

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ **Reglamento (CE) nº 2678/98 del Consejo, de 10 de diciembre de 1998, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 1890/97 y (CE) nº 1891/97 por los que se establecen derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originario de Noruega** 1
- ★ **Reglamento (CE) nº 2679/98 del Consejo, de 7 de diciembre de 1998, sobre el funcionamiento del mercado interior en relación con la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros** 8
- Resolución del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, de 7 de diciembre de 1998, en relación con la libre circulación de mercancías 10
- Reglamento (CE) nº 2680/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 12
- Reglamento (CE) nº 2681/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fija el precio de compra máximo y las cantidades de carne de vacuno compradas por los organismos de intervención para la 214ª licitación parcial, efectuada en el marco de las medidas generales de intervención en virtud del Reglamento (CEE) nº 1627/89 14
- Reglamento (CE) nº 2682/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, relativo a las ofertas presentadas para la exportación de arroz blanqueado de grano largo con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 2566/98 16
- Reglamento (CE) nº 2683/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, relativo a las ofertas presentadas para la expedición de arroz descascarillado de grano largo con destino a la isla de Reunión en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 2563/98 17
- Reglamento (CE) nº 2684/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 2565/98 18

Precio: 19,50 ecus

(continuación al dorso)

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

Reglamento (CE) n° 2685/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2564/98	19
★ Reglamento (CE) n° 2686/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se modifican los anexos I y II del Reglamento (CEE) n° 2377/90 del Consejo por el que se establece un procedimiento comunitario de fijación de los límites máximos de residuos de medicamentos veterinarios en los alimentos de origen animal ⁽¹⁾	20
Reglamento (CE) n° 2687/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fija el importe máximo de la ayuda a la mantequilla concentrada para la 194ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90	24
Reglamento (CE) n° 2688/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla y los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la vigesimosegunda licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97	25
Reglamento (CE) n° 2689/98 de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se determina para el primer semestre de 1999 la cantidad disponible de determinados productos del sector de la leche y de los productos lácteos en el ámbito de los regímenes previstos en los Acuerdos europeos entre la Comunidad y la República de Hungría, la República de Polonia, la República Checa, la República Eslovaca, Bulgaria y Rumania y del régimen previsto en los Acuerdos de libre comercio entre la Comunidad y los países bálticos	27
★ Directiva 98/90/CE de la Comisión, de 30 de noviembre de 1998, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/387/CEE del Consejo relativa a las puertas de los vehículos a motor y sus remolques ⁽¹⁾	29

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Consejo

98/709/CE, CECA, Euratom:

★ Decisión del Consejo, de 7 de diciembre de 1998, por la que se modifica su Reglamento interno	40
--	-----------

Comisión

98/710/CE:

★ Decisión de la Comisión, de 16 de septiembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo (Asunto VII/AMA/11/98 — Normas italianas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán) ⁽¹⁾ [notificada con el número C(1998) 2625]	42
--	-----------

98/711/CE:

★ Decisión de la Comisión, de 24 de noviembre de 1998, que modifica la Decisión 97/296/CE por la que se establece la lista de terceros países a partir de los cuales se autoriza la importación de productos de la pesca destinados a la alimentación humana ⁽¹⁾ [notificada con el número C(1998) 3585]	58
--	-----------

Sumario (continuación)

98/712/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 26 de noviembre de 1998, que modifica algunos datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CE) n° 44/98 por el que se establece para 1998 la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite la pesca del lenguado dentro de determinadas zonas de la Comunidad utilizando artes de arrastre de vara cuya longitud total supere los nueve metros *[notificada con el número C(1998) 3617]*..... 61

98/713/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 26 de noviembre de 1998, que modifica algunos datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CEE) n° 55/87 por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad *[notificada con el número C(1998) 3618]*..... 64

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) N° 2678/98 DEL CONSEJO

de 10 de diciembre de 1998

por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 1890/97 y (CE) n° 1891/97 por los que se establecen derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originario de Noruega

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 384/96 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea ⁽¹⁾ (en lo sucesivo denominado «el Reglamento antidumping de base»), y, en particular, el apartado 9 de su artículo 8 y su artículo 9,

Visto el Reglamento (CE) n° 2026/97 del Consejo, de 6 de octubre de 1997, sobre la defensa contra las importaciones que sean objeto de subvenciones por parte de países no miembros de la Comunidad Europea ⁽²⁾ (en lo sucesivo denominado «el Reglamento antisubvenciones de base»), y, en particular, el apartado 9 de su artículo 13 y su artículo 15,

Vista la propuesta presentada por la Comisión previa consulta al Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

A. MEDIDAS PROVISIONALES

- (1) En el marco de las investigaciones antisubvención y antidumping abiertas mediante dos anuncios separados publicados en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽³⁾, la Comisión aceptó, por la Decisión 97/634/CE ⁽⁴⁾, los compromisos ofrecidos por el Reino de Noruega y por 190 exportadores noruegos.

⁽¹⁾ DO L 56 de 6. 3. 1996, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 905/98 (DO L 128 de 30. 4. 1998, p. 18).

⁽²⁾ DO L 288 de 21. 10. 1997, p. 1.

⁽³⁾ DO C 235 de 31. 8. 1996, pp. 18 y 20.

⁽⁴⁾ DO L 267 de 30. 9. 1997, p. 81; Decisión cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2249/98 (DO L 282 de 20. 10. 1998, p. 57).

- (2) Al verificar los informes recibidos durante el cuarto trimestre de 1997 se constató que tres exportadores noruegos —Icelandic Freezing Plants Norway AS, Incofood AS y MA-vo Norge AS— habían hecho ventas en el mercado comunitario por debajo del precio mínimo estipulado en el compromiso e incumplían por lo tanto sus obligaciones derivadas del compromiso. Al ofrecérseles la posibilidad de corregir cualquier posible error administrativo que se hubiera podido producir, una empresa explicó que había estado comunicando hasta ahora a la Comisión sus ventas a empresas vinculadas en la Comunidad, en vez de sus reventas al primer comprador independiente, tal como se especificaba en el compromiso. Estas ventas a empresas vinculadas representaron la mayoría abrumadora de las ventas de exportación totales del producto afectado enviadas a la Comunidad por esta empresa.

- (3) Por lo tanto, la Comisión, mediante el Reglamento (CE) n° 1789/98 ⁽⁵⁾, en lo sucesivo denominado «el Reglamento provisional», estableció derechos antidumping y compensatorios provisionales sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría clasificado en los códigos NC ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 y ex 0304 20 13 originario de Noruega y exportado por las tres empresas mencionadas anteriormente. Mediante el mismo Reglamento, la Comisión eliminó a las empresas concernidas del anexo de la Decisión 97/634/CE, es decir, de la lista de empresas cuyos compromisos fueron aceptados.

B. PROCEDIMIENTO ULTERIOR

- (4) Inmediatamente después de la imposición de los derechos provisionales, estas tres empresas noruegas recibieron la comunicación por escrito de los principales hechos y consideraciones sobre los que se basaban estos derechos provisionales.

⁽⁵⁾ DO L 228 de 15. 8. 1998, p. 4.

- (5) Una de las empresas no presentó ningún comentario tras esta comunicación de la Comisión. Además, esta empresa había informado previamente a la Comisión de que el 1 de enero de 1998 había devuelto la licencia de exportación que le había sido expedida por las autoridades noruegas.
- (6) En el plazo establecido en el Reglamento provisional, las otras dos empresas presentaron comentarios por escrito y se les concedió una audiencia.
- (7) Tras considerar las alegaciones recibidas, la Comisión recabó y examinó toda la información que consideró necesaria con el fin de la adopción de medidas definitivas con respecto a estos aparentes incumplimientos.
- (8) Por lo que se refiere a la empresa que comunicó las ventas a partes vinculadas, este examen ulterior confirmó las conclusiones provisionales establecidas en el considerando 11 del Reglamento provisional, ya que se estableció, efectivamente, que la casi totalidad de las transacciones comunicadas durante el cuarto trimestre de 1997 así como las incluidas en los informes trimestrales presentados para el tercer trimestre de 1997 y el primer y segundo trimestres de 1998 dentro de los plazos eran, de hecho, ventas a empresas vinculadas en la Comunidad y no a partes independientes, y eran estas últimas las que deberían haberse comunicado, de conformidad con los términos claros del compromiso. Como respuesta al documento informativo enviado después de que se impusieran los derechos provisionales, la empresa alegó que solamente se trataba de un error y el 15 de septiembre de 1998 envió a la Comisión nuevos informes para el tercer y cuarto trimestres de 1997 y para el primer y segundo trimestres de 1998. Además, la empresa afirmó que las ventas a primeros clientes independientes comunicadas en los informes revisados respetaron el precio mínimo, por lo que no se habría causado ningún perjuicio a la industria de la Comunidad.
- (9) En su compromiso, la empresa se comprometió a enviar a la Comisión, en los plazos establecidos, un informe confidencial de todas las transacciones de venta a los primeros clientes no vinculados de la Comunidad. Además, el compromiso estipula que la no presentación del informe trimestral en los plazos prescritos se considerará un incumplimiento del compromiso, excepto en casos de fuerza mayor. A pesar de estos términos claros, de los cuales la empresa era completamente consciente, solamente comunicó las ventas de transferencia, en los plazos establecidos, y violó por lo tanto su obligación de información. Efectivamente, las ventas de transferencia no permiten alcanzar ninguna conclusión sobre los precios de venta reales cobrados a los primeros clientes no vinculados y no permiten, por lo tanto, que la Comisión supervise el compromiso.
- (10) Teniendo en cuenta que el incumplimiento de las obligaciones explícitas de información debe interpretarse como incumplimiento del compromiso, de conformidad con el apartado 7 del artículo 8 del Reglamento antidumping de base y con el apartado 7 del artículo 13 del Reglamento antisubvenciones de base, no se considera necesario establecer si los niveles de los precios reales de venta infringieron la disposición sobre el precio mínimo establecida en el compromiso. Efectivamente, esto podría solamente haber mostrado que, además del incumplimiento del compromiso al informar de una manera que impide la supervisión efectiva por la Comisión, el precio mínimo establecido podría no haber sido respetado.
- (11) La tercera empresa admitió que había hecho una venta por debajo del precio mínimo estipulado por el compromiso y que esta transacción representaba la totalidad de las ventas en cuestión comunicadas. Sin embargo, el exportador alegó que en esta transacción, que admitió era una venta especial por la que no obtendría beneficios, se habría respetado el precio mínimo si acuerdos imprevistos para el transporte no hubieran inducido un precio de venta inesperadamente bajo. Alegó que las mercancías se enviaron a través de un puesto fronterizo diferente del previsto por la empresa y en un camión no totalmente lleno sino sólo parcialmente, por lo que los mayores costes de transporte contraídos de esta manera aumentaron la deducción por kilo para los costes de transporte en la Comunidad aplicada al precio DDP («Delivered duty paid») al primer cliente independiente con el fin de obtener el precio en la frontera de la Comunidad.
- Aparte de la dificultad de verificar tales argumentos hipotéticos, que solamente fueron presentados paulatinamente en el curso de explicaciones sucesivas, el incumplimiento parece resultar del hecho de que la venta se planeó con muy poco margen con respecto al nivel de precios mínimos, e incluso sin beneficios. Dados los claros términos de la obligación de precio mínimo del compromiso, que incluyen la deducción para gastos directos de venta en caso de ventas DDP, es obligatorio que la empresa se asegure de que el precio mínimo se respeta independientemente de si pueden adoptarse medidas de transporte favorables o no.

C. MEDIDAS DEFINITIVAS

- (12) Se informó a las partes interesadas de los principales hechos y consideraciones, sobre cuya base se pretendía confirmar la denuncia de la aceptación por la Comisión de su compromiso y recomendar la imposición de derechos antidumping y compensatorios definitivos y la percepción definitiva de

los importes garantizados por los derechos provisionales. También se concedió a las partes un plazo para presentar sus observaciones tras esta comunicación.

- (13) Después de considerar debidamente los comentarios presentados, se concluye que deben establecerse derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre las importaciones del salmón atlántico de piscifactoría originario de Noruega y exportado por las empresas citadas en el anexo I.
- (14) Las investigaciones que llevaron a los compromisos concluyeron con una determinación final de dumping y perjuicio por el Reglamento (CE) n° 1890/97 ⁽¹⁾, y por una determinación final sobre la subvención y el perjuicio por el Reglamento (CE) n° 1891/97 ⁽²⁾. Por lo tanto, de conformidad con el apartado 9 del artículo 8 del Reglamento antidumping de base y del apartado 9 del artículo 13 del Reglamento antisubvenciones de base, el tipo de los derechos definitivos para las tres empresas noruegas debería establecerse al nivel de los derechos establecidos en ambos Reglamentos.

D. PERCEPCIÓN DEFINITIVA DE LOS DERECHOS PROVISIONALES

- (15) Se ha establecido un incumplimiento del compromiso en relación con los tres exportadores citados en el anexo I del presente Reglamento. Por lo tanto se considera necesario que los importes garantizados por los derechos provisionales antidumping y compensatorios se perciban definitivamente al nivel de los derechos definitivos.

E. ACTUALIZACIÓN DE LA LISTA DE EXPORTADORES EXIMIDOS DE DERECHOS ANTI-DUMPING Y COMPENSATORIOS

- (16) Los anexos del Reglamento (CE) n° 1890/97 y del Reglamento (CE) n° 1891/97, que eximen de derechos a las partes citadas, deberían modificarse para retirar la exención a las tres empresas citadas en el anexo I del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. El anexo del Reglamento (CE) n° 1890/97 se sustituirá por el anexo II del presente Reglamento.
2. El anexo del Reglamento (CE) n° 1891/97 se sustituirá por el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

Se percibirán definitivamente los importes garantizados por los derechos antidumping y compensatorios provisionales impuestos por el Reglamento (CE) n° 1126/98 respecto del salmón atlántico de piscifactoría clasificado en los códigos NC ex 0302 12 00 (Código TARIC: 0302 12 00*19), ex 0304 10 13 (Código TARIC: 0304 10 13*19), ex 0303 22 00 (Código TARIC: 0303 22 00*19) y ex 0304 20 13 (Código TARIC: 0304 20 13*19) originario de Noruega y exportado por las empresas citadas en el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 10 de diciembre de 1998.

Por el Consejo

El Presidente

W. SCHÜSSEL

⁽¹⁾ DO L 267 de 30. 9. 1997, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2052/98 (DO L 264 de 29. 9. 1998, p. 17).

⁽²⁾ DO L 267 de 30. 9. 1997, p. 19; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2052/98.

*ANEXO I***LISTA DE EMPRESAS SUJETAS A DERECHO ANTIDUMPING Y COMPENSATORIOS
DEFINITIVOS**

Nº UT	Empresa	Código TARIC adicional
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

ANEXO II

LISTA DE EMPRESAS QUE SE BENEFICIAN DE LOS COMPROMISOS

Nº UT	Nombre de la empresa	Código TARIC adicional
1	A. Øvreskotnes AS	8095
3	Agnefest Seafood	8325
5	Alsvåg	8098
7	Aqua Export A/S	8100
8	Aqua Partner A/S	8101
11	Arctic Group International	8109
13	Artic Superior A/S	8111
14	Arne Mathiesen A/S	8112
15	A/S Aalesundfisk	8113
16	A/S Austevoll Fiskeindustri	8114
17	A/S Keco	8115
20	A/S Refsnes Fiskeindustri	8118
21	A/S West Fish Ltd	8119
22	Astor A/S	8120
23	Atlantic King Stranda A/S	8121
24	Atlantic Seafood A/S	8122
26	Borkowski & Rosnes A/S	8124
27	Brødrene Aasjord A/S	8125
28	Brødrene Eilertsen A/S	8126
30	Brødrene Remø AS	8128
31	Christiansen Partner A/S	8129
32	Clipper Seafood A/A	8130
33	Coast Seafood A/S	8131
35	Dafjord Laks A/S	8133
36	Delfa Norge A/S	8134
39	Domstein Salmon A/S	8136
41	Ecco Fisk & Delikatesse	8138
42	Edvard Johnson A/S	8139
43	Eurolaks AS	8140
44	Euronor AS	8141
46	Fiskeforsyningen AS	8143
47	Fjord Aqua Group AS	8144
48	Fjord Trading Ltd AS	8145
49	Fonn Egersund AS	8146
50	Fossen AS	8147
51	Fresh Atlantic AS	8148
52	Fresh Marine Company AS	8149
53	Fryseriet AS	8150
58	Grieg Seafood AS	8300
60	Haafa fisk AS	8302
61	Hallvard Lerøy AS	8303
62	Herøy Filetfabrikk AS	8304
64	Hirsholm Norge AS	8306
65	Hitramat & Delikatesse AS	8154
66	Hydro Seafood Sales AS	8159

Nº UT	Nombre de la empresa	Código TARIC adicional
67	Hydrotech-gruppen AS	8428
72	Inter Sea AS	8174
75	Janas AS	8177
76	Joh. H. Pettersen AS	8178
77	Johan J. Helland AS	8179
79	Karsten J. Ellingsen AS	8181
80	Kr. Kleiven & Co. AS	8182
82	Labeyrie Norge AS	8184
83	Lafjord Group AS	8185
84	Langfjord Laks AS	8186
85	Leica Fiskeprodukter	8187
86	Leonhard Products AS	8423
87	Lofoten Seafood Export AS	8188
88	Lorentz A. Lossius AS	8189
90	Marex AS	8326
92	Marine Seafood AS	8196
93	Marstein Seafood AS	8197
96	Memo Food AS	8200
98	Midsundfisk AS	8202
99	Myre Sjømat AS	8203
100	Naco Trading AS	8206
101	Namdal Salmon AS	8207
104	Nergård AS	8210
105	Nils Williksen AS	8211
107	Nisja Trading AS	8213
108	Nor-Food AS	8214
111	Nordic Group ASA	8217
112	Nordreisa Laks AS	8218
113	Norexport AS	8223
114	Norfi Produkter AS	8227
115	Norfood Group AS	8228
116	Norfra Eksport AS	8229
117	NorMan Trading Ltd AS	8230
119	Norsk Akvakultur AS	8232
120	Norsk Sjømat AS	8233
121	Northern Seafood AS	8307
122	Nortrade AS	8308
123	Norway Royal Salmon Sales AS	8309
124	Norway Royal Salmon AS	8312
126	Norway Seafoods ASA	8314
128	Norwell AS	8316
129	Notfisk Arctic AS	8234
130	Nova Sea AS	8235
134	Ok-Fish Kvalheim AS	8239
137	Pan Fish Sales AS	8242
140	Polar Seafood Norway AS	8247
141	Prilam Norvège AS	8248
142	Pundslett Fisk	8251
143	Roger AS	8253
144	Rolf Olsen Seafood AS	8254

Nº UT	Nombre de la empresa	Código TARIC adicional
145	Ryfisk AS	8256
146	Rørvik Fisk- og fiskematforretning AS	8257
147	Saga Lax Norge AS	8258
148	Saga Lax Nord A/S	8259
149	Salomega AS	8260
151	Sangoltgruppa AS	8262
153	Scanfood AS	8264
154	Sea Eagle Group AS	8265
155	Sea Star International AS	8266
156	Sea-Bell AS	8267
157	Seaco AS	8268
158	Seacom AS	8269
159	Seacom Nord AS	8270
160	Seafood Farmers of Norway Ltd AS	8271
161	Seanor AS	8272
162	Sekkingstad AS	8273
164	Sirena Norway AS	8275
165	Kinn Salmon AS	8276
166	Skarpsno Mat	8277
167	SL Fjordgruppen AS	8278
168	SMP Marine Produkter AS	8279
171	Stavanger Røkeri AS	8282
172	Stjernelaks AS	8283
174	Stolt Sea Farm AS	8285
175	Storm Company AS	8286
176	Superior AS	8287
177	Svenodak AS	8288
178	Terra Seafood AS	8289
180	Timar Seafood AS	8294
182	Torris Products Ltd AS	8298
183	Troll Salmon AS	8317
187	Vie de France Norway AS	8321
188	Vikenco AS	8322
189	Wannebo International AS	8323
190	West Fish Norwegian Salmon AS	8324
191	Nor-Fa Food AS	8102

REGLAMENTO (CE) N° 2679/98 DEL CONSEJO
de 7 de diciembre de 1998
sobre el funcionamiento del mercado interior en relación con la libre circulación
de mercancías entre los Estados miembros

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 235,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

- (1) Considerando que, de conformidad con el artículo 7 A del Tratado, el mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores en el que, en particular, debe garantizarse, con arreglo a los artículos 30 a 36 del Tratado, la libre circulación de mercancías;
- (2) Considerando que los atentados a este principio, como sucede cuando en un Estado miembro dado se obstaculiza la libre circulación de mercancías mediante acciones realizadas por particulares, pueden perturbar gravemente el buen funcionamiento del mercado interior y ocasionar pérdidas muy graves a los particulares perjudicados;
- (3) Considerando que, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado y, en particular, el buen funcionamiento del mercado interior, los Estados miembros deberían, por una parte, abstenerse de adoptar medidas o conductas que puedan constituir un obstáculo comercial y, por otra, adoptar todas las medidas necesarias y proporcionadas con el fin de facilitar la libre circulación de mercancías en su territorio;
- (4) Considerando que dichas medidas no deben afectar al ejercicio de los derechos fundamentales, incluido el derecho o la libertad de huelga;
- (5) Considerando que el presente Reglamento no impide que tomen medidas que en determinados casos puedan ser necesarias a escala comunitaria para responder a problemas de funcionamiento del mercado interior, teniendo en cuenta, cuando proceda, la aplicación del presente Reglamento;
- (6) Considerando que los Estados miembros tienen competencia exclusiva en lo que respecta al mantenimiento del orden público y la salvaguardia de la seguridad interna, así como para determinar si es necesario adoptar medidas y cuáles son las necesarias y proporcionadas para facilitar la libre circula-

ción de mercancías en su territorio en una situación dada;

- (7) Considerando que debe existir entre los Estados miembros y la Comisión un intercambio adecuado y rápido de información sobre los impedimentos a la libre circulación de mercancías;
- (8) Considerando que los Estados miembros en cuyo territorio se obstaculice la libre circulación de mercancías deberían adoptar todas las medidas necesarias y proporcionadas para restablecer cuanto antes la libre circulación de mercancías en su territorio, con el fin de evitar el riesgo de que se prolongue, extienda o agrave la perturbación o perjuicio de que se trate y que puedan interrumpirse los flujos comerciales o las relaciones contractuales que los sustentan; considerando que deberían informar a la Comisión y, previa solicitud, a otros Estados miembros de las medidas que hayan tomado o piensen tomar para alcanzar ese objetivo;
- (9) Considerando que la Comisión, en cumplimiento de la obligación recogida en el Tratado, debería notificar al Estado miembro de que se trate su conclusión de que se ha producido un incumplimiento; que el Estado miembro debería responder a dicha notificación;
- (10) Considerando que el Tratado no ha previsto para la adopción del presente Reglamento otros poderes de acción que los de su artículo 235,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

A los efectos del presente Reglamento,

- 1) se entenderá por «obstáculo» todo obstáculo a la libre circulación de mercancías entre Estados miembros que sea imputable a un Estado miembro, ya sea por acción u omisión por su parte, que pueda constituir un incumplimiento de los artículos 30 a 36 del Tratado, y que:
 - a) provoque una perturbación grave de la libre circulación de mercancías, impidiendo, retrasando o desviando, físicamente o por otros medios, su importación, su exportación o su transporte desde un Estado miembro o a través de éste,

⁽¹⁾ DO C 10 de 15. 1. 1998, p. 14.

⁽²⁾ DO C 359 de 23. 11. 1998.

⁽³⁾ DO C 214 de 10. 7. 1998, p. 90.

- b) ocasione una grave pérdida a los particulares perjudicados, y
 - c) exija acción inmediata a fin de evitar la prolongación, extensión o agravamiento de la perturbación y la pérdida mencionadas;
- 2) el término «omisión» se extenderá a los casos en que las autoridades competentes de un Estado miembro, ante un obstáculo ocasionado por acciones realizadas por particulares, se abstengan de aplicar todas las medidas necesarias y proporcionadas dentro de sus competencias para eliminar el obstáculo y garantizar la libre circulación de mercancías en su territorio.

Artículo 2

El presente Reglamento no deberá interpretarse en el sentido de que afecta en modo alguno al ejercicio de los derechos fundamentales reconocidos en los Estados miembros, incluido el derecho o la libertad de huelga. Estos derechos podrán incluir asimismo el derecho o libertad de emprender otras acciones contempladas por los sistemas específicos de relaciones laborales en los Estados miembros.

Artículo 3

1. Cuando haya un obstáculo o exista riesgo de que lo haya,
- a) cualquier Estado miembro (sea o no el Estado miembro afectado) que tenga información pertinente deberá remitirla inmediatamente a la Comisión, y
 - b) la Comisión remitirá de inmediato a los Estados miembros dicha información así como toda información procedente de cualquier otra fuente que pueda considerar importante.
2. El Estado miembro de que se trate responderá lo antes posible a las peticiones de información que le dirijan la Comisión y otros Estados miembros en relación con la naturaleza del obstáculo o el riesgo y las medidas que haya adoptado o se proponga adoptar. La información que intercambien los Estados miembros entre sí deberán transmitirla también a la Comisión.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de diciembre de 1998.

Artículo 4

1. Cuando haya un obstáculo y sin perjuicio del artículo 2, el Estado de que se trate:
- a) adoptará todas las medidas necesarias y proporcionadas para garantizar la libre circulación de mercancías en el territorio de dicho Estado miembro de acuerdo con el Tratado, e
 - b) informará a la Comisión de las medidas que sus autoridades hayan tomado o se propongan tomar.
2. La Comisión remitirá inmediatamente a los demás Estados miembros la información recibida conforme a la letra b) del apartado 1.

Artículo 5

1. Cuando la Comisión considere que en un Estado miembro existe un obstáculo, deberá notificar al Estado miembro de que se trate las razones que han llevado la Comisión a dicha conclusión y pedirle que adopte todas las medidas necesarias y proporcionadas para eliminar dicho obstáculo en un plazo que determinará en función de la urgencia de cada caso.
2. Para alcanzar su conclusión, la Comisión tendrá en consideración el artículo 2.
3. La Comisión podrá publicar en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* el texto de la notificación que haya remitido al Estado miembro de que se trate y transmitirá inmediatamente dicho texto a cualquier parte que lo solicite.
4. En los cinco días hábiles siguientes a la recepción del texto, el Estado miembro:
- informará a la Comisión de las medidas que haya adoptado o se proponga adoptar para la aplicación del apartado 1, o bien
 - comunicará un informe motivado alegando por qué considera que no se trata de un obstáculo que constituya incumplimiento de los artículos 30 a 36 del Tratado.
5. En casos excepcionales, la Comisión podrá conceder una ampliación del plazo mencionado en el anterior apartado, cuando el Estado miembro lo solicite de forma motivada y se aprecien razones que lo justifiquen.

Por el Consejo
El Presidente
J. FARNLEITNER

**RESOLUCIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS
GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS, REUNIDOS EN EL SENO DEL
CONSEJO**

de 7 de diciembre de 1998

en relación con la libre circulación de mercancías

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO,

DESTACANDO el papel crucial del mercado único en la estrategia global de la Unión Europea para promover la competitividad, el crecimiento económico y el empleo;

DESTACANDO asimismo a este respecto la importancia vital de la libre circulación de mercancías para el buen funcionamiento del mercado único;

RECORDANDO la obligación de los Estados miembros de garantizar la libre circulación de mercancías con arreglo a los artículos 30 a 36 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y reiterando su firme compromiso de hacer frente rápida y eficazmente a los problemas que se planteen a este respecto;

OBSERVANDO que la existencia de obstáculos graves a la libre circulación de mercancías impone costes económicos significativos a los particulares y obstruye los métodos modernos de distribución y producción; observando también que tales obstáculos suponen un importante descrédito para el mercado único, cuyo funcionamiento eficaz adquiere mayor importancia en vista de la unión económica y monetaria y de la ampliación;

DESTACANDO la necesidad de que los Estados miembros y las instituciones comunitarias tomen medidas rápidas y eficaces para hacer frente a estos problemas, incluso mediante cooperación administrativa;

RECORDANDO las conclusiones de los Consejos Europeos de Amsterdam y Luxemburgo;

TOMANDO nota del Reglamento (CE) n° 2679/98 del Consejo, de 7 de diciembre de 1998, sobre el funcionamiento del mercado interior en relación con la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros⁽¹⁾;

TOMANDO nota asimismo de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de diciembre de 1997 (asunto C 265/95) que recordaba la obligación que tienen los Estados miembros de emprender las medidas necesarias y proporcionadas que estén a su alcance para garantizar la libre circulación de mercancías;

DESTACANDO que no se trata de intervenciones que puedan limitar o menoscabar el ejercicio de los derechos

fundamentales, incluido el derecho o la libertad de huelga reconocido en los Estados miembros;

CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:

1. LOS ESTADOS MIEMBROS se comprometen a hacer todo lo que esté en su poder, teniendo en cuenta la protección de los derechos fundamentales, incluidos el derecho o la libertad de huelga, para proteger la libre circulación de mercancías y hacer frente rápidamente a las actuaciones que perturben gravemente la libre circulación de mercancías, tal como se definen en el Reglamento (CE) n° 2679/98.

2. LOS ESTADOS MIEMBROS se comprometen a informar a sus operadores económicos sobre tales perturbaciones y sobre los esfuerzos para superarlas.

3. LOS ESTADOS MIEMBROS acuerdan garantizar la existencia de vías de recurso rápidas y eficaces para toda persona que haya sido perjudicada a consecuencia de una infracción del Tratado provocada por obstáculos de los contemplados en el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 2679/98. Se comprometen a adoptar todas las medidas razonables y proporcionadas para informar a las personas afectadas por una infracción del Tratado de estas características acerca de la existencia de tales recursos y del procedimiento que han de seguir para hacer valer sus derechos.

4. LOS ESTADOS MIEMBROS también acuerdan tomar las medidas necesarias, con arreglo a lo dispuesto en el Tratado, para garantizar que, si la situación lo justifica, las solicitudes de debate sobre la libre circulación de mercancías puedan tratarse rápidamente al nivel que corresponda en el Consejo.

5. EL CONSEJO toma nota de la intención de la Comisión de fijar plazos reducidos para los procedimientos incoados con arreglo al artículo 169 en los casos comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 2679/98 y pide a la Comisión que le informe de las iniciativas específicas que se adopten a este respecto.

6. LOS ESTADOS MIEMBROS toman nota de que, en los casos contemplados en el apartado 5, el plazo fijado por la Comisión para la presentación de observaciones podrá limitarse a cinco días hábiles de la misma manera que el plazo para responder a un dictamen motivado.

⁽¹⁾ Véase la página 8 del presente Diario Oficial.

7. EL CONSEJO invita al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas a que examine si es posible acelerar el examen de los casos comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 2679/98 y promete examinar las propuestas de modificación del Reglamento interno del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas con urgencia y apertura de miras.

8. El CONSEJO invita a la Comisión a presentar, a los dos años de la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 2679/98, un informe sobre su aplicación.

REGLAMENTO (CE) N° 2680/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas ⁽¹⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1498/98 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,Visto el Reglamento (CEE) n° 3813/92 del Consejo, de 28 de diciembre de 1992, relativo a la unidad de cuenta y a los tipos de conversión aplicables en el marco de la Política Agrícola Común ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 150/95 ⁽⁴⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 3,

Considerando que el Reglamento (CE) n° 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de

importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su Anexo;

Considerando que, en aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el Anexo del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del Anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO L 337 de 24. 12. 1994, p. 66.⁽²⁾ DO L 198 de 15. 7. 1998, p. 4.⁽³⁾ DO L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.⁽⁴⁾ DO L 22 de 31. 1. 1995, p. 1.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(ecus/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
	999	116,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6
	204	45,7
	388	45,4
	999	43,6
0805 20 10	204	64,8
	999	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4
	464	258,6
	999	159,0
0805 30 10	052	58,6
	600	95,5
	999	77,0
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
	999	57,0
0808 20 50	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2317/97 de la Comisión (DO L 321 de 22. 11. 1997, p. 19). El código «999» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) N° 2681/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se fija el precio de compra máximo y las cantidades de carne de vacuno compradas por los organismos de intervención para la 214ª licitación parcial, efectuada en el marco de las medidas generales de intervención en virtud del Reglamento (CEE) n° 1627/89**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 805/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de bovino⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1633/98⁽²⁾, y, en particular, el apartado 7 de su artículo 6,

Considerando que, de acuerdo con el Reglamento (CEE) n° 2456/93 de la Comisión, de 1 de septiembre de 1993, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 805/68 del Consejo en lo relativo a las medidas generales y particulares de intervención en el sector de la carne de vacuno⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2304/98⁽⁴⁾, se ha abierto una licitación en virtud del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 1627/89 de la Comisión, de 9 de junio de 1989, relativo a la compra de carne de vacuno mediante licitación⁽⁵⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2466/98⁽⁶⁾;

Considerando que, de acuerdo con el apartado 1 del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 2456/93, llegado el caso y habida cuenta de las ofertas recibidas, ha de fijarse un precio de compra máximo para la calidad R 3 por cada licitación parcial; que, según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 13, puede decidirse no dar curso a la licitación; que, de conformidad con el artículo 14 del mismo Reglamento, sólo son admisibles las ofertas que sean inferiores o iguales a dicho precio máximo sin que se sobrepase, no obstante, el precio medio del mercado nacional o regional incrementado en la cantidad prevista en el apartado 1;

Considerando que, tras estudiar las ofertas presentadas para la 214ª licitación parcial y teniendo en cuenta, de conformidad con el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 805/68, la necesidad de prestar un apoyo razonable al mercado, así como la evolución estacional de los sacrificios y de los precios, es conveniente no dar curso a la licitación para la categoría A y procede fijar el precio máximo de compra y las cantidades que puede aceptar la intervención para la categoría C;

Considerando que, habida cuenta de la importación de las cantidades adjudicadas, conviene ejercer la facultad establecida en el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento

(CEE) n° 2456/93 para ampliar el plazo de entrega de los productos al organismo de intervención;

Considerando que el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro⁽⁷⁾, establece que, a partir del 1 de enero de 1999, toda referencia al ecu que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de 1 EUR por 1 ECU;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de bovino,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 214ª licitación parcial abierta por el Reglamento (CEE) n° 1627/89:

- a) en lo que respecta a la categoría A, no se ha dado curso a la licitación;
- b) en lo que respecta a la categoría C:
 - el precio máximo de compra queda fijado en 235,50 ecus por cada 100 kg de canales o medias canales de la calidad R 3,
 - la cantidad máxima de canale, medias canale cuartos delanteros aceptada queda fijada en 2 451 toneladas,

Artículo 2

No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 2456/93, la fecha límite para la entrega a los almacenes de intervención se prorrogará una semana, hasta el 6 de enero de 1999. Sin embargo, en los Estados miembros en los que se efectúen entregas durante el período comprendido entre el 24 de diciembre de 1998 y el 3 de enero de 1999, o parte del mismo, la fecha límite para las entregas se prorrogará el número de días correspondiente.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el 14 de diciembre de 1998.

⁽¹⁾ DO L 148 de 28. 6. 1968, p. 24.

⁽²⁾ DO L 210 de 28. 7. 1998, p. 17.

⁽³⁾ DO L 225 de 4. 9. 1993, p. 4.

⁽⁴⁾ DO L 288 de 27. 10. 1998, p. 3.

⁽⁵⁾ DO L 159 de 10. 6. 1989, p. 36.

⁽⁶⁾ DO L 307 de 17. 11. 1998, p. 13.

⁽⁷⁾ DO L 162 de 19. 6. 1997, p. 1.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) N° 2682/98 DE LA COMISIÓN
de 11 de diciembre de 1998

relativo a las ofertas presentadas para la exportación de arroz blanqueado de grano largo con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2566/98

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece la organización común de mercados del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2072/98 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 13,

Considerando que el Reglamento (CE) n° 2566/98 de la Comisión ⁽³⁾, ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de arroz;

Considerando que, de acuerdo con el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 584/75 de la Comisión ⁽⁴⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 299/95 ⁽⁵⁾, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 22 del Reglamento (CE) n° 3072/95, podrá decidir no dar curso a la licitación;

Considerando que, teniendo en cuenta los criterios previstos en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 3072/

95, no resulta conveniente proceder a la fijación de una restitución máxima;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No se dará curso a las ofertas presentadas del 7 al 10 de diciembre de 1998 en el marco de la licitación de la restitución a la exportación de arroz blanqueado de grano largo del código NC 1006 30 67 con destino a determinados terceros países, contemplada en el Reglamento (CE) n° 2097/97.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ DO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ DO L 320 de 28. 11. 1998, p. 49.

⁽⁴⁾ DO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.

⁽⁵⁾ DO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGLAMENTO (CE) N° 2683/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****relativo a las ofertas presentadas para la expedición de arroz descascarillado de grano largo con destino a la isla de Reunión en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2563/98**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece la organización del mercado del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2072/98 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 10,Visto el Reglamento (CEE) n° 2692/89 de la Comisión, de 6 de septiembre de 1989, por el que se establecen disposiciones de aplicación relativas a los suministros de arroz a Reunión ⁽³⁾ y, en particular, el apartado 1 de su artículo 9,Considerando que, mediante el Reglamento (CE) n° 2563/98 de la Comisión ⁽⁴⁾, se abrió una licitación para subvencionar la expedición de arroz descascarillado de grano largo con destino a la isla de Reunión;

Considerando que, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 2692/89, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 22 del Reglamento (CE) n° 3072/95, puede decidir no dar curso a la licitación;

Considerando que, teniendo en cuenta los criterios previstos en los artículos 2 y 3 del Reglamento (CEE) n° 2692/89, no resulta conveniente proceder a la fijación de una subvención máxima;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No se dará curso a las ofertas presentadas del 7 al 10 de diciembre de 1998 en el marco de la licitación para la subvención de la expedición de arroz descascarillado de grano largo del Código NC 1006 20 98 con destino a la isla de Reunión, contemplada en el Reglamento (CE) n° 2563/98.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.⁽²⁾ DO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.⁽³⁾ DO L 29 de 7. 9. 1989, p. 8.⁽⁴⁾ DO L 320 de 28. 11. 1998, p. 40.

REGLAMENTO (CE) N° 2684/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2565/98**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece la organización común del mercado del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2072/98 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 13,

Considerando que el Reglamento (CE) n° 2565/98 de la Comisión ⁽³⁾ ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de arroz;

Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 584/75 de la Comisión ⁽⁴⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 299/95 ⁽⁵⁾, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas, y de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 22 del Reglamento (CE) n° 3072/95, podrá decidir la fijación de una restitución máxima a la exportación; que para proceder a dicha fijación deben tenerse en cuenta los criterios establecidos por el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 3072/95; que la licitación se adjudicará a todo licitador cuya oferta se sitúe al nivel de la restitución máxima a la exportación o a un nivel inferior;

Considerando que la aplicación de los mencionados criterios a la situación actual del mercado del arroz en cuestión conduce a fijar la restitución máxima a la exportación en el importe que figura en el artículo 1;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A con destino a determinados terceros países europeos se fijará sobre la base de las ofertas presentadas del 7 al 10 de diciembre de 1998 a 124,00 ecus por tonelada en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2565/98.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.

⁽²⁾ DO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.

⁽³⁾ DO L 320 de 28. 11. 1998, p. 46.

⁽⁴⁾ DO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.

⁽⁵⁾ DO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGLAMENTO (CE) N° 2685/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2564/98**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, el que se establece la organización común del mercado del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye por el Reglamento (CE) n° 2072/98 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 13,Considerando que el Reglamento (CE) n° 2564/98 de la Comisión ⁽³⁾ ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de arroz;Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 584/75 de la Comisión ⁽⁴⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 299/95 ⁽⁵⁾, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 22 del Reglamento (CE) n° 3072/95, podrá decidir la fijación de una restitución máxima a la exportación; que para proceder a dicha fijación deben tenerse en cuenta los criterios establecidos por el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 3072/95; que la licitación se adjudicará a todo licitador cuya oferta se sitúe al nivel de la restitución máxima a la exportación o a un nivel inferior;

Considerando que la aplicación de los mencionados criterios a la situación actual del mercado del arroz en cuestión conduce a fijar la restitución máxima a la exportación en el importe que figura en el artículo 1;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo medio y largo A con destino a determinados terceros países se fijará sobre la base de las ofertas presentadas del 7 al 10 de diciembre de 1998 a 130,00 ecus por tonelada en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2564/98.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO L 329 de 30. 12. 1995, p. 18.⁽²⁾ DO L 265 de 30. 9. 1998, p. 4.⁽³⁾ DO L 320 de 28. 11. 1998, p. 43.⁽⁴⁾ DO L 61 de 7. 3. 1975, p. 25.⁽⁵⁾ DO L 35 de 15. 2. 1995, p. 8.

REGLAMENTO (CE) N° 2686/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se modifican los anexos I y II del Reglamento (CEE) n° 2377/90 del Consejo por el que se establece un procedimiento comunitario de fijación de los límites máximos de residuos de medicamentos veterinarios en los alimentos de origen animal****(Texto pertinente a los fines del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 2377/90 del Consejo, de 26 de junio de 1990, por el que se establece un procedimiento comunitario de fijación de los límites máximos de residuos de medicamentos veterinarios en los alimentos de origen animal ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2560/98 de la Comisión ⁽²⁾, y, en particular, sus artículos 6, 7 y 8,

Considerando que, según el Reglamento (CEE) n° 2377/90 deben establecerse progresivamente límites máximos de residuos para todas las sustancias farmacológicamente activas que se usan en la Comunidad en medicamentos veterinarios destinados a la administración a animales productores de alimentos;

Considerando que los límites máximos de residuos deben establecerse solamente tras examinar en el Comité de medicamentos veterinarios toda información pertinente que se refiera a la inocuidad de los residuos de la sustancia en cuestión para el consumidor de productos alimenticios de origen animal y la repercusión de los residuos en el tratamiento industrial de productos alimenticios;

Considerando que al fijar límites máximos de residuos de medicamentos veterinarios en los alimentos de origen animal es necesario especificar las especies animales en las que pueden estar presentes los residuos, los niveles que pueden estar presentes en cada uno de los tejidos pertinentes obtenidos del animal tratado (tejido diana) y la naturaleza del residuo que es importante para la vigilancia de los residuos (residuo marcador);

Considerando que, para facilitar el control de rutina de los residuos, previsto en la legislación comunitaria pertinente, se fijarán normalmente límites máximos de residuos en los tejidos diana de hígado y riñón; que frecuentemente el hígado y el riñón se eliminan de las reses muertas sometidas a comercio internacional y que, por lo tanto, deben fijarse también límites máximos de residuos para el músculo y la grasa;

Considerando que, en el caso de medicamentos veterinarios destinados a su uso en aves de puesta, animales lactantes o abejas productoras de miel, deben también

fijarse límites máximos de residuos para los huevos, la leche o la miel;

Considerando que debe incluirse flumetrina en el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2377/90;

Considerando que debe incluirse oleiloleato, glucoheptonato de calcio, glucono glucoheptonato de calcio, gluconolactato de calcio, glutamato de calcio, gluconato de níquel, sulfato de níquel, hipofosfito de sodio, bacitracina, bronopol, alcohol de cetostearilo, menadiona, fitomenadiona, 2-pirrolidona, sulfato de cetostearilo sódico, alcoholes de lana, *lespedeza capitata*, *majoranae herba*, *medicago sativa extractum*, *sinapis nigrae semen* y flumetrina en el anexo II del Reglamento (CEE) n° 2377/90;

Considerando que debe permitirse un período de sesenta días antes de la entrada en vigor del presente Reglamento a fin de permitir a los estados miembros que hagan cualquier tipo de ajuste que sea necesario en las autorizaciones de comercialización de los medicamentos veterinarios de que se trata, otorgadas de acuerdo con la Directiva 81/851/CEE del Consejo ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 93/40/CEE ⁽⁴⁾, teniendo en cuenta las disposiciones del presente Reglamento;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité permanente de medicamentos veterinarios,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos I y II del Reglamento (CEE) n° 2377/90 quedarán modificados tal como se dispone en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el sexagésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

⁽¹⁾ DO L 224 de 18. 8. 1990, p. 1.

⁽²⁾ DO L 320 de 28. 11. 1998, p. 28.

⁽³⁾ DO L 317 de 6. 11. 1981, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 214 de 24. 8. 1993, p. 31.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión
Martin BANGEMANN
Miembro de la Comisión

ANEXO

A. El anexo I del Reglamento (CEE) n° 2377/90 se modificará como sigue:

2. Agentes antiparasitarios
- 2.2. Sustancias activas frente a ectoparásitos
- 2.2.3. Piretroides

Sustancia farmacológicamente activa	Residuo marcador	Especie animal	LMR	Tejidos diana	Otras disposiciones
«Flumetrina	Flumetrina (suma de isómeros trans-Z)	Bovinos	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Músculo Grasa Hígado Riñón Leche»	

B. El anexo II del Reglamento (CEE) n° 2377/90 se modificará como sigue:

1. Componentes químicos inorgánicos

Sustancia farmacológicamente activa	Especie animal	Otras disposiciones
«Glucoheptonato de calcio	Todas las especies productoras de alimentos	
Glucono glucoheptonato de calcio	Todas las especies productoras de alimentos	
Gluconolactato de calcio	Todas las especies productoras de alimentos	
Glutamato de calcio	Todas las especies productoras de alimentos	
Gluconato de níquel	Todas las especies productoras de alimentos	
Sulfato de níquel	Todas las especies productoras de alimentos	
Hipofosfito de sodio	Todas las especies productoras de alimentos»	

2. Componentes orgánicos

Sustancia farmacológicamente activa	Especie animal	Otras disposiciones
«2-Pirrolidona	Todas las especies productoras de alimentos	En dosis por vía parenteral de hasta 40 mg por kg de peso corporal
Bacitracina	Bovinos	Únicamente para uso en vacas lactantes, en administración intramamaria, y en todos los tejidos (a excepción de en la leche)
Bronopol	Salmónidos	Únicamente para uso en huevos fecundados para aves de crianza
Alcohol de cetostearilo	Todas las especies productoras de alimentos	
Flumetrina	Abejas	
Menadiona	Todas las especies productoras de alimentos	
Oleiloleato	Todas las especies productoras de alimentos	Sólo para uso tópico
Fitomenadiona	Todas las especies productoras de alimentos	
Sulfato de cetostearilo sódico	Todas las especies productoras de alimentos	Sólo para uso tópico
Alcoholes de lana	Todas las especies productoras de alimentos	Sólo para uso tópico»

6. Sustancias de origen vegetal

Sustancia farmacológicamente activa	Especie animal	Otras disposiciones
« <i>Lespedeza capitata</i>	Todas las especies productoras de alimentos	
<i>Majoranae herba</i>	Todas las especies productoras de alimentos	
<i>Medicago sativa extractum</i>	Todas las especies productoras de alimentos	Sólo para uso tópico
<i>Sinapis nigrae semen</i>	Todas las especies productoras de alimentos»	

REGLAMENTO (CE) N° 2687/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998****por el que se fija el importe máximo de la ayuda a la mantequilla concentrada para la 194ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 804/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y los productos lácteos ⁽¹⁾ cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1587/96 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 7 *bis*,

Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 429/90 de la Comisión, de 20 de febrero de 1990, relativo a la concesión mediante licitación de una ayuda para la mantequilla concentrada destinada al consumo inmediato en la Comunidad ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 417/98 ⁽⁴⁾, los organismos de intervención procederán a una licitación permanente para conceder una ayuda a la mantequilla concentrada; que el artículo 6 de dicho Reglamento dispone que, habida cuenta de las ofertas recibidas para cada licitación específica, se fijará un importe máximo de la ayuda para la mantequilla concentrada con un contenido mínimo de materia grasa del 96 % o bien se decidirá no dar curso a la licitación; que, por consiguiente, debe fijarse el importe de la garantía de destino;

Considerando que, por razón de las ofertas recibidas, es conveniente fijar el importe máximo de la ayuda al nivel que se contempla a continuación y determinar en consecuencia la garantía de destino;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En lo que respecta a la 194ª licitación específica de acuerdo con el procedimiento de licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90, el importe máximo de la ayuda y el importe de la garantía de destino quedan fijados como sigue:

— importe máximo de la ayuda:	134 ecus/100 kg
— garantía de destino:	148 ecus/100 kg.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 148 de 28. 6. 1968, p. 13.

⁽²⁾ DO L 206 de 16. 8. 1996, p. 21.

⁽³⁾ DO L 45 de 21. 2. 1990, p. 8.

⁽⁴⁾ DO L 52 de 21. 2. 1998, p. 18.

REGLAMENTO (CE) N° 2688/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998**

por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla y los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la vigesimosegunda licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,
Visto el Reglamento (CEE) n° 804/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y los productos lácteos ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1587/96 ⁽²⁾, y, en particular, los apartados 3 y 6 de su artículo 6 y el apartado 3 de su artículo 12,

Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2571/97 de la Comisión, de 15 de diciembre de 1997, relativo a la venta de mantequilla a precio reducido y a la concesión de una ayuda para la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada destinadas a la fabricación de productos de pastelería, de helados y otros productos alimenticios ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1982/98 ⁽⁴⁾, los organismos de intervención proceden a la venta por licitación de determinadas cantidades de mantequilla que obran en su poder así como a la concesión de una ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada; que el artículo 18 de dicho Reglamento establece que, habida cuenta de las ofertas recibidas para cada licitación específica, se fije un precio mínimo de venta de la mantequilla y un importe máximo de la ayuda a la nata, la

mantequilla y la mantequilla concentrada que pueden variar según el destino, el contenido de materia grasa de la mantequilla y el modo de utilización, o bien que se decida no dar curso a la licitación; que el o los importes de las garantías de transformación se deben fijar teniendo todo ello en cuenta;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la vigesimosegunda licitación específica en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97, el importe máximo de las ayudas y los importes de las garantías de transformación quedarán fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 148 de 28. 6. 1968, p. 13.

⁽²⁾ DO L 206 de 16. 8. 1996, p. 21.

⁽³⁾ DO L 350 de 20. 12. 1997, p. 3.

⁽⁴⁾ DO L 256 de 18. 9. 1998, p. 9.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 11 de diciembre de 1998, por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla y los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la vigésima segunda licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97

(en ecus/100 kg)

Fórmula			A		B	
Modo de utilización			Con trazador	Sin trazador	Con trazador	Sin trazador
Precio mínimo de venta	Mantequilla ≥ 82 %	Sin transformar	—	—	—	—
		Concentrada	—	—	—	—
Garantía de transformación		Sin transformar	—	—	—	—
		Concentrada	—	—	—	—
Importe máximo de la ayuda	Mantequilla ≥ 82 %		109	105	—	105
	Mantequilla < 82 %		104	100	104	—
	Mantequilla concentrada		134	130	134	130
	Nata		—	—	46	44
Garantía de transformación	Mantequilla		120	—	120	—
	Mantequilla concentrada		148	—	148	—
	Nata		—	—	51	—

REGLAMENTO (CE) N° 2689/98 DE LA COMISIÓN**de 11 de diciembre de 1998**

por el que se determina para el primer semestre de 1999 la cantidad disponible de determinados productos del sector de la leche y de los productos lácteos en el ámbito de los regímenes previstos en los Acuerdos europeos entre la Comunidad y la República de Hungría, la República de Polonia, la República Checa, la República Eslovaca, Bulgaria y Rumania y del régimen previsto en los Acuerdos de libre comercio entre la Comunidad y los países bálticos

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,
Visto el Reglamento (CE) n° 2508/97 de la Comisión, de 15 de diciembre de 1997, por el que se establecen las disposiciones de aplicación, en el sector de la leche y los productos lácteos, de los regímenes establecidos en los Acuerdos europeos entre la Comunidad y la República de Hungría, la República de Polonia, la República Checa, la República Eslovaca, Bulgaria y Rumania, del régimen establecido en los Acuerdos sobre libre comercio entre la Comunidad y los países bálticos y del régimen establecido en el Acuerdo interino entre la Comunidad y Eslovenia, y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 584/92, (CE) n° 1588/94, (CE) n° 1713/95 y (CE) n° 455/97 ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 4 de su artículo 4,

Considerando que, en aplicación del Reglamento (CE) n° 1620/98 de la Comisión ⁽²⁾, por el que se determina la proporción en que se satisfarán las solicitudes de licencias de importación presentadas en julio de 1998 para los productos arriba mencionados, las solicitudes presentadas

para los productos contemplados en el Reglamento (CE) n° 2508/97 se han limitado en el caso de algunos productos a cantidades inferiores a las disponibles; que, por este motivo, es conveniente determinar para cada producto concernido la cantidad de la que podrá disponerse durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 1999,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo se indica la cantidad de la que podrá disponerse entre el 1 de enero y el 30 de junio de 1999 en virtud del Reglamento (CE) n° 2508/97.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de diciembre de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 345 de 16. 12. 1997, p. 31.

⁽²⁾ DO L 209 de 25. 7. 1998, p. 38.

ANEXO

Cantidades totales disponibles para el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 1999

País	Polonia			República Checa			República Eslovaca			Hungria		
Códigos NC	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
En toneladas	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

País	República de Estonia			República de Letonia				República de Lituania			
Códigos NC	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
En toneladas	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

País	Rumania	Bulgaria
Códigos NC	0406	0406
En toneladas	1 659	5 060

DIRECTIVA 98/90/CE DE LA COMISIÓN**de 30 de noviembre de 1998****por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/387/CEE del Consejo
relativa a las puertas de los vehículos a motor y sus remolques****(Texto pertinente a los fines del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 70/156/CEE del Consejo de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 98/14/CE de la Comisión⁽²⁾, en particular, el apartado 2 de su artículo 13,Vista la Directiva 70/387/CEE del Consejo de 27 de julio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las puertas de los vehículos a motor y sus remolques⁽³⁾, modificada por el Acta de adhesión de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido, y, en particular, su artículo 3,

Considerando que la Directiva 70/387/CEE es una de las Directivas particulares del procedimiento de homologación CE establecido por la Directiva 70/156/CEE; que, por consiguiente, las disposiciones establecidas en la Directiva 70/156/CEE relativas a sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de los vehículos son aplicables a la presente Directiva;

Considerando que es posible una nueva adaptación de la Directiva 70/387/CEE al progreso técnico mediante la mejora de la seguridad de los usuarios de determinados vehículos industriales en cuanto al acceso y a la salida del habitáculo del conductor;

Considerando que, en particular, el apartado 4 del artículo 3 y el apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE exigen que, para poder informatizar la homologación, se adjunte a cada una de las directivas particulares una ficha de características que incorpore los puntos pertinentes del anexo I de dicha Directiva y un certificado de homologación conforme al anexo VI de la misma;

Considerando que, con vistas a la aplicación práctica de la Directiva 70/387/CEE, es necesario que se adopten disposiciones uniformes en todos los Estados miembros;

Considerando que las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité de adaptación al progreso técnico creado por la Directiva 70/156/CEE,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 70/387/CEE quedará modificada como sigue:

- 1) En el artículo 1, los términos «tractores y máquinas agrícolas» se sustituirán por los términos «tractores agrícolas y forestales», y los términos «la maquinaria de

obras públicas» se sustituirán por los términos «toda la maquinaria móvil».

- 2) Los anexos quedarán modificados de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. A partir del 1 de enero de 1999 los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con las puertas de los vehículos:

- denegar a un tipo de vehículo la concesión de la homologación CE ni de la homologación nacional, o
- prohibir la venta, matriculación o puesta en circulación de los vehículos,

si éstos cumplen los requisitos de la Directiva 70/387/CEE, en su versión modificada por la presente Directiva.

2. A partir del 1 de octubre de 2000, los Estados miembros:

- cesarán de conceder la homologación CE,

y

- podrán denegar la concesión de la homologación nacional,

a un nuevo tipo de vehículo, por motivos relacionados con las puertas de los vehículos, si no se cumplen los requisitos de la Directiva 70/387/CEE, en su versión modificada por la presente Directiva.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 1998. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.⁽²⁾ DO L 91 de 25. 3. 1998, p. 1.⁽³⁾ DO L 176 de 10. 8. 1970, p. 5.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 30 de noviembre de 1998.

Por la Comisión

Martin BANGEMANN

Miembro de la Comisión

ANEXO

1. Entre el articulado y el anexo I se insertará la lista de anexos siguiente:

«LISTA DE ANEXOS

1. *ANEXO I:* Ámbito de aplicación, definiciones, requisitos generales, solicitud de homologación CE, concesión de la homologación CE, modificación del tipo o de la homologación y conformidad de la producción
Apéndice 1: Ficha de características
Apéndice 2: Certificado de homologación
2. *ANEXO II:* Requisitos de fabricación e instalación y ensayos de resistencia
3. *ANEXO III:* Requisitos sobre el acceso y la salida por las puertas del habitáculo del conductor».

2. El anexo I se sustituirá por el texto siguiente:

«ANEXO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES, REQUISITOS GENERALES, SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CE, CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN CE, MODIFICACIÓN DEL TIPO O DE LA HOMOLOGACIÓN Y CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN**1. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

- 1.1. La presente Directiva se aplica a las puertas de los vehículos de motor de las categorías M₁ y N ⁽¹⁾.

2. DEFINICIONES

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 2.1. “Homologación de un vehículo”, la homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a sus puertas y a las características aplicables a las mismas.
- 2.2. “Tipo de vehículo”, los vehículos que no presenten entre sí diferencias esenciales en los siguientes aspectos principales:
 - diseño y características de resistencia de las cerraduras y bisagras por lo que se refiere a los vehículos contemplados en el anexo II,
 - requisitos de fabricación e instalación de los estribos y escalones por lo que se refiere a los vehículos no contemplados en el anexo III,
 - posición y características geométricas de los escalones de acceso y asideros por lo que se refiere a los vehículos contemplados en el anexo III,

en la medida en que estas características sean pertinentes para los requisitos de la presente Directiva.

3. REQUISITOS GENERALES**3.1. Diseño**

- 3.1.1. Los vehículos tendrán aquellas características que permitan entrar y salir de los mismos con la máxima seguridad.
- 3.1.2. Los vehículos de las categorías N₂, con una masa máxima superior a 7,5 toneladas, y N₃ se considerarán conformes a los requisitos mencionados anteriormente si cumplen las prescripciones del anexo III.

⁽¹⁾ Tal y como se definen en el anexo II A de la Directiva 70/156/CEE.

- 3.2. Puertas, entradas y salidas
 - 3.2.1. Las puertas, las entradas y las salidas deberán poderse utilizar fácilmente y sin peligro.
- 3.3. Puertas y dispositivos de cierre
 - 3.3.1. Las puertas y los dispositivos de cierre deberán estar diseñados de manera que al cerrarse no produzcan ruidos molestos.
 - 3.3.2. Los cierres de las puertas deberán estar diseñados de manera que impidan que éstas puedan abrirse accidentalmente.
- 3.4. Cerraduras y bisagras (requisitos de fabricación e instalación)
 - 3.4.1. Las bisagras de las puertas laterales —salvo de las puertas plegables— situadas a los lados de los vehículos deberán instalarse en la parte delantera de la puerta y en el sentido de la marcha. En el caso de puertas de doble hoja, estos requisitos son aplicables a la hoja que deba abrirse en primer lugar; la otra hoja deberá poderse bloquear.
 - 3.4.2. Las cerraduras y las bisagras de las puertas laterales de los vehículos de la categoría M₁ deberán cumplir los requisitos del anexo II de la presente Directiva.
- 3.5. Estribos y escalones (requisitos de fabricación e instalación)
 - 3.5.1. A los efectos de la presente Directiva, no se considerarán estribos ni escalones el cubo, la llanta u otras partes de las ruedas, excepto en el caso en que, por razones de fabricación o de utilización, no sea posible la instalación de estribos en otras partes del vehículo.
 - 3.5.2. En los vehículos de categorías M₁, N₁ y N₂ de masa máxima no superior a 7,5 toneladas, si la entrada al habitáculo está situada a más de 600 mm del suelo, deberá haber uno o varios estribos o escalones.
 - 3.5.2.1. Sin embargo, en el caso de los vehículos todo terreno, tal como se definen en el anexo IIA de la Directiva 70/156/CEE, esta distancia al suelo podrá aumentarse hasta 700 mm.
 - 3.5.2.2. Los estribos o escalones deberán estar contruidos con la finalidad de prevenir el riesgo de deslizamiento.
- 4. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CE
 - 4.1. La solicitud de homologación CE en relación con las puertas de un tipo de vehículo será presentada por el fabricante del mismo.
 - 4.2. El modelo de la ficha de características figura en el apéndice 1.
 - 4.3. Se entregará un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación.
- 5. CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN CE
 - 5.1. Si se cumplen los requisitos pertinentes, se concederá la homologación CE con arreglo al apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE.
 - 5.2. En el apéndice 2 figura el modelo del certificado de homologación.
 - 5.3. Se asignará un número de homologación a cada tipo de vehículo homologado según lo dispuesto en el anexo VII de la Directiva 70/156/CEE. Un mismo Estado miembro no podrá asignar el mismo número a más de un tipo de vehículo.
- 6. MODIFICACIÓN DEL TIPO O DE LA HOMOLOGACIÓN
 - 6.1. En caso de modificarse el tipo homologado con arreglo a la presente Directiva, se aplicarán las disposiciones del artículo 5 de la Directiva 70/156/CEE.
- 7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
 - 7.1. Las medidas para garantizar la conformidad de la producción se tomarán con arreglo a las disposiciones establecidas en el artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE.

*Apéndice 1***FICHA DE CARACTERÍSTICAS N.º...**

con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE del Consejo (*) relativa a la homologación CE de las puertas de un vehículo (Directiva 70/387/CEE, en su versión modificada por la Directiva .../.../CE)

Si procede aportar la información que figura a continuación, ésta se presentará por triplicado e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos.

Los planos, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiere, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (razón social del fabricante):

0.2. Tipo:

0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en éste (b):

0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:

0.4. Categoría de vehículo (c):

0.5. Nombre y dirección del fabricante:

0.8. Dirección(direcciones) de la(s) planta(s) de montaje:

1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO

1.1. Fotografías y/o planos de un vehículo tipo:

9. CARROCERÍA

9.2. Materiales empleados y métodos de fabricación:

9.3. Puertas de los ocupantes, cerraduras y bisagras:

9.3.1. Configuración y número de puertas:

9.3.1.1. Dimensiones, sentido y ángulo máximo de apertura:

9.3.2. Plano de las cerraduras y bisagras y de su posición en las puertas:

9.3.3. Descripción técnica de las cerraduras y bisagras:

9.3.4. Información sobre las entradas (incluidas sus dimensiones), escalones y asideros necesarios, si procede:

(*) Los números de los puntos y notas a pie de página empleados en la presente ficha de características corresponden a los empleados en el anexo I de la Directiva 70/156/CEE. Se omiten los puntos no pertinentes a los efectos de la presente Directiva.

Información adicional en el caso de los vehículos todo terreno

- 1.3. Número de ejes y ruedas:
- 1.3.3. Ejes motores (número, localización, interconexión):
- 2.4.1. Para bastidores no carrozados
 - 2.4.1.4.1. Ángulo de ataque (na):
 - 2.4.1.5.1. Ángulo de salida (nb):
 - 2.4.1.6. Distancia mínima al suelo (tal y como se define en el punto 4.5 de la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE):
 - 2.4.1.6.1. Entre ejes:
 - 2.4.1.6.2. Bajo el eje o ejes delanteros:
 - 2.4.1.6.3. Bajo el eje o ejes traseros:
 - 2.4.1.7. Ángulo de rampa (nc):
- 2.4.2. Para bastidores carrozados
 - 2.4.2.4.1. Ángulo de ataque (na):
 - 2.4.2.5.1. Ángulo de salida (nb):
 - 2.4.2.6. Distancia mínima al suelo (tal y como se define en el punto 4.5 de la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE):
 - 2.4.2.6.1. Entre los ejes:
 - 2.4.2.6.2. Bajo el eje o ejes delanteros:
 - 2.4.2.6.3. Bajo el eje o ejes traseros:
 - 2.4.2.7. Ángulo de rampa (nc):
- 2.15. Capacidad para arrancar en pendiente (vehículo sin remolque):
- 4.9. Bloqueo del diferencial: sí/no/optativo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

Apéndice 2

MODELO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de la
administración

Comunicación relativa a:

- homologación ⁽¹⁾,
- extensión de homologación ⁽¹⁾,
- denegación de homologación ⁽¹⁾,
- retirada de homologación ⁽¹⁾,

de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente ⁽¹⁾ en virtud de la Directiva 70/387/CEE, en su versión modificada por la Directiva .../.../CE.

Número de homologación:

Motivos de la extensión:

SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante):
- 0.2. Tipo:
- 0.3. Medios de identificación del tipo de vehículo, si están marcados en éste/el componente/la unidad técnica independiente ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:
- 0.4. Categoría de vehículo ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
- 0.7. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación CE en componentes y unidades técnicas independientes:
- 0.8. Dirección(direcciones) de la(s) planta(s) de montaje:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽²⁾ Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente incluidos en la presente ficha de características, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo: “?” (por ejemplo: ABC??123??).

⁽³⁾ Tal y como se define en el anexo II A de la Directiva 70/156/CEE.

SECCIÓN II

1. Informaciones complementarias (si procede): véase *adenda*.
2. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos:
3. Fecha del acta de ensayo:
4. Número del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera): véase *adenda*
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:
9. Se adjunta el índice del expediente de homologación en posesión de las autoridades competentes, el cual puede obtenerse a petición del interesado.

Adenda al certificado de homologación CE nº...

relativo a la homologación de un vehículo conforme a la Directiva 70/387/CEE cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE

1. Información adicional.
- 1.1. Configuración o configuraciones de las puertas de los ocupantes:
- 1.2. Método de apertura:
- 1.3. Método de apertura de la cerradura:
5. Observaciones:*

3. El anexo II quedará modificado como sigue:
- a) En el título, los términos «VEHÍCULOS DESTINADOS A USO PARTICULAR» se sustituirán por los términos «VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA M₁».
 - b) En el punto 1.1, los términos «de la presente Directiva» se sustituirán por los términos «del presente anexo».

4. Se añadirá el nuevo anexo III siguiente:

«ANEXO III

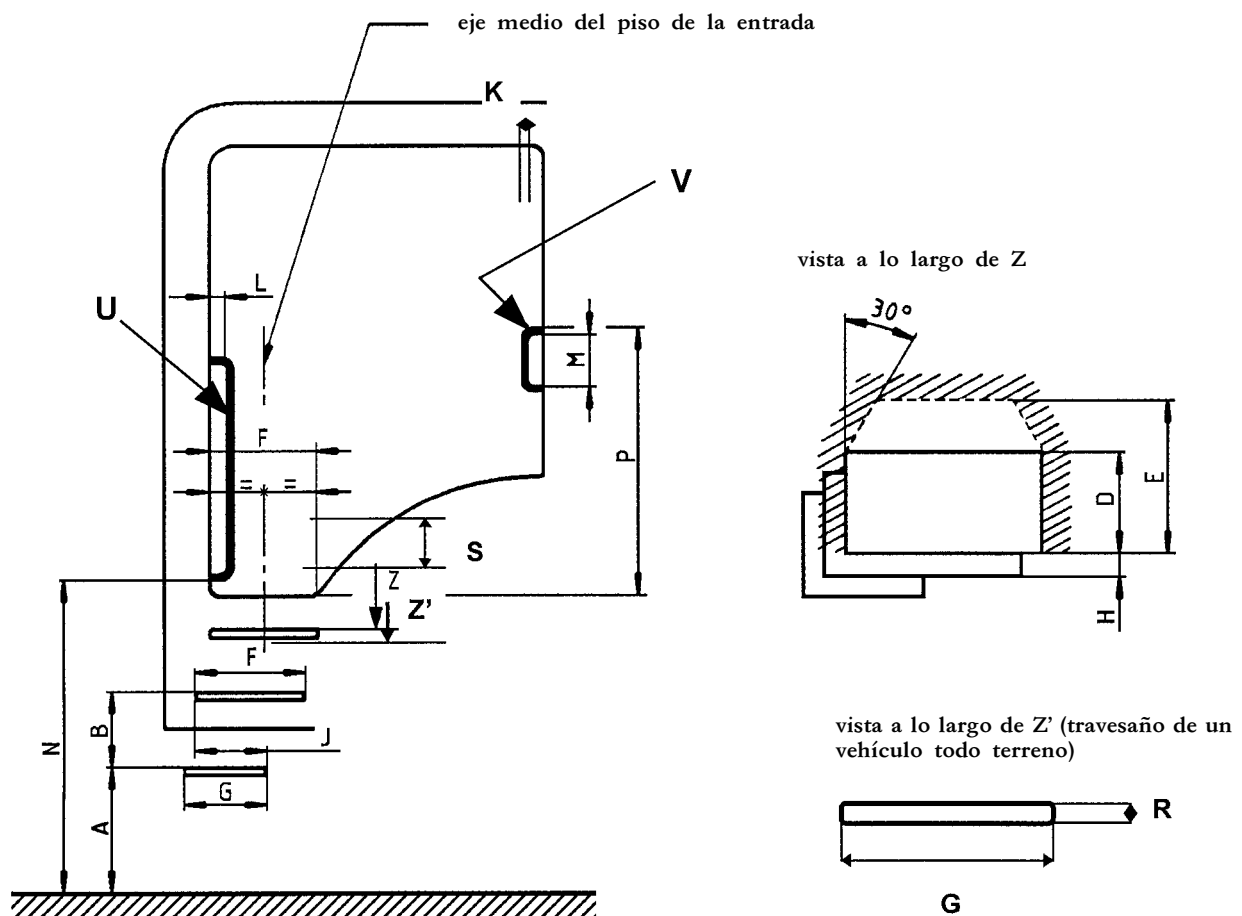
REQUISITOS SOBRE EL ACCESO Y LA SALIDA POR LAS PUERTAS DEL HABITÁCULO DEL CONDUCTOR DE LOS VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS N₂ DE MASA MÁXIMA SUPERIOR A 7,5 TONELADAS, Y N₃

1. Escalones de acceso al habitáculo del conductor (véase figura)
 - 1.1. La distancia (A) del suelo a la superficie superior del escalón más bajo, medida con el vehículo en orden de marcha sobre una superficie horizontal y plana, no será superior a 600 mm.
 - 1.1.1. Sin embargo, en el caso de los vehículos todo terreno, tal como se definen en el anexo II A de la Directiva 70/156/CEE, dicha distancia (A) podrá aumentarse hasta 700 mm.
 - 1.2. La distancia (B) entre las superficies superiores de los escalones no será superior a 400 mm. La distancia vertical entre dos escalones continuos no variará en más de 50 mm.
 - 1.2.1. Sin embargo, en el caso de los vehículos todo terreno (véase el punto 1.1.1), esta última cifra podrá aumentarse hasta 100 mm.
 - 1.3. Por otra parte, se cumplirán las siguientes especificaciones geométricas mínimas:

— Profundidad del escalón (D):	80 mm
— Distancia libre entre escalones (E) (incluida la profundidad de los escalones):	150 mm
— Anchura del escalón (F):	300 mm
— Anchura del escalón inferior (G):	200 mm
— Altura del escalón (S):	120 mm
— Desplazamiento transversal entre escalones (H):	0 mm
— Solapamiento longitudinal (J):	200 mm

 - 1.3.1. Sin embargo, en el caso de los vehículos todo terreno (véase el punto 1.1.1), el valor (F) podrá reducirse hasta 200 mm.
 - 1.4. El escalón inferior podrá consistir en un travesaño, cuando sea necesario por motivos relativos a la fabricación o a la utilización, y en el caso de los vehículos todo terreno (véase el punto 1.1.1). En tal caso, la profundidad del travesaño (R) será de al menos 20 mm.
 - 1.4.1. No se permitirán travesaños de sección transversal redonda.
 - 1.5. Al descender del habitáculo del conductor, la posición del escalón superior será fácilmente perceptible.
 - 1.6. La superficie superior de los escalones será antideslizante. Además, los escalones expuestos a la intemperie y a la suciedad durante la conducción tendrán una escorrentía adecuada (superficie de drenaje).
2. Acceso a los asideros para el habitáculo del conductor (véase figura 1)
 - 2.1. Deberá haber una o varias barandillas, asideros u otros dispositivos de sujeción equivalentes para el acceso al habitáculo del conductor.
 - 2.1.1. La barandilla o barandillas, asideros o dispositivos de sujeción equivalentes deberán estar colocados de manera que puedan asirse con facilidad y no obstruyan el acceso.
 - 2.1.2. Se autoriza una interrupción máxima de 100 mm en la zona de asimiento de las barandillas, asideros o dispositivos de sujeción equivalentes (por ejemplo, una fijación intermedia).
 - 2.1.3. En el caso de accesos con más de 2 escalones, las barandillas, asideros o dispositivos de sujeción equivalentes estarán situados de modo que una persona pueda apoyarse al mismo tiempo en 3 puntos (con las dos manos y un pie o con los dos pies y una mano).

- 2.1.4. Excepto en el caso de una escalera, el diseño y la colocación de las barandillas, asideros y dispositivos de sujeción equivalentes deberán ser tales que inciten al usuario a descender de cara a la cabina.
- 2.1.5. El volante podrá ser considerado asidero.
- 2.2. La altura (N) del borde inferior de al menos una barandilla, asidero o dispositivo de sujeción equivalente, medida a partir del suelo con el vehículo en orden de marcha sobre una superficie horizontal y plana, no será superior a 1 850 mm.
- 2.2.1. Sin embargo, en el caso de los vehículos todo terreno (véase el punto 1.1.1), esta distancia (N) podrá aumentarse hasta 1 950 mm.
- 2.2.2. Si el piso del habitáculo del conductor tiene una altura con respecto al suelo mayor que "N", se considerará esta altura igual a "N".
- 2.2.3. Por otra parte, la distancia mínima "P" del borde superior de la barandilla o barandillas, asideros o dispositivos de sujeción equivalentes con respecto al escalón más alto (piso del habitáculo del conductor) será:
- barandilla(s), asideros o dispositivos de sujeción equivalentes (U) 650 mm,
 - barandilla(s), asideros o dispositivos de sujeción equivalentes (V) 550 mm.
- 2.3. Se cumplirán las siguientes especificaciones geométricas
- Dimensión de la zona de asimiento (K) 16 mm como mínimo
38 mm como máximo,
 - Longitud (M) 150 mm mínimo,
 - Distancia libre con respecto a los componentes del vehículo (L) mínimo con la puerta abierta: 40 mm.



figura

-
3. Si el piso del habitáculo del conductor es inclinado, se realizarán las medidas requeridas desde un plano horizontal que pase a través de un punto dado por la intersección del borde delantero del piso con un plano vertical que pase a través del centro del escalón inmediatamente inferior, y que sea perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.»
-

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 7 de diciembre de 1998

por la que se modifica su Reglamento interno

(98/709/CE, CECA, Euratom)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 3 de su artículo 151,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y, en particular, el apartado 3 de su artículo 30,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica y, en particular, el apartado 3 de su artículo 121,

Considerando que resulta necesario introducir modificaciones en el Reglamento interno del Consejo ⁽¹⁾;

Considerando que el Banco Central Europeo dispone de poder de iniciativa en el proceso de toma de decisiones comunitarias, con arreglo a las condiciones previstas en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

Considerando que corresponde al Consejo establecer el orden en que los Estados miembros ejercen la Presidencia del Consejo;

Considerando que conviene disponer de un procedimiento escrito simplificado para las consultas del Consejo a otras instituciones u organismos,

DECIDE:

Artículo 1

El Reglamento interno del Consejo se modificará como sigue:

⁽¹⁾ Decisión 93/662/CE (DO L 304 de 10. 12. 1993, p. 1), Decisión modificada por la Decisión 95/24/CE, Euratom, CECA (DO L 31 de 10. 2. 1995, p. 14).

a) El apartado 2 del artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Se invitará a la Comisión a que participe en las sesiones del Consejo. Lo mismo ocurrirá con el Banco Central Europeo, siempre que éste ejerza su derecho de iniciativa. Sin embargo, el Consejo podrá deliberar sin la presencia de la Comisión o del Banco Central Europeo.».

b) El apartado 2 del artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Los miembros del Consejo votarán en el orden de los Estados miembros establecido de acuerdo con el artículo 27 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), el artículo 146 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (CE) y el artículo 116 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (CEEa), comenzando por el miembro que, de acuerdo con dicho orden, siga al miembro que ejerza la Presidencia.».

c) Se añadirá el párrafo siguiente al apartado 4 del artículo 8:

«El Consejo podrá también, por iniciativa de la Presidencia y con el objetivo de decidir la consulta a otras instituciones u organismos, actuar mediante procedimiento escrito simplificado en todos los casos en que dicha consulta sea exigida por el Derecho comunitario. En estos casos, la decisión de consulta se considera adoptada al vencer el plazo fijado por la Presidencia en función de la urgencia, salvo objeción por parte de un miembro del Consejo.».

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Hecho en Bruselas, el 7 de diciembre de 1998.

Por el Consejo

El Presidente

W. SCHÜSSEL

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 16 de septiembre de 1998

relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo
(Asunto VII/AMA/11/98 — Normas italianas de distribución del tráfico en el sistema
aeroportuario de Milán)

[notificada con el número C(1998) 2625]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/710/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁾, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 8,

Prevía consulta al Comité consultivo creado en virtud del artículo 11 de dicho Reglamento,

Considerando lo que sigue:

ANTECEDENTES

I

- (1) El 16 de febrero de 1998, las compañías aéreas British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System y TAP Air Portugal presentaron ante la Comisión una petición conjunta, al objeto de que ésta adoptase una decisión por la que:
 - i) declarase las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán (normas italianas) incompatibles con el Derecho comunitario y, en particular, con el Reglamento (CEE) n° 2408/92;
 - ii) requiriese a las autoridades italianas que se abstuviesen de aplicar dichas normas y adoptasen otras plenamente compatibles con el Derecho comunitario.
- (2) El 15 de abril de 1998, Air France informó a la Comisión de que se unía a las compañías mencionadas en su acción conjunta contra las normas italianas.
- (3) El 22 de abril de 1998, estas compañías solicitaron de la Comisión que adoptara una decisión provisional, previa a la decisión sobre el fondo de las normas italianas, para impedir la aplicación de tales normas mientras no existan conexiones de transporte adecuadas con el aeropuerto de Malpensa.

⁽¹⁾ DO L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

- (4) El 27 de mayo de 1998, Austrian Airlines presentó ante la Comisión una petición por separado, con idéntico objeto que la petición original y la petición suplementaria presentadas por las compañías denunciantes, basada en los mismos motivos.

II

- (5) El sistema aeroportuario de Milán está constituido por los aeropuertos de Linate, Malpensa y Orio al Serio (Bérgamo). El aeropuerto de Linate, situado a diez kilómetros del centro de Milán, es el que recibe la mayor parte del tráfico internacional intracomunitario y del tráfico nacional. El aeropuerto de Linate sufre importantes problemas de capacidad, como muestra el hecho de que en 1997 pasaran por el mismo 14,2 millones de pasajeros, a pesar de que se calcula que su capacidad óptima es de 8 millones. El aeropuerto de Malpensa, situado a cincuenta y tres kilómetros del centro de Milán, se utiliza para todos los vuelos intercontinentales, ya que éstos no pueden realizarse desde el aeropuerto de Linate por limitaciones operativas. Malpensa sólo acoge un número limitado de vuelos intracomunitarios, ya que los pasajeros muestran una preferencia por el aeropuerto de Linate, más cercano al centro de Milán. En tales circunstancias, el aeropuerto de Malpensa sólo recibió 3,9 millones de pasajeros en 1997, a pesar de que su capacidad óptima está calculada en 6 millones. El aeropuerto de Orio al Serio, situado a unos cincuenta kilómetros del centro de Milán y próximo a Bérgamo, se utiliza principalmente para tráfico de carga y vuelos chárter y, en menor medida, para servicios regulares de transporte de pasajeros.
- (6) Hasta la fecha, la distribución del tráfico entre los tres aeropuertos quedaba determinada por el propio mercado, teniendo en cuenta las limitaciones ya mencionadas. Esta circunstancia ha tenido como consecuencia una utilización ineficaz de la capacidad disponible en los aeropuertos, sobreexplotada en el caso del de Linate e infrautilizada en el de Malpensa. Además, ninguno de los aeropuertos del sistema ha llegado a convertirse en un centro importante de vuelos nacionales, internacionales e intercontinentales. En la práctica Alitalia ha utilizado el aeropuerto de Roma-Fiumicino para ese fin. Por consiguiente, la oferta de servicios aéreos con origen en el sistema aeroportuario de Milán no se adapta a la demanda, sobre todo en lo que se refiere a los vuelos intercontinentales, ya que a menudo los pasajeros se ven obligados a transitar por aeropuertos principales como los de Roma, Londres, Francfort o París. Por otra parte, la capacidad disponible no permitirá, a corto plazo, hacer frente a la progresión de los volúmenes de tráfico, estimados para el año 2000 en 20 millones de pasajeros y 300 000 toneladas de carga. De lo anterior cabe concluir que la estructura y la organización actuales del sistema aeroportuario de Milán son claramente insuficientes para las necesidades de la zona a la que presta sus servicios (es decir, la ciudad de Milán y todo el norte de Italia), que constituye la tercera región de la Comunidad en cuanto a población y actividad económica.
- (7) Por todas estas razones, las autoridades italianas decidieron reorganizar el sistema aeroportuario de Milán, con el fin de convertir Malpensa en centro de operaciones y ofrecer en el futuro la capacidad aeroportuaria necesaria. Este objetivo requiere la ampliación y mejora del aeropuerto de Malpensa que persigue el proyecto conocido con el nombre de Malpensa 2000. Este proyecto figura entre los catorce proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte en virtud de la Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, y recibe financiación de la Comunidad, del Fondo Europeo de Inversiones y del Banco Europeo de Inversiones (BEI). En 1990 comenzaron las obras de construcción de una nueva terminal, cuya primera fase entrará en servicio en 1998, con una capacidad anual de 12 millones de pasajeros (a añadir a la capacidad actual de 6 millones), y que estará completamente finalizada en el año 2000. Para esa fecha la capacidad total del aeropuerto (es decir, de ambas terminales combinadas) será de 24 millones de pasajeros.
- (8) La viabilidad del nuevo aeropuerto de Malpensa requiere una concentración del tráfico en sus instalaciones y pasa, por lo tanto, por una transferencia inevitable de vuelos que ahora circulan por el de Linate. Ahora bien, los mecanismos del mercado serían insuficientes por sí solos para alcanzar ese objetivo, en la medida en que, por lo general, los pasajeros prefieren utilizar el aeropuerto de Linate, más próximo del centro de Milán. Por ello, las

⁽¹⁾ DO L 228 de 9. 9. 1996, p. 1.

autoridades italianas decidieron adoptar normas obligatorias de distribución del tráfico para conseguir un trasvase sustancial de tráfico de Linate a Malpensa. Conviene señalar, a este respecto, que el BEI supeditó su ayuda financiera a que las autoridades italianas aprobaran unas normas de distribución del tráfico que hicieran posible una importante transferencia del tráfico de uno a otro aeropuerto.

- (9) El 1 de julio de 1994, las autoridades italianas aprobaron el Decreto n° 428, adoptado posteriormente con rango de ley (Ley n° 505) el 8 de agosto de 1994. El apartado 2 de su artículo 3 habilitaba al Ministerio de Transportes a adoptar las medidas necesarias para concentrar el tráfico aéreo en el aeropuerto de Malpensa, cuya finalización estaba prevista para el 1 de abril de 1997, a tiempo para la liberalización de los servicios europeos de transporte aéreo. En este marco, y con este objetivo, el Ministerio de Transportes dictó el 5 de julio de 1996 el Decreto n° 46-T, por el que se establecen las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán; estas reglas, están explicadas en los puntos 9.1, 9.2 y 9.3 siguientes:
- 9.1. El apartado 1 del artículo 1 dispone que, a partir de la fecha de entrada en servicio de las estructuras prioritarias de Malpensa 2000 (primera fase de la nueva terminal), que será establecida mediante un decreto posterior, dicho aeropuerto pasará a constituir el punto de origen y de destino de todos los servicios regulares y no regulares efectuados en rutas intercontinentales e intracomunitarias (incluidas las rutas intracomunitarias nacionales o internacionales).
- 9.2. El apartado 2 del artículo 1 establece que tales servicios también podrán tener el aeropuerto de Orio al Serio como punto de origen y de destino.
- 9.3. Los apartados 3 y 4 del artículo 1 disponen que el aeropuerto de Linate estará reservado exclusivamente a la aviación general y a la explotación de servicios aéreos directos con origen o destino en Milán, siempre que el total anual de pasaje transportado por dichos servicios durante el año anterior al de entrada en servicio de las estructuras prioritarias sea igual o superior a 2 millones de personas, o bien haya alcanzado una media de 1 750 000 personas durante los tres años anteriores.
- (10) El 13 de octubre de 1997 el gobierno italiano aprobó el Decreto n° 70-T, cuyo artículo 1 establece en su apartado 1 que las estructuras prioritarias a que se refiere el Decreto n° 46-T entrarán en servicio el 25 de octubre de 1998. Esta fecha fue establecida sin informar ni consultar previamente a la Comisión.
- (11) El efecto de los Decretos n°s 46-T y 70-T es que, a partir del 25 de octubre de 1998, todos los servicios aéreos cuyo lugar de origen o de destino sea Milán deberán efectuarse a partir de los aeropuertos de Malpensa o de Orio al Serio, con excepción de los servicios de aviación general y de los servicios de transporte aéreo que cumplan los umbrales de tráfico que fija el Decreto n° 46-T en el apartado 4 de su artículo 1.
- (12) En la práctica, la ruta Milán-Roma es la única que cumple tales umbrales. Por consiguiente, no se autorizará el uso del aeropuerto de Linate a ningún otro servicio aéreo.
- (13) En el período de julio a octubre de 1997, se produjo una serie de contactos entre las compañías aéreas demandantes (a la excepción de Austrian Airlines) y las autoridades italianas. Las compañías aéreas adujeron que consideraban incompatibles con el Derecho comunitario los criterios y el calendario establecidos por las normas italianas. Las autoridades italianas no tuvieron en cuenta los argumentos esgrimidos por los transportistas y mantuvieron los criterios y el calendario sin modificación alguna.
- (14) Las peticiones formalmente efectuadas a la Comisión por parte de las compañías aéreas mencionadas (a las que se aludirá en lo sucesivo como «las compañías») afectan tanto a los criterios como al calendario adoptados en virtud de los Decretos n°s 46-T y 70-T.
- III
- (15) Los argumentos invocados por las compañías en contra de las normas italianas se exponen en los puntos 15.1 y 15.2.

- 15.1. Las normas italianas constituyen una violación del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.

Las compañías alegan que el apartado 1 del artículo 3 de dicho Reglamento establece el principio general de libertad de acceso y que en su Decisión 95/259/CE ⁽¹⁾ (sistema aeroportuario de París) la Comisión considera que ese principio implica el derecho a elegir entre los distintos aeropuertos de un sistema aeroportuario. No obstante, ese derecho está sujeto a la facultad que asiste a las autoridades italianas de distribuir el tráfico entre los aeropuertos de un sistema aeroportuario con arreglo al apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. El artículo en cuestión dispone que el ejercicio de dicha facultad debe hacerse sin incurrir en discriminación basada en la nacionalidad o identidad de las compañías. Éstas remiten a continuación a la Decisión 93/347/CEE de la Comisión ⁽²⁾ (Viva Air), en la que se afirma que, tal como ocurre con las excepciones al principio general de libertad de acceso establecido en el apartado 1 del artículo 3, las restricciones impuestas por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 del artículo 8 deben responder a criterios transparentes, objetivos y no discriminatorios. Según las compañías hay dos infracciones:

- 15.1.1. En primer lugar, señalan que las normas italianas son, en la práctica, discriminatorias y favorecen a Alitalia. Citan, a este respecto, la Decisión 95/259/CE de la Comisión, en la que se afirma que el principio de no discriminación también se aplica a las medidas que, a pesar de no hacer referencia explícita a la nacionalidad o a la identidad de las compañías, producen en la práctica efectos discriminatorios, aunque sean indirectos.

La aplicación de las normas italianas supondrá la explotación de una única ruta con origen en el aeropuerto de Linate (Milán-Roma). En dicha ruta prestan actualmente sus servicios diversas compañías comunitarias, incluida Alitalia. Desde Milán, Alitalia realiza por término medio veintiocho vuelos diarios con destino a Roma, cuyo aeropuerto constituye el elemento principal de su red. Alitalia sólo efectúa actualmente desde Malpensa un número limitado de vuelos directos de largo recorrido (con destino a Nueva York, Los Ángeles, Miami, Tokio, Osaka y Pekín), ya que la mayoría de vuelos con destinos exteriores al EEE los realiza desde Roma-Fiumicino. La apertura de Malpensa 2000 no supondrá el fin del papel de centro de operaciones que desempeña Roma-Fiumicino para los servicios de medio y largo recorrido de Alitalia.

El borrador de programa de la compañía para el invierno 1998/99 prevé un desarrollo considerable de los vuelos con destinos exteriores al Espacio Económico Europeo (EEE) desde Malpensa en detrimento de Roma. Sin embargo, varios destinos seguirán realizándose exclusivamente desde Roma y un número aún mayor se repartirá entre Roma y Malpensa (por ejemplo, algunos días de la semana los vuelos se realizarán desde uno de los aeropuertos y otros, desde el otro). De este modo, Alitalia puede mantener una parte importante del tráfico con su centro de operaciones de Roma, que podrá efectuar desde Linate, mientras que las compañías comunitarias de otras nacionalidades no podrán hacer lo mismo con sus propios aeropuertos principales desde Linate, ya que tendrán que ofrecer esos servicios desde Malpensa.

Malpensa es un aeropuerto mucho menos práctico que Linate, debido a su localización geográfica. La duración del trayecto en automóvil desde el centro de Milán hasta Malpensa es de 50 a 70 minutos, mientras que para desplazarse al aeropuerto de Linate basta con 15 o 20 minutos. En la actualidad ambos aeropuertos carecen de conexión ferroviaria y el precio de la carrera en taxi hasta Malpensa (67 ecus) es más de cuatro veces superior al del desplazamiento hasta Linate (15 ecus).

Por todo ello, Alitalia se situará en una posición de ventaja competitiva con respecto a las compañías de otros Estados miembros por lo que se refiere a la prestación de servicios aéreos de medio y largo recorrido a través de su centro

⁽¹⁾ DO L 162 de 13. 7. 1995, p. 25.

⁽²⁾ DO L 140 de 11. 6. 1993, p. 51.

de operaciones. Es decir, los pasajeros que tomen el avión en Milán para realizar un desplazamiento de ese tipo a través de un aeropuerto principal preferirán hacerlo por el de Alitalia, en detrimento de las otras compañías comunitarias.

Por estas razones, las compañías alegan que el objetivo principal de los decretos n^{os} 46-T y 70-T no es distribuir el tráfico dentro del sistema aeroportuario de Milán, sino poner en situación de ventaja a Alitalia.

Además, las compañías consideran que la discriminación que se deriva, como ya se ha señalado anteriormente, de la situación geográfica de Malpensa resultará agravada por la falta de comunicaciones adecuadas entre el centro y este aeropuerto cuando se produzca la transferencia de los servicios, prevista para el 25 de octubre de 1998. Para esa fecha, ninguna de las conexiones entre el centro y el aeropuerto de Malpensa se encontrará en estado plenamente operativo, a pesar de que se supone que el aeropuerto dará acogida a un volumen adicional anual de 11 millones de pasajeros.

Las compañías destacan en particular que, en su opinión, la conexión ferroviaria no estará lista para el transporte de pasajeros antes de finales de 1999.

Todavía están pendientes de realización una serie de obras de gran envergadura en la autopista A8, la cual constituirá la única vía de categoría superior y gran capacidad que conducirá al aeropuerto de Malpensa. La autopista en cuestión ya padece en la actualidad una importante saturación. Entre las obras previstas figura un carril de parada de emergencia, cuya construcción no finalizará hasta diciembre de 2000, que reducirá aún más la capacidad de la autopista. En cualquier caso, aunque las obras proyectadas supondrán una mejora relativa de la capacidad de la autopista, esta vía seguirá siendo insuficiente para absorber el aumento de tráfico generado por la transferencia de 11 millones de pasajeros de Linate a Malpensa.

Por otra parte, como los taxistas de Milán sólo estarán autorizados, por razones administrativas, a transportar pasajeros de la ciudad al aeropuerto, pero no del aeropuerto a la ciudad, el importe de la carrera se calculará con inclusión del trayecto de vuelta, lo que dará lugar a un precio muy elevado (alrededor de 67,66 ecus).

La falta de vías de comunicación adecuadas se sumará a las desventajas del aeropuerto de Malpensa en relación con el de Linate y amplificará el efecto discriminatorio de las normas italianas.

- 15.1.2. Por otra parte, las compañías consideran que las normas italianas no guardan proporción con el objetivo perseguido por las autoridades italianas. A este respecto, aducen que en su Decisión 94/290/CE ⁽¹⁾ —TAT-París (Orly)-Londres— la Comisión concluyó que las normas de distribución del tráfico adoptadas por las autoridades francesas infringían el principio de proporcionalidad, en la medida en que los resultados que perseguían podían alcanzarse con medidas menos restrictivas de las que se derivara un perjuicio menor para el comercio intracomunitario.

El objetivo de las normas italianas es concentrar el tráfico aéreo en el aeropuerto de Malpensa para convertirlo en el aeropuerto intercontinental principal para el norte de Italia, manteniendo a un tiempo en funcionamiento el aeropuerto de Linate. El undécimo considerando del Decreto n^o 46-T precisa que, en cualquier caso, el aeropuerto de Linate deberá seguir en funcionamiento pues, habida cuenta de las previsiones de aumento del tráfico, sería contrario a la lógica económica privar a la zona de una capacidad disponible en un sector como el del transporte aéreo.

⁽¹⁾ DO L 127 de 19. 5. 1994, p. 22.

La transferencia de tráfico que buscan las normas italianas supondrá, por una parte, la infrautilización del aeropuerto de Linate (que acogerá tan sólo a 2 millones de pasajeros, a pesar de que cuenta con una capacidad óptima de 8 millones de pasajeros) y generará, por otra, problemas de capacidad a medio plazo para las instalaciones de Malpensa. En opinión del presidente de la Società per Azioni Esecizi Aeroportuali (SEA), la empresa que gestiona los aeropuertos de Milán, es probable que en los próximos años se produzca la saturación de Malpensa y parte de los vuelos tenga que transferirse de nuevo a Linate.

En consecuencia, los transportistas consideran que las normas italianas no guardan proporción con los objetivos perseguidos, ya que éstos podrían alcanzarse sin incurrir en discriminación, mediante una utilización más racional de la capacidad de los aeropuertos que permitiera evitar tanto la infrautilización de Linate como la saturación de Malpensa. En este contexto, se debería autorizar a todas las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios entre el aeropuerto de Linate y sus respectivos aeropuertos principales.

- 15.2. Las normas italianas son contrarias a la Decisión 97/789/CE⁽¹⁾ de la Comisión relativa a la ayuda concedida por Italia a Alitalia. La discriminación que crean constituye una infracción de la condición impuesta en el apartado 4 de su artículo 1 para garantizar que la ayuda sea compatible con el mercado común. Dicho apartado establece que la ayuda se considera compatible con el mercado común a condición de que Italia respete el compromiso de «no privilegiar de ninguna manera a Alitalia respecto de las otras compañías comunitarias, en particular en materia de atribución de derechos de tráfico (incluidas las rutas hacia los países terceros del EEE), de asignación de franjas horarias, de asistencia en tierra y de acceso a las instalaciones aeroportuarias, en la medida en que un trato preferente sería contrario al Derecho comunitario».

IV

- (16) Para llevar a cabo un análisis completo de este caso con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 y salvaguardar el derecho a la defensa, el 3 de marzo de 1998 la Comisión envió a las autoridades italianas la petición efectuada por las compañías, junto con una invitación a que formularan las observaciones que estimaran pertinentes en el plazo de un mes a partir de dicha fecha.
- (17) En respuesta a la carta de la Comisión, el 1 de abril de 1998 las autoridades italianas enviaron a ésta una nota en la que exponían los argumentos que se resumen en los puntos 17.1 a 17.4.
- 17.1. La política aeroportuaria de un Estado miembro es competencia de éste. Por consiguiente, y de conformidad con la Decisión 95/259/CE, cada Estado miembro es libre de designar el aeropuerto al que desea otorgar prioridad a la hora de desarrollar un sistema aeroportuario.

Partiendo de esta base, las autoridades italianas observan que la estructura actual del sistema aeroportuario de Milán no ofrece una capacidad suficiente para satisfacer la demanda de servicios de transporte que generan Milán y su región. El mantenimiento de esta estructura impediría al aeropuerto de Milán convertirse en un nudo de comunicación internacional, como prevé la política europea común de transportes. Por ello, la Comunidad incluyó el proyecto Malpensa 2000 en la lista de los proyectos prioritarios de la red transeuropea. Para que este proyecto llegue a buen fin, es preciso concentrar el tráfico aéreo en el aeropuerto de Malpensa. En este sentido, cabe señalar que el BEI aceptó financiar una parte del proyecto a condición de que la concentración del tráfico en el aeropuerto de Malpensa fuera efectiva en la fecha de entrada en servicio de sus estructuras prioritarias. Las autoridades italianas aprobaron, en consecuencia, los Decretos n°s 46-T y 70-T, con los que se persigue claramente dicha concentración. A resultas de lo anterior, Linate acogerá, en calidad de aeropuerto complementario de segunda clase, diversos tipos de tráfico específicos y seguirá constituyendo en el futuro un recurso muy útil del que se podrá disponer en caso de que se produjera una eventual insuficiencia de capacidad.

⁽¹⁾ DO L 322 de 25. 11. 1997, p. 44.

- 17.2. En cuanto al efecto discriminatorio de las normas italianas, las autoridades de este país consideran que con éstas no se incurre en discriminación alguna, por cuanto, con arreglo a la legislación comunitaria vigente, el acceso a la ruta Milán-Roma está abierto al conjunto de las compañías aéreas comunitarias. En la actualidad, son dos las compañías que explotan dicha ruta desde Linate (Alitalia y Air One) y dos las que lo hacen desde Malpensa (Alitalia y Meridiana).

La concentración del tráfico en Malpensa permitirá a todos los transportistas aéreos comunitarios el acceso desde este aeropuerto a la totalidad de los aeropuertos de la Comunidad, incluidos los italianos. Por consiguiente, tanto los derechos de cabotaje, como las libertades quinta, sexta y séptima podrán ejercerse sin restricción alguna desde el aeropuerto de Malpensa.

El hecho de que esta ruta sea la única que supera los umbrales establecidos por el Decreto n° 46-T tampoco entraña discriminación alguna.

- 17.2.1. El establecimiento de un umbral muy elevado responde a la intención de reservar el aeropuerto de Linate para las rutas aéreas con mayor intensidad de tráfico, fundamentalmente utilizadas por viajeros que realizan desplazamientos directos entre dos puntos y exigen una elevada frecuencia de servicio. Ese es precisamente el caso de la ruta en cuestión, que constituye la conexión aérea con mayor intensidad de tráfico de Italia y presenta el mayor porcentaje de pasajeros que realizan desplazamientos directos entre dos ciudades por motivos profesionales. El volumen de tráfico de dicha ruta supera ampliamente al de las restantes conexiones aéreas con origen en Milán, lo que justifica que reciba un tratamiento específico. Además, la ruta Milán-Roma no desempeña una función de encaminamiento del tráfico hacia el centro de operaciones de Alitalia en Roma-Fiumicino, como prueba el hecho de que los vuelos se realicen a lo largo de toda la jornada y no sólo en función del horario de los pocos vuelos de largo recorrido que Alitalia efectúa desde ese aeropuerto.
- 17.2.2. No es posible determinar el efecto discriminatorio sobre la base de la situación actual. Alitalia tiene una clara política de desarrollo de Malpensa como centro de operaciones, lo que permitirá a esta y a otras compañías ofrecer nuevos servicios aéreos con origen en Milán, aún no existentes en la actualidad. La explotación de tales servicios se hará desde el aeropuerto de Malpensa, gracias a lo cual los pasajeros podrán desplazarse a su destino final sin tener que pasar obligatoriamente por otros aeropuertos principales de la Comunidad.
- 17.2.3. En cualquier caso, Malpensa resulta más práctico que Linate para los usuarios. La adaptación de las infraestructuras de acceso progresa conforme al calendario anunciado por las autoridades italianas. Por otra parte, siempre se ha aceptado que la condición previa para la transferencia sería la construcción de la carretera nacional SS336 (que conecta la terminal actual con la nueva terminal), que estará finalizada para el 25 de octubre de 1998. La red vial ya existente está a la altura del volumen de tráfico que deberá transferirse a Malpensa. En este sentido, es preciso tomar en consideración toda la zona de captación de Malpensa y no sólo la ciudad de Milán. De hecho, el número de pasajeros para los que la situación geográfica de Malpensa resulta más conveniente que la de Linate equivale más o menos al de los que se encuentran en la situación inversa. Por lo que se refiere al problema del coste excesivo de los desplazamientos en taxi, la Región de Lombardía ha propuesto la adopción de un régimen de tarifas establecidas a unos niveles aceptables.
- 17.3. Por lo que se refiere al principio de proporcionalidad, las autoridades italianas consideran que las normas de distribución del tráfico son necesarias para lograr el objetivo de creación de un centro de operaciones en Malpensa, conservando Linate como aeropuerto complementario.

Los elevados umbrales establecidos permitirán reservar Linate exclusivamente para las rutas cuyo volumen de tráfico justifique la realización de vuelos tanto desde este aeropuerto como desde el de Malpensa. En realidad, Linate se utilizará para rutas caracterizadas por un tráfico fundamentalmente directo, en las que sea preciso

satisfacer la demanda de pasajeros que realizan desplazamientos profesionales o viajes de ida y vuelta muy frecuentes. La infrautilización de Linate quedará justificada a fin de lograr el objetivo de establecer un centro de operaciones en Malpensa. Para ello, será necesario integrar el mayor número posible de vuelos de recorrido corto y medio con vuelos de largo recorrido, a fin de garantizar el encaminamiento efectivo hacia Malpensa de pasajeros procedentes de diversos puntos de la Comunidad (como, por ejemplo, Londres, Bruselas, Lisboa, Francfort, Copenhague, Roma, Palermo, Venecia, Pantelleria, etc.) De igual manera, seguirá existiendo la posibilidad de encaminar pasajeros procedentes de Roma, de Milán y de otros centros regionales de Italia hacia otros aeropuertos centrales de Europa.

Cualquier otro planteamiento equivaldría a establecer una discriminación en detrimento del centro de operaciones de Malpensa.

- 17.4. En cuanto al presunto incumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión 97/789/CE, las autoridades italianas consideran que se trata de un argumento vacuo, ya que la Comisión aprobó la Decisión con posterioridad a la adopción de las normas italianas y sin hacer ninguna referencia a las mismas.

V

- (18) El 10 de mayo de 1998, la Comisión celebró una reunión con las compañías en la que éstas hicieron hincapié en la urgencia del asunto, ante la inminencia de la asignación de las franjas horarias correspondientes a los aeropuertos de Milán, en el marco de la CII Conferencia de la IATA sobre coordinación de horarios que se iba a celebrar en Montreal en junio de 1998.
- (19) En dos reuniones celebradas en Bruselas los días 9 y 19 de junio de 1998 y mediante una carta de 25 de junio de 1998, la Comisión informó oficialmente a las autoridades italianas de su posición en este asunto a la luz de los elementos de que disponía, exponiendo sus dudas en cuanto a la compatibilidad de las normas italianas con el Reglamento (CEE) nº 2408/92. La Comisión señaló que de la aplicación de las normas italianas parecía derivarse una discriminación en favor de Alitalia. Asimismo señaló que, en cualquier caso, las normas no guardaban proporción con el objetivo perseguido. Ambas conclusiones se derivaban en particular del grado de adecuación existente entre el estado de disponibilidad previsto de las infraestructuras de acceso a Malpensa y el volumen de tráfico que ha de transferirse hacia ese aeropuerto. Sobre la base de estas consideraciones, se invitó a las autoridades italianas a modificar las normas, a fin de garantizar su entera compatibilidad con el Derecho comunitario.
- (20) Las autoridades italianas informaron a la Comisión, mediante cartas fechadas los días 2 y 15 de julio de 1998, de que no contemplaban tomar en consideración ninguna modificación de las normas y formularon las observaciones que se exponen en los puntos 20.1 a 20.4.
- 20.1. Las autoridades italianas volvieron a insistir en que los criterios establecidos por el Decreto nº 46-T en cuanto a la distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán no entrañan discriminación alguna en beneficio de Alitalia. Sin embargo, y al objeto de dar a la Comisión mayores garantías a este respecto, las autoridades italianas se declararon dispuestas a estudiar la imposición de una serie de condiciones para la explotación de la ruta Milán-Roma desde el aeropuerto de Linate que impedirían de hecho el encaminamiento de pasajeros hacia el centro de operaciones de Alitalia en Roma-Fiumicino. En este sentido, la explotación de la ruta sólo podría efectuarse mediante servicios de puente aéreo, sin facturación de equipajes y sin posibilidad de emitir en Linate tarjetas de embarque para abordar un vuelo de conexión en Roma-Fiumicino.
- 20.2. Los criterios establecidos por el Decreto nº 46-T fueron comunicados a la Comisión con ocasión de las distintas reuniones del «grupo Christophersen», encargado del seguimiento del proyecto, entre 1994 y 1997. Por aquel entonces, la Comisión no planteó objeciones en cuanto a la compatibilidad de los criterios con el Derecho comunitario. Por lo demás, siempre se ha mantenido informada a la Comisión sobre los distintos plazos de realización previstos para las obras de infraestructuras de acceso.

- 20.3. En las mencionadas reuniones, las dos únicas infraestructuras de acceso calificadas de «mínimas, pero suficientes» para garantizar la transferencia de tráfico a Malpensa fueron la carretera nacional SS336 y la autopista A8 modernizada. Además, siempre se ha informado a la Comisión sobre el calendario de ejecución de las distintas obras relativas a las infraestructuras de acceso al aeropuerto.
- 20.4. La postura expresada por la Comisión pone en peligro la instalación de un centro de operaciones completamente viable y operativo en Malpensa. Con ello, queda amenazada la viabilidad de un proyecto de interés común que figura entre los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea.
- (21) Durante una última reunión celebrada en Bruselas el 24 de julio de 1998, las autoridades italianas proporcionaron a la Comisión datos actualizados sobre el avance de las obras de adaptación de las infraestructuras de acceso al aeropuerto de Malpensa. La Comisión notificó a las autoridades italianas que no consideraba válida la solución de imponer una serie de condiciones de puente aéreo a los servicios explotados en la línea Milán (Linate)-Roma (Fiumicino). Estas condiciones, que en todo caso no forman parte de las normas de distribución del tráfico a las que se refiere la presente Decisión, no eliminarían la posibilidad de alimentar el centro de operaciones de Fiumicino. Aun si pudieran adoptarse contra la probable oposición de los usuarios y de las compañías, sería muy difícil aplicar en la práctica una prohibición de facturación de equipaje y aún más de facturación de equipaje para los vuelos de conexión y no impediría la transferencia de pasajeros que viajaran únicamente con equipaje de mano. En cualquier caso, con ello no se solucionaría el problema de la falta de proporcionalidad entre las normas de distribución y su objetivo.

APRECIACIÓN JURÍDICA

VI

- (22) La Comisión cuenta, en lo que se refiere a la distribución del tráfico entre los aeropuertos de un sistema aeroportuario, con las competencias que le otorga el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, que dispone lo siguiente:
- «A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión estudiará la aplicación de los apartados 1 y 2 y, en el plazo del mes siguiente a la recepción de la petición y previa consulta con el Comité a que se refiere el artículo 11, decidirá si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida (...)».
- (23) Habida cuenta de la denuncia efectuada por las compañías, la Comisión estima necesario ejercer sus competencias, al objeto de determinar si Italia puede aplicar las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán establecidas en virtud de los Decretos n°s 46-T y 70-T, conforme a las cuales, a partir del 25 de octubre de 1998 todos los servicios de transporte aéreo se efectuarán desde el aeropuerto de Malpensa, con excepción de los servicios que superen determinados umbrales mínimos y estén por ello autorizados a seguir haciendo uso del aeropuerto de Linate⁽¹⁾. La Comisión actúa por iniciativa propia, conforme a lo previsto explícitamente en el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, y no limita en modo alguno su estudio a las reclamaciones presentadas por las compañías, ni a la situación en que éstas se encuentran.
- (24) A este respecto, el hecho de que los servicios de la Comisión no se pronunciaran sobre la compatibilidad con el Derecho comunitario de las normas italianas objeto de reclamación en las reuniones celebradas en el marco del grupo Christophersen, no prejuzga en modo alguno la posición oficial que, la Comisión pueda adoptar sobre este extremo. La Comisión recuerda que el objeto de dichas reuniones, en las que en todo caso participaron otras personas además de los representantes de sus servicios, era el seguimiento general del proyecto Malpensa 2000 y no el estudio pormenorizado de la compatibilidad de las normas

⁽¹⁾ Aunque es posible el acceso al aeropuerto de Bérgamo, la lejanía de este aeropuerto y la falta de infraestructuras técnicas y de un acceso adecuados hacen de él una alternativa aún menos interesante que la de Linate.

italianas con el Derecho comunitario. Además, ya entonces los servicios de la Comisión hicieron hincapié en la necesidad de disponer de infraestructuras de acceso adecuadas y en servicio a la hora de efectuar la transferencia. Además, no se consultó a la Comisión sobre su calendario de aplicación. En estas circunstancias, las autoridades italianas no podían tener expectativas legítimas de que la Comisión considerase compatible con el derecho comunitario las normas italianas que son ahora objeto de reclamación. En cualquier caso, lo que se pone en duda es, concretamente, la aplicación de las normas italianas, en la medida en que las vías de superficie que dan acceso a Malpensa sean inadecuadas.

VII

- (25) El principio de libre prestación de servicios aéreos en la Comunidad establecido en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 autoriza a las compañías comunitarias a explotar sus servicios en cualquier aeropuerto que forme parte de un sistema aeroportuario en función de sus propios criterios comerciales. En otras palabras, el libre acceso al mercado implica generalmente el derecho a elegir entre los distintos aeropuertos de un sistema aeroportuario. La Comisión considera que este derecho es un elemento esencial del proceso de liberalización dado que, en la mayoría de los casos, no todos los aeropuertos que forman parte de un sistema aeroportuario resultan igualmente atractivos desde el punto de vista económico, tal como consta en las Decisiones 93/347/CEE y 95/259/CE⁽¹⁾.

- (26) Sin embargo, los Estados miembros pueden limitar esta libertad, en virtud del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, que dice textualmente:

«El presente Reglamento no afectará al derecho de un Estado miembro a regular, sin que exista discriminación basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico entre los aeropuertos en el interior de un sistema aeroportuario.».

- (27) Como la Comisión ya indicó en sus Decisiones 95/259/CE y 94/290/CE⁽²⁾, toda restricción adoptada al amparo de la disposición arriba mencionada debe ser compatible con los principios expuestos en los puntos 27.1 y 27.2 siguientes.

27.1. El principio de no discriminación, expresamente formulado en el apartado 1 del artículo 8.

Conforme a este principio, no sólo está prohibida cualquier forma de discriminación basada en la nacionalidad de la compañía aérea, en cumplimiento del artículo 6 del Tratado, sino también cualquier tipo de discriminación basada en la identidad de la compañía. Al aprobar el Reglamento (CEE) n° 2408/92, el Consejo consideró que, habida cuenta de la estructura del transporte aéreo comunitario, la ausencia de discriminación de las compañías por causa de nacionalidad no era suficiente para mantener el buen funcionamiento del mercado interior en el ámbito del transporte aéreo civil y garantizar el respeto del principio de libre acceso al mercado establecido en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento. En consecuencia, el Consejo incorporó un segundo elemento de no discriminación basada en la identidad de las compañías, al que se refirió expresamente el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas en el asunto *Air Inter*⁽³⁾.

27.2. Los principios generales por los que se rige la libre prestación de servicios, conforme a lo establecido en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas⁽⁴⁾. Al aprobar el Reglamento (CEE) n° 2408/92, el Consejo estableció, en virtud del apartado 2 del artículo 84 del Tratado CE, las modalidades de aplicación en el sector del transporte aéreo de los principios establecidos en los artículos 59 y

⁽¹⁾ Páginas 54-55 y 30 respectivamente.

⁽²⁾ Páginas 30-31 y 28-31 respectivamente.

⁽³⁾ Asunto T-260/94, *Air Inter* contra Comisión, Rec. 1997, p. II-997, considerando 112.

⁽⁴⁾ Véase en particular la sentencia de 25 de julio de 1991 en el asunto C-288/89, *Collectieve Antennevoorziening Gouda*, Rec. 1991, p. I-4007, considerandos 10 a 15.

62 del Tratado, armonizando con ello todos los aspectos relativos al acceso al mercado de las compañías titulares de una licencia de explotación comunitaria. Por lo tanto, para interpretar las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2408/92 es necesario remitirse directamente a dichos principios, que fueron objeto, por otra parte, de una Comunicación de la Comisión ⁽¹⁾ en la que se interpretan las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2408/92.

Los principios por los que se rige la libre prestación de servicios van más allá de la mera prohibición de cualquier discriminación por causa de nacionalidad o de identidad de las compañías. Aunque las medidas nacionales por las que se limita esta libertad se apliquen sin incurrir en discriminación, serán inaceptables siempre que no estén justificadas por exigencias imperiosas de interés público o cuando sea posible alcanzar un resultado idéntico mediante la aplicación de normas menos restrictivas en aplicación del principio de proporcionalidad.

VIII

- (28) En el caso que nos ocupa, la comprobación que efectúa la Comisión por propia iniciativa de la compatibilidad de las normas italianas con el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 implica el análisis de la compatibilidad de dichas normas con los principios de no discriminación y de proporcionalidad.

El principio de no discriminación

- (29) La Comisión considera que los criterios establecidos por el Decreto n° 46-T, basados en el volumen de tráfico, son de carácter objetivo y no hacen distinción alguna entre las compañías sobre la base de la nacionalidad o la identidad de éstas, en la medida en que se aplican de igual modo a todas las compañías aéreas comunitarias. El mero hecho de que la ruta Milán-Roma sea la única que responde a estos criterios no parece implicar en sí una discriminación en el sentido de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, habida cuenta de que la ruta en cuestión está abierta a todo transportista comunitario sin restricción alguna.
- (30) Sin embargo, como señaló la Comisión en su Decisión 95/259/CE ⁽²⁾, el principio de no discriminación establecido en el apartado 1 del artículo 8 excluye también cualquier medida que, a pesar de no hacer ninguna referencia explícita a la nacionalidad o la identidad de la compañía aérea, entrañe en la práctica —aunque sea indirectamente— un efecto discriminatorio.
- (31) Para determinar si los criterios establecidos en el Decreto n° 46-T entrañan en la práctica un efecto discriminatorio, es necesario analizar las consecuencias de su aplicación a partir de la fecha en la que entrarán en vigor conforme a lo dispuesto en el Decreto n° 70-T, esto es, el 25 de octubre de 1998.
- (32) A este respecto, la Comisión comprueba que la explotación de redes radiales se ha convertido en una característica que comparten las compañías aéreas comunitarias. Dichas redes cuentan con un centro de operaciones que, debido a la antigua fragmentación de la Comunidad en diversos mercados de acceso restringido y a las limitaciones reglamentarias que pesan sobre la prestación de servicios aéreos entre la Comunidad y los países ajenos al EEE, siempre se encuentra situado en el territorio del Estado miembro de establecimiento de la compañía aérea de que se trate. En la actualidad, las principales compañías que explotan redes de estas características son Air France (París-Charles de Gaulle), Alitalia (Roma-Fiumicino), British Airways (Londres-Heathrow y Londres-Gatwick), Iberia (Madrid-Barajas), Lufthansa (Frankfurt), KLM (Amsterdam-Schipol), Sabena (Bruselas) y SAS (Copenhague-Karlstrop). Los sistemas radiales dotados de un centro de operaciones permiten a las compañías lograr una cobertura completa del mercado comunitario de transporte aéreo, mediante la prestación de servicios entre dos aeropuertos comunitarios cualesquiera a través de dicho centro y sin tener que efectuar las inversiones que exigen los servicios directos. De igual manera, estos sistemas también permiten la prestación de servicios entre cualquier aeropuerto comunitario conectado con el centro de operaciones y aeropuertos situados en terceros países, lo que constituye una alternativa a las prohibiciones de prestación de servicios directos que puedan existir en los acuerdos bilaterales celebrados entre Estados miembros y terceros países.
- (33) A pesar de que los sistemas radiales de este tipo han supuesto un aumento de la competencia entre las compañías antes mencionadas, su estructura no siempre les permite

⁽¹⁾ DO C 334 de 9. 12. 1993, p. 3.

⁽²⁾ Página 32.

competir en determinadas rutas. Cabe señalar en este sentido que los servicios directos y los servicios indirectos no son por lo general intercambiables, debido a las grandes diferencias en la duración del desplazamiento, la calidad de servicio (una escala con cambio de aparato es menos interesante para el usuario que un vuelo directo) y el precio (la tarificación de los servicios indirectos se sitúa a un nivel inferior que la de los vuelos directos). Por estas razones, la competencia que cabe establecer entre servicios directos y servicios indirectos dentro de una misma ruta es limitada. A la inversa, las conexiones indirectas a través de los aeropuertos que sirven de centros de operaciones son casi siempre sustituibles. A este respecto, es necesario tener en cuenta la localización geográfica de dichos aeropuertos, en particular cuándo el lugar de destino se encuentra en Europa.

- (34) En el caso que nos ocupa, los datos de que dispone la Comisión indican que, en la actualidad, la prestación de servicios aéreos desde Milán con destino a aeropuertos situados principalmente en países ajenos al EEE (Los Ángeles, Dubai, Río de Janeiro, etc.) es objeto de competencia entre Alitalia, que efectúa los vuelos a través del centro de operaciones de Roma-Fiumicino, y las demás compañías comunitarias, que se sirven para ello de sus centros de operaciones respectivos ⁽¹⁾. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar el argumento utilizado por las autoridades italianas de que la ruta Milán-Roma no desempeña una función de encaminamiento de pasaje hacia el centro de operaciones con que cuenta Alitalia en Roma-Fiumicino ⁽²⁾.
- (35) La Comisión no cree que la intención de Alitalia de convertir progresivamente el aeropuerto de Malpensa en centro de operaciones a partir del 25 de octubre de 1998 vaya a poner fin a esta situación. Es cierto que la creciente oferta de servicios directos de Alitalia a partir del aeropuerto de Malpensa reducirá sin duda el número de pasajeros que utilizarán servicios indirectos ⁽³⁾. No obstante, parece evidente que las operaciones de Alitalia se reparten y seguirán repartiéndose entre dos centros: Roma-Fiumicino y Milán-Malpensa. Este era uno de los principios del plan de reestructuración de Alitalia que comunicaron las autoridades italianas a la Comisión con arreglo a las normas sobre ayudas estatales. En la Decisión 97/789/CE se afirmaba que las autoridades italianas habían insistido en la validez económica y financiera de una estrategia basada en una red aeroportuaria con dos centros de operaciones; aseguraban que Roma-Fiumicino debía considerarse «la terminal mediterránea pero que mantenía una gran vocación intercontinental». Además, la estrategia en materia de centros de operaciones estaba en la base de la alianza con KLM. Aunque el proyecto de programa para el invierno 1998/99 prevé un aumento considerable de los vuelos con destinos exteriores al EEE a partir de Malpensa en detrimento de Roma, varios destinos seguirán explotándose únicamente desde Roma y un número aún mayor de ellos alternará entre Roma y Malpensa (por ejemplo, ciertos días de la semana desde uno de estos aeropuertos y otros desde el otro).

⁽¹⁾ En 1997, 846 100 pasajeros efectuaron un viaje en avión desde Milán con escala en Amsterdam, Francfort, París, Londres, Madrid o Roma (21,4 % eligieron hacerlo vía Roma, 21,4 % vía Londres, 17,4 % vía Francfort y 15,1 % vía Amsterdam). De estos pasajeros:

- 73 399 viajaron a un aeropuerto europeo fuera de Italia (27,3 % lo hicieron vía Francfort, 24,4 % vía Amsterdam, 21,3 % vía Londres y 13,5 % vía Roma),
- 169 626 viajaron a un aeropuerto de América del Norte (33,4 % lo hicieron vía Londres, 25,7 % vía Amsterdam, 13,4 % vía Roma y 11 % vía París),
- 130 552 viajaron a un aeropuerto de América del Sur (41 % lo hicieron vía Madrid, 22 % vía Roma, 16 % vía Amsterdam y 7,8 % vía París),
- 255 998 viajaron a un aeropuerto de Extremo Oriente (32,2 % lo hicieron vía Londres, 22,2 % vía Francfort, 18,3 % vía Roma y 15,2 % vía Amsterdam),
- 71 282 viajaron a un aeropuerto de África (65 % lo hicieron vía Roma, 12 % vía París, 10 % vía Francfort y 6,7 % vía Londres).

⁽²⁾ En 1997, el 16,4 % de los pasajeros que viajaron desde Milán a Roma-Fiumicino embarcaron a continuación en un vuelo de conexión con origen en dicho aeropuerto. De los 207 750 pasajeros que representa ese porcentaje, sólo un 15 % siguió viaje hacia un destino nacional o europeo, mientras que el 85 % restante embarcó en un vuelo intercontinental. Estos pasajeros generaron unos ingresos proporcionalmente superiores por el segmento de largo recorrido.

⁽³⁾ Sin embargo, aun cuando Alitalia ofrezca vuelos directos hacia un destino determinado sólo desde Malpensa, los pasajeros más sensibles a los precios podrán seguir prefiriendo utilizar servicios de conexión a través de otros centros. La facilidad de acceso a Linate puede incitar a tales pasajeros a volar de Linate a Roma para conectar, por ejemplo, con vuelos de otra compañía aérea más baratos que el vuelo directo de Alitalia, en lugar de volar desde Malpensa a un centro de operaciones de la Comunidad.

Además, aun partiendo de la base de que el proyecto de programa de Alitalia sea definitivo, no háy indicaciones sobre el desarrollo relativo de Malpensa y de los servicios basados en Roma en las próximas temporadas; teniendo en cuenta el aumento de actividad en Malpensa, es poco probable que Fiumicino deje de ser utilizado como centro de operaciones y es muy posible que aumente su importancia a medida que aumente la saturación en Malpensa.

Por consiguiente, es obvio que Alitalia sigue dependiendo en gran medida de su centro de operaciones de Roma, al que podrá seguir volando desde Linate, mientras que otras compañías comunitarias no italianas no podrán seguir ofreciendo vuelos a sus centros de operaciones desde ese aeropuerto, ya que tendrán que explotar sus servicios desde Malpensa.

- (36) El hecho de que, con arreglo a las normas italianas, la línea Milán-Roma siga explotándose desde el aeropuerto de Linate implica que, a partir del 25 de octubre de 1998, Alitalia será la única compañía comunitaria que podrá acceder desde Milán a su propio centro de operaciones (Roma-Fiumicino) tanto desde el aeropuerto de Linate como desde el de Malpensa. Todos las demás compañías comunitarias previamente mencionadas deberán hacer uso del aeropuerto de Malpensa para tener acceso a sus centros de operaciones respectivos.
- (37) El aeropuerto de Linate se encuentra situado a 10 km al sudeste del centro de Milán. La mayoría de los aeropuertos comunitarios situados en ciudades de un tamaño similar o superior no están tan cerca del centro. Gracias a esta situación privilegiada, el aeropuerto es accesible tanto desde la red de infraestructuras de transporte que conecta las principales regiones de la Italia septentrional con la ciudad de Milán, como desde la red de infraestructuras de transporte de la propia ciudad. Existe una completa red de autopistas que conecta Milán con Turín, Bérgamo y Venecia (A4), Varese (A8), Génova (A7) y Bolonia (A1). Dicha red finaliza en dos cinturones de circunvalación (interior y exterior). El cinturón interior conduce directamente al aeropuerto de Linate, de modo que éste resulta fácilmente accesible tanto desde la cuenca del norte de Italia como desde la ciudad de Milán. La corta distancia desde Linate al centro de la ciudad hace innecesaria una conexión ferroviaria.
- (38) El aeropuerto de Malpensa se encuentra situado a 53 km al noroeste del centro de Milán. Ningún otro aeropuerto comunitario situado en una ciudad de un tamaño similar o superior está tan alejado del centro. Debido a su localización, sólo es parcialmente accesible tanto desde la red de infraestructuras de transporte que conecta las regiones del norte de Italia con la ciudad de Milán, como desde la red de infraestructuras de transporte de la propia ciudad. En realidad, la autopista A8 (Milán-Varese) es la única que ofrece acceso al aeropuerto. Con todo, dicho acceso no es directo, sino que debe hacerse a través de la carretera nacional SS336. Por el momento, no existe conexión directa alguna con las demás autopistas que pasan por Milán. Además, a pesar de la gran distancia que separa el aeropuerto de Milán, hasta la fecha no existe ninguna conexión ferroviaria.
- (39) En consecuencia, es evidente que, hoy por hoy, las condiciones de acceso al aeropuerto de Malpensa y al aeropuerto de Linate no son comparables y que, por lo tanto, ambos aeropuertos no resultan igualmente atractivos.
- (40) Después del 25 de octubre de 1998, la situación no sólo se mantendrá sin cambios, sino que podría incluso empeorar, en la medida en que no estarán finalizadas unas infraestructuras de acceso que se consideran indispensables para la transferencia de tráfico. En la reunión de seguimiento del proyecto Malpensa 2000 celebrada por el grupo Christophersen el 27 de octubre de 1997, éste había señalado las necesidades en materia de infraestructuras que se detallan en los puntos 40.1, 40.2 y 40.3.

40.1. Prolongación de la carretera nacional SS336.

En la actualidad, la carretera nacional SS336, que conecta la autopista A8 con el aeropuerto, finaliza en la terminal norte y no llega hasta la nueva terminal.

40.2. Mejora de la autopista A8.

En la actualidad, esta autopista ya sufre una elevada saturación. La situación empeorará cuando se produzca la transferencia prevista por las normas de distribución del tráfico objeto de recurso. Para incrementar la capacidad de la autopista, son necesarias las siguientes obras de modernización:

- construcción de un carril adicional en cada sentido,
- construcción de un carril de parada de emergencia,
- incremento de la capacidad en el peaje.

40.3. Entrada en servicio de una conexión ferroviaria directa desde Milán al aeropuerto.

- (41) De acuerdo con los datos proporcionados por las autoridades italianas, la prolongación de la SS336 debería estar finalizada para el 25 de octubre de 1998. Sin embargo, las obras de modernización de la A8 no estarán terminadas hasta diciembre de 2000 (por el momento, sólo se ha construido el carril adicional), mientras que la entrada en servicio de la conexión ferroviaria probablemente se demore hasta mayo de 1999. El servicio ferroviario ofrecerá una frecuencia provisional de dos trenes cada hora (39 minutos de viaje); la línea no será completamente operativa hasta 2001, con la entrada en servicio del «Malpensa Express» (cuatro trenes cada hora - 30 minutos de viaje). Oficialmente, las autoridades italianas no han ofrecido garantías en cuanto al cumplimiento de este calendario.
- (42) Por todo lo anterior, la capacidad de las infraestructuras de acceso con que contará el aeropuerto de Malpensa a partir del 25 de octubre de 1998 será insuficiente para el volumen de tráfico que deberá absorber el aeropuerto como consecuencia tanto de la transferencia de tráfico de Linate como del crecimiento del mercado. Según los datos de que dispone la Comisión, es probable que esta situación persista por lo menos hasta diciembre de 2000, fecha para la cual está prevista la finalización de todas las infraestructuras de transporte antes mencionadas.
- (43) Además, tras la finalización de las obras en cuestión, las infraestructuras disponibles no compensarán necesariamente la desventaja que constituye la localización geográfica de este aeropuerto en comparación con el de Linate. A este respecto, habrá que tener en cuenta tanto la disponibilidad de diversas modalidades de transporte, como la calidad de éstas.
- (44) Habida cuenta de las distintas condiciones de acceso que ofrecen ambos aeropuertos, la Comisión considera que éstos no ofrecerán el mismo atractivo hasta que las infraestructuras de acceso a Malpensa compensen la desventaja que representa la localización geográfica de este aeropuerto en comparación con el de Linate.
- (45) En vista de lo anterior y teniendo en cuenta la competencia que existe entre Alitalia y otras compañías comunitarias, los criterios establecidos por el Decreto n° 46-T, en virtud de los cuales la compañía Alitalia será la única autorizada a efectuar servicios con destino a su centro de operaciones de Roma-Fiumicino desde el aeropuerto de Linate, mientras que las demás compañías comunitarias se verán obligadas a volar a sus respectivos centros de operaciones desde el aeropuerto de Malpensa, supondrán una ventaja competitiva a favor de Alitalia. Dicha ventaja persistirá mientras las infraestructuras de acceso al aeropuerto de Malpensa no sean suficientes para vencer la actual reticencia de los consumidores a utilizar este aeropuerto.
- (46) Por lo tanto, la Comisión considera que el hecho de aplicar los criterios establecidos por el Decreto n° 46-T a partir del 25 de octubre de 1998, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto n° 70-T, producirá, en la práctica, efectos discriminatorios favorables a Alitalia. En consecuencia, la aplicación de los criterios establecidos por el Decreto n° 46-T a partir del 25 de octubre de 1998, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto n° 70-T, resulta incompatible con el principio de no discriminación formulado en el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.

El principio de proporcionalidad

- (47) El proyecto Malpensa 2000 tiene por objeto ampliar y mejorar las instalaciones existentes en ese aeropuerto, a fin de establecer en el mismo un centro de operaciones completamente operativo y viable. Las normas italianas persiguen la consecución de ese objetivo

mediante el desplazamiento del aeropuerto de Linate al de Malpensa de un volumen de tráfico suficiente para garantizar la viabilidad del centro de operaciones. El apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 reconoce expresamente la legitimidad de llevar adelante una política aeroportuaria activa, siempre que ésta respete los principios generales del Derecho comunitario y, en particular, las disposiciones del tercer paquete de medidas de liberalización del transporte aéreo (véase la Decisión 95/259/CE, p. 31).

- (48) Con arreglo a las normas italianas, las compañías ya no estarán autorizadas a elegir el aeropuerto de Linate para la explotación de rutas que no cumplan los umbrales establecidos. En la práctica, esta restricción afectará a todas las rutas con excepción de la línea Milán-Roma. Por consiguiente, las normas en cuestión constituirán una restricción de la libertad de prestación de servicios aéreos comunitarios con origen y destino en Milán. Aunque esas normas no se consideraran discriminatorias, conforme a la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (véase en particular la precitada sentencia de 25 de julio de 1991) «la aplicación de las normativas nacionales a los prestadores de servicios establecidos en otros Estados miembros debe ser apropiada para garantizar la realización del objetivo que se proponen y no ir más allá de lo necesario para su consecución. En otras palabras, es preciso que no pueda conseguirse el mismo resultado mediante normas menos rigurosas» (considerando 15 de la sentencia).

- (49) A este respecto, la Comisión comprueba que no se ha demostrado que la creación de un centro de operaciones viable y el éxito del proyecto de Redes Transeuropeas de Transporte haga necesarias medidas tan rigurosas. Los factores que se exponen en los puntos 49.1 y 49.2 parecen probar lo contrario.

49.1. La viabilidad operativa del proyecto Malpensa 2000 (incluida la explotación de todos los vuelos en el calendario previsto y la condición previa del acceso normal de los pasajeros a ese aeropuerto) no exige que la transferencia del volumen de tráfico de un aeropuerto a otro esté finalizada el 25 de octubre de 1998, tal como prevén las normas italianas. La aplicación de los criterios establecidos por estas normas provocará la transferencia de un volumen de tráfico estimado en 11,7 millones de pasajeros, tras lo que Linate se quedará con sólo 2,5 millones de pasajeros.

La viabilidad operativa del centro de operaciones de Malpensa requiere la transferencia de un volumen de tráfico compatible con la capacidad de las instalaciones del aeropuerto y de las infraestructuras de acceso al mismo. En caso contrario, el éxito del desarrollo y la utilización futura del aeropuerto de Malpensa como centro de operaciones comunitario podría verse comprometido. Como ya se ha señalado, las infraestructuras de acceso necesarias no estarán finalizadas para el 25 de octubre de 1998, lo que significa que en dicha fecha la capacidad de dichas infraestructuras será insuficiente para absorber el volumen de tráfico que debe transferirse. Parece que esta situación de insuficiencia no se resolverá como mínimo hasta diciembre de 2000 —fecha en la que deberán haber finalizado las obras de mejora de la autopista A8 y estará en servicio una conexión ferroviaria provisional— o hasta una fecha posterior, siempre que el volumen de tráfico del aeropuerto en ese momento no haga necesarias nuevas mejoras de las infraestructuras de acceso.

49.2. El plan de financiación del proyecto Malpensa 2000 no requiere que la transferencia de tráfico del aeropuerto de Linate al de Malpensa sea efectiva el 25 de octubre de 1998. De hecho, conforme a los términos del contrato de financiación del proyecto celebrado entre el BEI y SEA, el plazo para la realización de dicha transferencia es el 31 de diciembre de 2000.

- (50) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que la creación de un centro de operaciones completamente viable y operativo no hace necesaria la transferencia de un volumen de tráfico equivalente a 11,7 millones de pasajeros con efecto a partir del 25 de octubre de 1998. La consecución de dicho objetivo aconsejaría más bien retrasar la transferencia o efectuarla progresivamente a partir de la fecha mencionada. Con ello, también se limitarían las consecuencias para la libertad de prestación de servicios aéreos con origen y destino en Milán. Por lo tanto, las normas italianas no son indispensables para garantizar la consecución del objetivo perseguido por las autoridades italianas y bastarían otras medidas menos restrictivas de la libertad de prestación de servicios aéreos.

- (51) Por último, las autoridades italianas justificaron también la imposición de umbrales de tráfico muy elevados para poder mantenerse en Linate, indicando que sólo el cumplimiento de tales niveles podría justificar que las compañías operaran tanto en Malpensa como en Linate y que esto afectaría a las rutas en que el tráfico es predominantemente de desplazamientos directos de un punto a otro.

En realidad, si uno de los objetivos del Decreto n° 46-T consistía en mantener en Linate rutas en que el tráfico es predominantemente de «punto a punto» (lo que parece ser la intención, ya que el duodécimo considerando se refiere «en particular» a los vuelos entre Milán y Roma), no puede considerarse que sus disposiciones sean adecuadas para la realización de este objetivo, por cuanto impone restricciones en todas las rutas diferentes de Milán-Roma, excluyendo todas ellas de Linate.

Además, la imposición de restricciones que darán lugar a una reducción inmediata y drástica de las actividades de Linate, que pasará de 14,2 millones de pasajeros en 1997 a 2,5 millones cuando entren en vigor las nuevas medidas, no parece constituir la forma adecuada de alcanzar el objetivo expuesto en el undécimo considerando del preámbulo del Decreto de que el aeropuerto de Linate se mantenga en servicio.

- (52) Por consiguiente, la Comisión considera que las normas de distribución del tráfico establecidas por los Decretos n°s 46-T y 70-T no son compatibles con el principio de proporcionalidad.

Conclusión

- (53) En conclusión, la Comisión considera que las normas de distribución del tráfico establecidas por los Decretos n°s 46-T y 70-T no son compatibles con las disposiciones del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, en la medida en que su aplicación constituye una violación de los principios de no discriminación y proporcionalidad. Por consiguiente, estima oportuno decidir, en aplicación del apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, que Italia no puede aplicar dichas normas.
- (54) La presente Decisión no cuestiona en modo alguno el derecho de las autoridades italianas a aplicar una política aeroportuaria activa y, más concretamente, a llevar adelante el objetivo de establecer un centro de operaciones completamente viable y operativo en el aeropuerto de Malpensa. Sin embargo, las normas de distribución del tráfico necesarias para lograr dicho objetivo deberán ajustarse a los principios generales del Derecho comunitario, conforme a lo expuesto más arriba.
- (55) La presente Decisión tampoco cuestiona el interés general del proyecto Malpensa 2000, clasificado como prioritario en el marco de las Redes Transeuropeas. A este respecto, la Comisión recuerda que las actuaciones de los Estados miembros en apoyo de proyectos prioritarios de las Redes Transeuropeas de Transporte, o destinadas a crear las condiciones necesarias para la realización de los objetivos de tales proyectos han de ser plenamente compatibles con el Derecho comunitario,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Italia no podrá aplicar las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán establecidas por el Decreto n° 46-T de 5 de julio de 1996 y el Decreto n° 70-T de 13 de octubre de 1997.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 16 de septiembre de 1998.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 24 de noviembre de 1998****que modifica la Decisión 97/296/CE por la que se establece la lista de terceros países a partir de los cuales se autoriza la importación de productos de la pesca destinados a la alimentación humana***[notificada con el número C(1998) 3585]***(Texto pertinente a los fines del EEE)****(98/711/CE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Decisión 95/408/CE del Consejo, de 22 de junio de 1995, relativa a las condiciones de elaboración, durante un período transitorio, de las listas provisionales de los establecimientos de terceros países de los que los Estados miembros están autorizados para importar determinados productos de origen animal, productos de la pesca y moluscos bivalvos vivos⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye la Decisión 98/603/CE⁽²⁾, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 2 y su artículo 7,

Considerando que la Decisión 97/296/CE de la Comisión⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Decisión 98/573/CE⁽⁴⁾, establece la lista de países y territorios a partir de los cuales se autoriza la importación de productos de la pesca destinados a la alimentación humana; que la parte I del anexo I establece la lista de países y territorios que son objeto de una Decisión específica y la parte II la lista de aquellos otros que reúnen las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 2 de la Decisión 95/408/CE; que el anexo II establece la lista de países y territorios a partir de los cuales se autoriza la importación hasta el 31 de enero de 1999, en las condiciones establecidas en el apartado 7 del artículo 11 de la Directiva 91/493/CEE del Consejo⁽⁵⁾;

Considerando que las Decisiones 98/695/CE⁽⁶⁾ y 98/675/CE⁽⁷⁾ de la Comisión establecen unas condiciones de importación particulares para los productos de la pesca y

la acuicultura originarios, respectivamente, de México y Estonia;

Considerando que estos países deben añadirse, por tanto, a la lista de la parte I del anexo I de la Decisión 97/296/CE como países y territorios a partir de los cuales se autoriza la importación de productos de la pesca destinados a la alimentación humana;

Considerando que las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité veterinario permanente,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo I y el anexo II de la presente Decisión sustituirán respectivamente al anexo I y al anexo II de la Decisión 97/296/CE

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 24 de noviembre de 1998.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 243 de 11. 10. 1995, p. 17.

⁽²⁾ DO L 289 de 28. 10. 1998, p. 36.

⁽³⁾ DO L 122 de 14. 5. 1997, p. 21.

⁽⁴⁾ DO L 277 de 14. 10. 1998, p. 49.

⁽⁵⁾ DO L 268 de 24. 9. 1991, p. 15.

⁽⁶⁾ DO L 332 de 8. 12. 1998, p. 9.

⁽⁷⁾ DO L 317 de 26. 11. 1998, p. 42.

ANEXO I

Lista de países y territorios a partir de los cuales se autoriza la importación de productos de la pesca, en cualquiera de sus formas, destinados a la alimentación humana

I. Países y territorios que son objeto de una decisión específica al amparo de la Directiva 91/493/CEE del Consejo

AL	ALBANIA	FO	ISLAS FEROE	MY	MALASIA
AR	ARGENTINA	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIA	GM	GAMBIA	NZ	NUEVA ZELANDA
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERÚ
BR	BRASIL	ID	INDONESIA	PH	FILIPINAS
CA	CANADÁ	IN	INDIA	RU	RUSIA
CI	COSTA DE MARFIL	JP	JAPÓN	SG	SINGAPUR
CL	CHILE	KR	COREA DEL SUR	SN	SENEGAL
CO	COLOMBIA	MA	MARRUECOS	TH	TAILANDIA
CU	CUBA	MG	MADAGASCAR	TN	TÚNEZ
EC	ECUADOR	MR	MAURITANIA	TW	TAIWÁN
EE	ESTONIA	MV	MALDIVAS	TZ	TANZANIA
FK	ISLAS MALVINAS	MX	MÉXICO	UY	URUGUAY
				ZA	SUDÁFRICA

II. Países y territorios que cumplen las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 2 de la Decisión 95/408/CE del Consejo

BJ	BENÍN	HZ	CROACIA	PG	PAPÚA NUEVA GUINEA
BZ	BELICE	HU	HUNGRÍA ⁽¹⁾	PK	PAKISTÁN
CH	SUIZA	IL	ISRAEL	PL	POLONIA
CM	CAMERÚN	JM	JAMAICA	SC	SEYCHELLES
CN	CHINA	KZ	KAZAJISTÁN ⁽²⁾	SI	ESLOVENIA
CR	COSTA RICA	LT	LITUANIA	SR	SURINAM
CV	CABO VERDE	LV	LETONIA	TG	TOGO
CZ	REPÚBLICA CHECA	MT	MALTA	TR	TURQUÍA
FJ	FIJI	MU	MAURICIO	UG	UGANDA
GL	GROENLANDIA	NA	NAMIBIA	US	ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
GN	GUINEA	NI	NICARAGUA	VE	VENEZUELA
HK	HONG KONG	PA	PANAMÁ	VN	VIETNAM
HN	HONDURAS				

⁽¹⁾ Autorizado únicamente para la importación de animales vivos destinados al consumo humano.

⁽²⁾ Autorizado únicamente para la importación de caviar.

ANEXO II

Lista de países y territorios a partir de los cuales se autoriza, hasta el 31 de enero de 1999, la importación de productos de la pesca destinados a la alimentación humana en las condiciones establecidas en el apartado 7 del artículo 11 de la Directiva 91/493/CEE

AO	ANGOLA
AZ	AZERBAIYÁN ⁽¹⁾
BG	BULGARIA
BS	BAHAMAS
CG	CONGO BRAZZAVILLE
DZ	ARGELIA
EG	EGIPTO
ER	ERITREA
GA	GABÓN
GW	GUINEA BISSAU
IR	IRÁN
KE	KENIA
LC	SANTA LUCÍA
LK	SRI LANKA
MK	ANTIGUA REPÚBLICA YUGOSLAVA DE MACE- DONIA
MM	MYANMAR
MZ	MOZAMBIQUE
RO	RUMANÍA
SB	ISLAS SALOMÓN ⁽²⁾
SH	SANTA HELENA
ZW	ZIMBABUE

⁽¹⁾ Autorizado únicamente para la importación de caviar.

⁽²⁾ Autorizado únicamente para la importación de Solomon Taiyo Limited.

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de noviembre de 1998

que modifica algunos datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CE) n° 44/98 por el que se establece para 1998 la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite la pesca del lenguado dentro de determinadas zonas de la Comunidad utilizando artes de arrastre de vara cuya longitud total supere los nueve metros

[notificada con el número C(1998) 3617]

(98/712/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 894/97 del Consejo, de 29 de abril de 1997, por el que se establecen determinadas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3554/90 de la Comisión, de 10 de diciembre de 1990, por el que se establece el procedimiento para la elaboración de la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros, y a los que se permite la pesca del lenguado dentro de determinadas zonas de la Comunidad utilizando artes de arrastre de vara cuya longitud total supere los nueve metros ⁽²⁾, modificado por el Reglamento (CE) n° 3407/93 ⁽³⁾ y, en particular, su artículo 2,

Considerando que el Reglamento (CE) n° 44/98 de la Comisión ⁽⁴⁾ establece para 1998 la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite la pesca del lenguado dentro de determinadas zonas de la Comunidad utilizando artes de arrastre de vara cuya longitud total supere los nueve metros prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CE) n° 894/97;

Considerando que las autoridades de los Estados miembros en cuestión han solicitado modificaciones en los datos que figuran en dicha lista; que estas solicitudes

contienen toda la información necesaria que dispone el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 3554/90; que el examen de esta información pone de manifiesto su conformidad con la disposición citada y que procede, por lo tanto, modificar los datos que figuran en esa lista,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CE) n° 44/98 se modificarán con arreglo al anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 1998.

Por la Comisión

Emma BONINO

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 132 de 23. 5. 1997, p. 1.

⁽²⁾ DO L 346 de 11. 12. 1990, p. 11.

⁽³⁾ DO L 310 de 14. 12. 1993, p. 19.

⁽⁴⁾ DO L 5 de 9. 1. 1998, p. 24.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 26 de noviembre de 1998**

que modifica algunos datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CEE) n° 55/87 por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad

[notificada con el número C(1998) 3618]

(98/713/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 894/97 del Consejo, de 29 de abril de 1997, por el que se establecen determinadas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CEE) n° 55/87 de la Comisión, de 30 de diciembre de 1986, por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad ⁽²⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 3410/93 ⁽³⁾, y, en particular, su artículo 3,

Considerando que las autoridades de los Estados miembros implicados han solicitado modificaciones en los datos que figuran en la lista que prevé la letra b) del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CE) n° 894/97; que estas solicitudes contienen toda la información necesaria que dispone el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 55/87; que el examen de esta información pone de manifiesto su conformidad con la disposición citada y que

procede, por tanto, modificar los datos de la lista que figura en el anexo de este último Reglamento,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los datos de la lista que figura en el anexo del Reglamento (CEE) n° 55/87 quedan modificados con arreglo al anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 1998.

Por la Comisión

Emma BONINO

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 132 de 23. 5. 1997, p. 1.

⁽²⁾ DO L 8 de 10. 1. 1987, p. 1.

⁽³⁾ DO L 310 de 14. 12. 1993, p. 27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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