 1998, visant à l'application d'un taux réduit de TVA aux fournitures de gaz naturel et d'électricité quelles qu'en soient les conditions de production et de fourniture (livraison intérieure, acquisition intracommunautaire ou importation) ne comporte pas de risque de distorsion de concurrence.

La Grèce peut par conséquent appliquer ladite mesure à partir du 1^{er} janvier 1999.

Article 2

La République hellénique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1999.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 145 du 13. 6. 1977, p. 1.

⁽²⁾ JO L 281 du 17. 10. 1998, p. 31.