

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk

- ★ Rådets forordning (EF) nr. 600/2004 af 22. marts 2004 om tekniske foranstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis 1
- ★ Rådets forordning (EF) nr. 601/2004 af 22. marts 2004 om kontrolforanstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis, og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3943/90, (EF) nr. 66/98 og (EF) nr. 1721/1999 16
- ★ Rådets forordning (EF) nr. 602/2004 af 22. marts 2004 om ændring af forordning (EF) nr. 850/98 for så vidt angår beskyttelsen af dybhavskoralrev mod virkningen af trawling i et område nordvest for Skotland 30
- Kommissionens forordning (EF) nr. 603/2004 af 31. marts 2004 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager ... 32
- ★ Kommissionens forordning (EF) nr. 604/2004 af 29. marts 2004 om meddelelse af oplysninger vedrørende tobak fra og med 2000-høsten 34
- Kommissionens forordning (EF) nr. 605/2004 af 31. marts 2004 om fravigelse for 2004 af forordning (EF) nr. 1518/2003 for så vidt angår datoerne for udstedelse af eksportlicenser inden for svinekødssektoren 39
- Kommissionens forordning (EF) nr. 606/2004 af 31. marts 2004 om fravigelse af forordning (EF) nr. 174/1999 for så vidt angår gyldigheden af eksportlicenser for mælk og mejeriprodukter 40
- Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2004 af 31. marts 2004 om en ny tildeling af importrettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1146/2003 og om fravigelse af nævnte forordning 42

Pris: 22 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

★ Kommissionens forordning (EF) nr. 608/2004 af 31. marts 2004 om mærkning af fødevarer eller fødevaringredienser tilsat phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler og/eller phytostanolestere ⁽¹⁾	44
Kommissionens forordning (EF) nr. 609/2004 af 31. marts 2004 om fastsættelse af produktionsrestitutionen for hvidt sukker, der anvendes i den kemiske industri	46
Kommissionens forordning (EF) nr. 610/2004 af 31. marts 2004 om fastsættelse af importtold for ris	47
Kommissionens forordning (EF) nr. 611/2004 af 31. marts 2004 om fastsættelse af importtold for korn	50
<hr/>	
II <i>Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk</i>	
Rådet	
2004/294/EF:	
★ Rådets beslutning af 8. marts 2004 om bemyndigelse af de medlemsstater, der er kontraherende parter i Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere eller tiltræde protokollen om ændring af nævnte konvention	53
Protokol om ændring af konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964 og ved protokol af 16. november 1982	55
2004/295/EF:	
★ Rådets beslutning af 22. marts 2004 om bemyndigelse af Italien til at anvende en foranstaltning, der fraviger artikel 21 i Rådets sjette direktiv (77/388/EØF) om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter	63
2004/296/EF:	
★ Rådets henstilling af 30. marts 2004 om udnævnelse af et medlem af direktionen for Den Europæiske Centralbank	65
Kommissionen	
2004/297/EF:	
★ Kommissionens beslutning af 29. marts 2004 om tilladelse til Tjekkiet, Estland, Litauen, Ungarn, Polen og Slovakiet til at udskyde anvendelsen af visse bestemmelser i Rådets direktiv 2002/53/EF og 2002/55/EF for så vidt angår handel med frø af visse sorter ⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(2004) 962)	66
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE	
EFTA-Tilsynsmyndigheden	
2004/298/EF:	
★ EFTA-Tilsynsmyndighedens beslutning af 16. juli 2003 om en kompensationsordning for ekspresbusoperatører (Norge)	68

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 600/2004**af 22. marts 2004****om tekniske foranstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 37,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »konventionen«) blev godkendt ved afgørelse 81/691/EØF ⁽²⁾ og trådte for Fællesskabets vedkommende i kraft den 21. maj 1982.
- (2) Konventionen danner rammen om et regionalt samarbejde om bevarelse og forvaltning af de marine levende ressourcer i Antarktis i kraft af, at der er oprettet en kommission for bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »CCAMLR«), og CCAMLR vedtager bevarelsesforanstaltninger, som bliver bindende for de kontraherende parter.
- (3) CCAMLR har vedtaget nogle foranstaltninger til bevarelse og forvaltning af fiskeressourcerne, der bl.a. omfatter tekniske regler for udøvelse af visse former for fiskeri i det område, som er omfattet af konventionen. Foranstaltningerne omfatter bl.a. forskrifter for anvendelse af bestemte fiskeredskaber, forbud mod materialer, der betragtes som miljøskadelige, mindskelse af fiskeriets skadelige virkninger på arter som havfugle og havpattedyr og forskrifter for videnskabelig observation om bord på fiskerfartøjer med henblik på indsamling af oplysninger. Foranstaltningerne er bindende for Fællesskabet, og de bør derfor gennemføres.
- (4) Nogle af CCAMLR's tekniske foranstaltninger er blevet optaget i EF-retten via Rådets forordning (EØF) nr. 3943/90 af 19. december 1990 om gennemførelsesbe-

stemmelser til den observations- og inspektionsordning, der er fastlagt i henhold til artikel XXIV i konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis ⁽³⁾ og via Rådets forordning (EF) nr. 66/98 af 18. december 1997 om visse bevarelses- og kontrolforanstaltninger gældende for fiskeriaktiviteter i Antarktis ⁽⁴⁾.

- (5) På grund af CCAMLR's vedtagelse af nye bevarelsesforanstaltninger og ajourføring af allerede gældende foranstaltninger siden vedtagelsen af ovennævnte forordninger bør disse ændres.
- (6) For at EF-reglerne kan blive klarere, bør fiskerikontrolforanstaltningerne og de tekniske foranstaltninger optages i EF-retten hver for sig. Derfor bør forordning (EØF) nr. 3943/90 og (EF) nr. 66/98 ophæves ved Rådets forordning (EF) nr. 601/2004 af 22. marts 2004 om kontrolforanstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis ⁽⁵⁾, og EF-reglerne bør kompletteres med nærværende forordning. Dette er dog ikke til hinder for, at der optages visse særlige tekniske foranstaltninger for forsøgsfiskeri i de forordninger, som Fællesskabet hvert år vedtager om de fangstmuligheder, der tildeles EF-fartøjer, og dertil knyttede betingelser (årlige forordninger om TAC'er og kvoter).
- (7) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning og for tilpasning af bilagene til de tilbagevendende ændringer af de tekniske foranstaltninger, som CCAMLR vedtager i henhold til konventionen, bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁶⁾ —

⁽¹⁾ Udtalelse af 16.12.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EFT L 252 af 5.9.1981, s. 26.

⁽³⁾ EFT L 379 af 31.12.1990, s. 45.

⁽⁴⁾ EFT L 6 af 10.1.1998, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2742/1999 (EFT L 341 af 31.12.1999, s. 1).

⁽⁵⁾ Se side 16 i denne EUT.

⁽⁶⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

EMNE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Emne

1. Ved denne forordning fastsættes tekniske foranstaltninger for EF-fiskerfartøjer, der fanger havdyr i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »konventionen«), og har dem om bord.

2. Denne forordning indskrænker ikke konventionens bestemmelser og anvendes i overensstemmelse med konventionens målsætning og principper og bestemmelserne i slutakten fra den konference, på hvilken den blev vedtaget.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »konventionsområde«: det område, hvor konventionen finder anvendelse, jf. artikel I i konventionen
- b) »den antarktiske konvergens«: den linje, der forbinder følgende punkter (udtrykt ved længde- og breddegrader): 50°S, 0° — 50°S, 30°Ø — 45°S, 30°Ø — 45°S, 80°Ø — 55°S, 80°Ø — 55°S, 150°Ø — 60°S, 150°Ø — 60°S, 50°V — 50°S, 50°V — 50°S, 0°
- c) »EF-fiskerfartøj«: et fartøj, der sejler under en EF-medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, og som fanger havdyr fra konventionsområdet og har dem om bord
- d) »finskala-rektangel«: et område på 0,5° bredde × 1° længde målt fra det statistiske underområdes eller afsnits nordvestlige hjørne. Et rektangel defineres ved breddegraden for dets nordligste grænse og længdegraden for den grænse, der er nærmest 0°
- e) »nyt fiskeri«: fiskeri efter en art efter en bestemt fangstmetode i et statistisk FAO-underområde, for hvilket Kommissionen for Bevarelse af de Marine Levende Ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »CCAMLR«) aldrig har modtaget:
 - i) oplysninger om fordeling, forekomst, demografi, potentielt udbytte og bestandsidentitet baseret på omfattende forskning/undersøgelser eller forsøgsfiskeri
 - ii) data om fangster og fiskeriindsats
 - iii) data om fangster og fiskeriindsats i de to seneste fangstår
- f) »forsøgsfiskeri«: fiskeri, der ikke længere betragtes som »nyt fiskeri« som nævnt i litra e), og som klassificeres som forsøgsfiskeri, indtil CCAMLR har fået tilstrækkelige oplysninger til:
 - i) at vurdere målarternes fordeling, forekomst og demografi og derved opnå et skøn over det potentielle udbytte af fiskeriet
 - ii) at revurdere fiskeriets potentielle indvirkning på afhængige og tilknyttede arter
 - iii) at CCAMLR's videnskabelige udvalg kan udforme og afgive en udtalelse om rimelige fangstmængder og om indsatsens omfang og fiskeredskaber, hvis det er relevant.

KAPITEL II

FISKEREDSKABER

Artikel 3

Tilladte fiskeredskaber i særligt fiskeri

1. Kun fartøjer, der fisker med langliner eller tejner, må fiske efter *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-underområde 48.3.
2. Kun fartøjer, der fisker med trawl eller langliner, må fiske efter *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-afsnit 58.5.2.
3. Kun trawlfartøjer må fiske efter *Champscephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 48.3. Det er forbudt at anvende bundtrawl ved direkte fiskeri efter *Champscephalus gunnari* i det underområde.
4. Kun trawlfartøjer må fiske efter *Champscephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 58.5.2.
5. Med henblik på det fiskeri, der er nævnt i stk. 4, defineres det område, der er åbent for fiskeri som den del af det statistiske FAO-afsnit 58.5.2, der ligger inden for et område afgrænset af en linje:
 - a) der starter i det punkt, hvor længdegraden 72°15' Ø skærer Australia-France Maritime Delimitation Agreement Boundary, derfra mod syd langs længdegraden til dens skæringspunkt med parallellen til breddegraden 53°25' S
 - b) derfra mod øst langs parallellen til dens skæringspunkt med længdegraden 74°Ø
 - c) derfra mod nordøst langs den geodætiske linje til dens skæringspunkt med parallellen til breddegraden 52°40'S og længdegraden 76°Ø
 - d) derfra mod nord langs længdegraden til dens skæringspunkt med parallellen til breddegraden 52°S
 - e) derfra mod nordvest langs den geodætiske linje til dens skæringspunkt med parallellen til breddegraden 51°S og længdegraden 74°30'Ø og
 - f) derfra mod sydvest langs den geodætiske linje til udgangspunktet.
6. Kun fartøjer, der fisker med tejner, må fiske efter krabber i det statistiske FAO-underområde 48.3.

Artikel 4

Maskestørrelser

1. Det er forbudt at anvende trawl, snurrevod eller lignende redskaber, som på noget sted har en mindre maskestørrelse end den, der er fastsat i bilag I, ved direkte fiskeri efter følgende arter eller artsgrupper:

- a) *Champocephalus gunnari*
- b) *Dissostichus elegnoides*
- c) *Gobionotothen gibberifrons*
- d) *Lepidonotothen squamifrons*
- e) *Notothenia rossii*
- f) *Notothenia kempfi*.

2. Det er forbudt at anvende anordninger, der bevirker, at maskerne trækkes sammen eller på anden måde formindskes.

Artikel 5

Kontrol af maskestørrelse

For redskaber som nævnt i artikel 4 bestemmes mindstemaskestørrelsen, der er fastsat i bilag I, i henhold til reglerne i bilag II.

Artikel 6

Krabbefiskeri i det statistiske FAO-underområde 48.3

1. Fiskeriet er begrænset til kønsmodne hankrabber; alle hunkrabber og undermålhankrabber skal genudsættes uskadede. Når det gælder *Paralomis spinosissima* og *Paralomis formosa*, må hankrabber med en rygskjoldsbredde på mindst henholdsvis 94 mm og 90 mm beholdes om bord.

2. Krabber, der forarbejdes på havet, skal fryses som stykker, således at krabbernes mindstestørrelse kan bestemmes ud fra stykkerne.

Artikel 7

Anvendelse og bortskaffelse af plastspændebånd på EF-fiskerfartøjer

1. Det er forbudt at benytte plastspændebånd til forsegling af kasser med agn om bord på EF-fiskerfartøjer.

Der er forbud mod brug af andre spændebånd til andre formål på fiskerfartøjer, som ikke har installeret affaldsbrændere (lukkede systemer).

2. Når spændebåndene tages af pakkerne, skal de skæres over, således at de ikke danner en ubrudt løkke, og brændes ved først givne lejlighed i den installerede affaldsbrænder.

3. Plastaffald opbevares om bord på fartøjet, indtil fartøjet kommer i havn, og må under ingen omstændigheder kastes i havet.

4. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 8

Havfugles utilsigtede dødelighed under langlinefiskeri

1. Langlinefiskeriet skal foregå på en sådan måde, at krogene med agn synker, snarest muligt efter at de er sat ud. Når fartøjer benytter den spanske metode for langlinefiskeri, skal synkene frigøres, inden linen strammer til; der skal anvendes synk på mindst 8,5 kg med mellemrum på højst 40 m eller synk på mindst 6 kg med mellemrum på højst 20 m. Der må kun benyttes optøet agn.

2. Langliner må kun sættes om natten (dvs. i de mørke timer mellem perioderne med nautisk tusmørke), jf. dog stk. 7.

Udsætningen af liner skal så vidt muligt være afsluttet mindst tre timer før solopgang.

Ved langlinefiskeri om natten må fartøjet kun anvende lys i det omfang, det er absolut nødvendigt for sikkerheden.

3. Det er forbudt at udtømme affald i havet, mens langlinerne sættes, jf. dog stk. 8. Udtømming af affald i havet, mens langlinerne trækkes, skal så vidt muligt undgås. Hvis det ikke kan undgås at udtømme affald under trækning, skal det finde sted på den modsatte side af den, hvor langlinerne sættes eller trækkes. Før udtømmingen skal fiskekroge fjernes fra affald og fiskehoveder.

Fartøjerne skal indrettes således, at de råder over faciliteter til forarbejdning af affald om bord eller kapacitet til at beholde affald om bord eller mulighed for at udtømme affald på den modsatte side af den, hvor langlinerne hales ind.

4. Der bør gøres alt, hvad der er muligt, for at havfugle, der fanges levende under langlinefiskeri, overlever og slippes fri, og at der så vidt muligt fjernes kroge, uden at fuglenes liv derved bringes i fare.

5. Der skal være en line på slæb, der skal afskrække havfugle fra at sætte sig på agnen under udsætningen af langliner. Linen og anbringelsen af den er beskrevet i bilag III. Konstruktionen kan variere, hvad angår antallet og placeringen af svirvler, så længe den faktiske havoverflade, der dækkes af linen, ikke er mindre end den, der dækkes af linen, som er vist i bilag III. Den anordning, der slæbes i vandet for at udspænde linen, kan også være af varierende udformning.

6. Der kan afprøves andre variationer i udformningen af liner på fartøjer, der har to observatører om bord, hvoraf mindst den ene er udpeget i henhold til CCAMLR's ordning for international videnskabelig observation, forudsat at betingelserne i stk. 1-5 og stk. 7 er overholdt.

7. Forbuddet mod at sætte langliner om dagen som nævnt i stk. 2 gælder ikke ved fiskeri i det statistiske FAO-underområde 48.6 syd for 60°S, 88.1 og 88.2 og det statistiske FAO-afsnit 58.4.2, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) at det pågældende fartøj ved udstedelsen af licensen til dette fiskeri over for myndighederne kan dokumentere:
 - i) at det er fuldt ud i stand til at følge en af de to forsøgsprotokoller for langlinesynk i bilag IV. Medlemsstaterne skal meddele CCAMLR resultaterne af den tekniske kontrol, der i den forbindelse foretages på hvert enkelt fartøj med licens
 - ii) at der er indgået aftaler for at sikre tilstedeværelsen af de videnskabelige observatører, det skal have om bord, i overensstemmelse med artikel 14, stk. 2
- b) at det pågældende fartøj kan påvise en konstant minimumsynkehastighed på 0,3 m/s under sine fiskeriaktiviteter
- c) at det pågældende fartøj ikke fanger mere end to havfugle. Ethvert fartøj, som i alt fanger tre havfugle, skal øjeblikkeligt gå tilbage til udsætning om natten.

8. Uanset stk. 3 må der ikke foretages udtømmning af affald i forbindelse med det i stk. 7 nævnte fiskeri.

9. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 9

Havfugles og havpattedyrs utilsigtede dødelighed under trawlfiskeri

1. Under trawlfiskeri er det forbudt at benytte netsondeklabler.
2. EF-fiskerfartøjer anvender under hele fiskeriet en belysning, der i kraft af sin placering og lysstyrke begrænser udstrålingen fra fartøjet, samtidig med at sikkerheden om bord ikke bringes i fare.
3. Det er forbudt at udtømme affald i havet, mens trawlet sættes eller hales ind.
4. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

KAPITEL III

UDØVELSE AF FISKERI

Artikel 10

Ændring af fangstplads afhængigt af bifangstmængderne

1. I forbindelse med andet fiskeri end nyt fiskeri og forsøgsfiskeri sejler EF-fiskerfartøjer afhængigt af deres bifangstmængder til en anden fangstplads i henhold til punkt A i bilag V.
2. I forbindelse med nyt fiskeri og forsøgsfiskeri skal EF-fiskerfartøjer afhængigt af deres bifangstmængder ændre fangstplads i henhold til punkt B i bilag V.

Artikel 11

Særlige foranstaltninger for forsøgsfiskeri efter *Dissostichus spp.*

1. EF-fiskerfartøjer, der udøver forsøgsfiskeri efter *Dissostichus spp.* med trawl eller langline i konventionsområdet, bortset fra fartøjer, der udøver fiskeri, som er omfattet af særlige dispensationer fra CCAMLR, følger reglerne i stk. 3-6.
2. I denne artikel forstås ved »træk« en enkelt anvendelse af et trawl og ved »udsætning« anvendelse af en eller flere langliner på samme fangstplads.
3. Fiskeriet skal geografisk og batymetrisk foregå så spredt som muligt. Med henblik herpå skal fiskeriet stoppes i et finskala-rektangel, når fangsterne, der rapporteres i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 601/2004, er nået op på 100 t, hvorefter dette rektangel er lukket for fiskeri resten af fangstperioden. På intet tidspunkt må der være mere end et fartøj, der fisker i et givet finskala-rektangel.
4. Ved anvendelsen af stk. 3 gælder følgende:
 - a) i trawlfiskeri bestemmes et træks nøjagtige geografiske position ved midtpunktet mellem trækets start- og slutpunkt på den strækning, fartøjet har tilbagelagt
 - b) i langlinefiskeri bestemmes en udsætnings nøjagtige geografiske position ved den eller de udsatte langliners midtpunkt
 - c) et fartøj anses for at fiske i det finskala-rektangel, hvori trækets eller udsætningsens nøjagtige geografiske position er

d) fartøjet anses for at fiske i et finskala-rektangel fra udsætningen påbegyndes, til alle liner i finskala-rektanglet er halet ind.

5. Hver langline må bortset fra usædvanlige omstændigheder, som fartøjet ikke har kontrol over (fx is og dårligt vejr), højst have en sættetid på 48 timer målt fra udsætningens afslutning til indhalingens påbegyndelse.

6. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 12

Særlige foranstaltninger for fiskeri efter *Champscephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 48.3

1. Det er forbudt at fiske efter *Champscephalus gunnari* i en radius af 12 sømil fra South Georgias kyst i gydetiden fra 1. marts til 31. maj.

2. Såfremt fangsten af *Champscephalus gunnari* i et træk overstiger 100 kg, og over 10 % af antallet af disse fisk har en samlet længde på under 240 mm, skal fiskerfartøjet sejle til en anden fangstplads mindst 5 sømil væk. Det må i en periode på mindst fem dage ikke vende tilbage til et sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor fangsten af små *Champscephalus gunnari* oversteg 10 %. Ved sted, hvor den utilsigtede fangst af små *Champscephalus gunnari* oversteg 10 %, forstås den strækning, som fiskerfartøjet har tilbagelagt fra det punkt, hvor fiskereds-kabet blev sat ud, til det punkt, hvor det blev halet ind igen.

3. Hvis et fartøj fanger 20 havfugle, skal det indstille fiskeriet og må ikke genoptage sine aktiviteter i dette fiskeri i resten af fangstperioden.

4. Fartøjer, der tager del i dette fiskeri i perioden fra 1. marts til 31. maj, skal gennemføre mindst 20 forsøgstræk som beskrevet i bilag VI.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

KAPITEL IV

VIDENSKABELIG OBSERVATION OM BORD PÅ FARTØJER, DER FISKE I KONVENTIONSOMRÅDET

Artikel 13

Formål og anvendelsesområde

Den ordning for videnskabelig observation, som CCAMLR har vedtaget i henhold til artikel XXIV i konventionen, gælder i henhold til dette kapitel for EF-fiskerfartøjer, som udøver fiskeri og driver forskning i konventionsområdet.

Artikel 14

Aktiviteter under videnskabelig observation

1. EF-fiskerfartøjer skal i hver fangstperiode have mindst en videnskabelig observatør og om muligt yderligere en videnskabelig observatør om bord, når de udøver fiskeri efter:

a) *Champscephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 48.3 og det statistiske FAO-afsnit 58.5.2

b) krabber i det statistiske FAO-underområde 48.3

c) *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-underområde 48.3 og 48.4 og det statistiske FAO-afsnit 58.5.2

d) *Martialia hyadesi* i det statistiske FAO-underområde 48.3.

2. EF-fiskerfartøjer skal også have mindst to videnskabelige observatører om bord, hvoraf den ene skal være en videnskabelig CCAMLR-observatør udpeget i overensstemmelse med artikel 15, når de udøver forsøgsfiskeri som omhandlet i artikel 11 i denne forordning eller andet forsøgsfiskeri, der er tilladt i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 601/2004.

3. Uanset stk. 2 skal fartøjer, der deltager i forsøgsfiskeri efter *Dissostichus* spp. i det statistiske FAO-afsnit 48.3.a) og 48.3.b), have mindst en videnskabelig CCAMLR-observatør om bord og om muligt yderligere en videnskabelig observatør.

4. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 15

Videnskabelige observatører

1. Medlemsstaterne udpeger videnskabelige observatører, der er beføjet til at udføre opgaver i forbindelse med gennemførelsen af CCAMLR's observationsordning i henhold til denne forordning.

2. De videnskabelige observatørers pligter og opgaver om bord på fartøjerne er beskrevet i bilag VII.

3. Observatørerne skal være statsborgere i den medlemsstat, som udpeger dem. De indretter deres adfærd efter de sædvaner og regler, der gælder om bord på det fartøj, hvor de gør deres observationer.

4. De videnskabelige observatører skal være fortrolige med det fiskeri og den forskning, der skal observeres, konventionens bestemmelser og de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til den, og skal også have gennemgået en passende uddannelse, så de er i stand til at udføre deres opgaver. De skal desuden være i stand til at kommunikere på det sprog, der tales i den flagstat, som de fartøjer, hvorpå de udfører deres opgaver, henhører under.

5. De videnskabelige observatører skal på sig have et dokument, der er udstedt af den medlemsstat, som udpeger dem, i en form, som er godkendt af CCAMLR, og som identificerer dem som videnskabelige CCAMLR-observatører.

6. De videnskabelige observatører sender via den medlemsstat, der har udpeget dem, CCAMLR en rapport om hver observationsopgave senest en måned efter observationsrejsens afslutning, eller efter at de er vendt tilbage til deres oprindelsesland, og anvender i den forbindelse de formater, som CCAMLR's videnskabelige udvalg har godkendt. Der sendes en kopi til fartøjets flagstat og Kommissionen.

7. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 16

Aftaler om stationering af observatører om bord på fartøjer

1. Der stationeres videnskabelige observatører om bord på EF-fiskerfartøjer, der udøver fiskeri eller driver videnskabelig forskning, i henhold til bilaterale aftaler herom med et andet CCAMLR-medlem.

2. De bilaterale aftaler i stk. 1 baseres på følgende principper:

- a) De videnskabelige observatører har status af skibsofficerer. Observatørernes indkvartering og forplejning skal svare til denne status.
- b) Flagmedlemsstaten påser, at rederne samarbejder med de videnskabelige observatører om bord på fartøjer, der sejler under dens flag, så de kan udføre deres opgaver. De videnskabelige observatører skal bl.a. have fri adgang til skibsdatabaserne og fartøjets aktiviteter for at kunne udføre deres opgaver på den af CCAMLR foreskrevne måde.
- c) Flagmedlemsstaten træffer foranstaltninger til at garantere de videnskabelige observatørers sikkerhed og velfærd ved udførelsen af deres opgaver om bord på fartøjer, der sejler under dens flag, sørge for lægehjælp til dem og sikre deres frihed og værdighed.
- d) Der træffes foranstaltninger til at give de videnskabelige observatører adgang til at sende og modtage meddelelser via fartøjets kommunikationsanlæg med operatørens hjælp. Alle rimelige omkostninger i forbindelse med kommunikationen afholdes normalt af det CCAMLR-medlem, der har udpeget de videnskabelige observatører (i det følgende benævnt »det udpegede land«).
- e) Der træffes foranstaltninger til befordring og indskibning af de videnskabelige observatører, så det forstyrrer fiskeriet og forskningen mindst muligt.
- f) De videnskabelige observatører giver om ønsket skibsførerne en kopi af deres rapporter.

g) De udpegede lande sikrer sig, at deres videnskabelige observatører er dækket af en forsikring, som er anerkendt af de berørte CCAMLR-medlemmer.

h) De udpegede lande er ansvarlige for befordring af de videnskabelige observatører til og fra indskibningsstedet.

i) Medmindre andet er aftalt, afholdes udgifterne til de videnskabelige observatørers udrustning, beklædning og aflønning og andre godtgørelser normalt af det udpegede land, mens værtslandets fartøj er ansvarligt for indkvartering og forplejning om bord.

3. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

Artikel 17

Meddelelse af oplysninger

1. De medlemsstater, der har udpeget videnskabelige observatører, sender hurtigst muligt nærmere oplysninger om observationsprogrammerne til CCAMLR og senest ved indgåelsen af de bilaterale aftaler som nævnt i artikel 11. For hver observatør gives der følgende oplysninger:

- a) datoen for indgåelsen af aftalen
- b) navn på det fartøj, der modtager observatøren, og dets flagstat
- c) den medlemsstat, der er ansvarlig for at udpege observatøren
- d) fiskeriområde (statistisk CCAMLR-område, -underområde, -afsnit)
- e) den type data, som observatøren har indsamlet og sendt til CCAMLR's sekretariat (bifangst, måltart, biologiske data m.v.)
- f) forventede datoer for observationsprogrammets start og slutning
- g) forventet dato for observatørens tilbagevenden til oprindelseslandet.

2. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Ændring af bilagene

Bilag I til VII ændres i henhold til de bevarelsesforanstaltninger, der er blevet bindende for Fællesskabet, efter proceduren i artikel 20, stk. 3.

*Artikel 19***Gennemførelse**

De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre artikel 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 og 17 fastsættes efter proceduren i artikel 20, stk. 2.

*Artikel 20***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af den komité, der er nedsat ved artikel 30 i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i afgørelse 1999/468/EF.

Perioden i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

4. Komitéen vedtager selv sin forretningsorden.

*Artikel 21***Ikrafttrædelse**

Denne forordning træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. marts 2004.

På Rådets vegne

J. WALSH

Formand

⁽¹⁾ EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59.

BILAG I

MINDSTEMASKESTØRRELSER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 4, STK. 1

Art	Redskabstype	Mindstemaskestørrelse
<i>Notothenia rossii</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	120 mm
<i>Dissostichus elegnoides</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	120 mm
<i>Goibionotothen gibberifrons</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	80 mm
<i>Champocephalus gunnari</i>	Trawl, snurrevod og lignende redskaber	90 mm

BILAG II

REGLER FOR BESTEMMELSE AF MASKESTØRRELSE SOM OMHANDLET I ARTIKEL 5

A. **Beskrivelse af maskemåleren**

1. Maskemåleren, der anvendes til bestemmelse af maskestørrelser, skal være 2 mm tyk, flad, af holdbart materiale og formfast. Den skal være udformet som en række parallelle sider, der er forbundet med skrå sider med en tilspidsning på 1:8 i hver side, eller blot som skrå sider med nævnte tilspidsning. Den skal være forsynet med et hul i spidsen.
2. På maskemålerens forside skal bredden i mm være afmærket på de parallelle sider, hvis denne udformning benyttes, og på de skrå sider. I sidstnævnte tilfælde skal bredden være afmærket for hver mm interval og breddens størrelse angivet med regelmæssige mellemrum.

B. **Maskemålerens anvendelse**

1. Fiskeredskabet holdes strakt, så maskerne strækkes diagonalt i længderetningen.
2. Spidsen af den i litra A beskrevne maskemåler indføres i masken vinkelret på netfladen.
3. Maskemåleren indføres i masken enten med hånden eller ved brug af et lod eller et dynamometer, indtil maskemåleren stoppes ved maskens modstand ud for de skrå sider.

C. **Udvælgelse af masker til måling**

1. De masker, der skal måles, skal udgøre en række på 20 fortløbende masker, som udvælges i redskabets længdeakse.
2. Der måles ikke masker mindre end 50 cm fra sammensyninger, tovværk eller bindestrikke. Denne afstand måles vinkelret på sammensyningerne, tovværket eller bindestrikken, idet redskabet holdes strakt i måleretningen. Der må ikke måles masker, der er bødet eller iturevet, eller til hvilke der er fastgjort redskabsanordninger.
3. Uanset punkt 1 behøver de masker, der skal måles, ikke at være fortløbende, hvis punkt 2 finder anvendelse.
4. Redskaber må kun måles, når de er våde, og de må ikke være frosne.

D. **Måling af de enkelte masker**

En maskes størrelse svarer til den bredde, der er afmærket på det sted, hvor maskemåleren stoppes, når den anvendes i henhold til litra B.

E. **Bestemmelse af redskabets maskestørrelse**

Redskabets maskestørrelse udtrykkes i mm som gennemsnittet af størrelsen af det samlede antal masker, der er udvalgt og målt i henhold til litra C og D. Gennemsnittet rundes op til nærmeste mm.

Det samlede antal masker, der skal måles, er anført i litra F.

F. **Fremgangsmåde ved kontrol**

1. Inspektøren måler en række på 20 masker, der er udvalgt i henhold til litra C, ved at indføre maskemåleren med hånden uden brug af lod eller dynamometer.

Redskabets maskestørrelse bestemmes derefter i henhold til litra E.

Viser udregningen af maskestørrelsen, at denne tilsyneladende ikke er i overensstemmelse med gældende regler, måles yderligere to rækker på 20 masker, der udvælges i henhold til litra C.

Der foretages derefter en ny udregning af maskestørrelsen i overensstemmelse med litra E på grundlag af de nu målte 60 masker. Denne størrelse er redskabets maskestørrelse, jf. dog punkt 2.

2. Bestrider fartøjets fører den i henhold til punkt 1 bestemte maskestørrelse, tages denne måling ikke med i betragtning ved bestemmelse af maskestørrelsen, og inspektøren måler redskabet på ny og har denne gang frit valg mellem at anvende et lod eller et dynamometer fastgjort til maskemåleren. Loddet fastgøres (med en krog) i hullet i maskemålerens spids. Dynamometret kan fastgøres enten i hullet i maskemålerens spids eller i maskemålerens bredeste del. Loddets eller dynamometrets nøjagtighed skal være godkendt af den nationale myndighed.

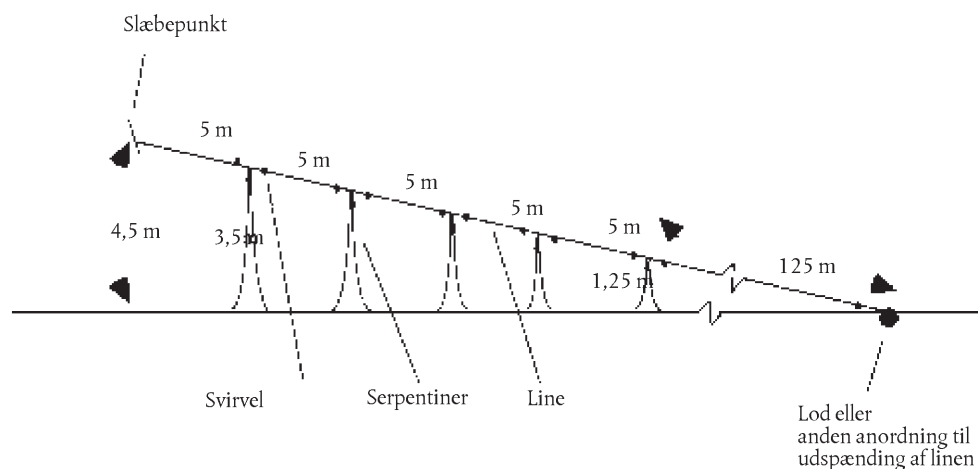
For redskaber med en maskestørrelse på 35 mm eller derunder som bestemt i henhold til punkt 1 anvendes en kraft på 19,61 newton (svarende til en masse på 2 kg), og for andre redskaber en kraft på 49,03 newton (svarende til en masse på 5 kg).

Med henblik på bestemmelse af maskestørrelsen i henhold til litra E måles der ved hjælp af lod eller dynamometer kun en række på 20 masker.

BILAG III

DETALJERET BESKRIVELSE AF DEN LINE, DER ER NÆVNT I ARTIKEL 8, STK. 5, OG UDSÆTNINGEN HERAF

1. Linen ophænges i agterstavnen fra et punkt ca. 4,5 m over vandet og på en sådan måde, at linen befinder sig direkte over det punkt, hvor agnen rammer vandet.
2. Linen skal have en diameter på ca. 3 mm og være mindst 150 m lang og i enden være forsynet med en anordning til udspænding af linen, således at linen befinder sig direkte bag skibet, også i sidevind.
3. Med et mellemrum på 5 m begyndende der, hvor linen er fastgjort til skibet, fastgøres fem serpentiner, der hver består af to snore med en diameter på ca. 3 mm. Serpentinernes længde bør variere mellem ca. 3,5 m nærmest skibet og ca. 1,25 m for den femte serpentine. Når linen sættes ud, bør serpentinerne røre havoverfladen og af og til synke ned under havoverfladen med skibets bevægelser. Der anbringes svirvler i linen ved slæbepunktet, før og efter det punkt, hvor hver enkelt serpentine er fastgjort, og lige før det lod, der eventuelt er anbragt i linens ende. Hver serpentine bør også være forsynet med en svirvel der, hvor den er fastgjort til linen.



BILAG IV

FORSØGSPROTOKOLLER FOR LANGLINESYNK SOM OMHANDLET I ARTIKEL 8, STK. 7

PROTOKOL A

A1. Fartøjet skal under overværelse af en videnskabelig observatør gøre følgende:

- a) udsætte mindst fem langliner med mindst fire dybdesensorer med tidsregistrering (TDR) pr. langline
- b) anbringe TDR vilkårligt på langlinerne både på den enkelte line og inden for de forskellige sæt
- c) beregne synkehastigheden for hver TDR, når fartøjet har halet dem ind:
 - i) synkehastigheden måles som den gennemsnitstid, det har taget at synke fra overfladen (0 m) til 15 m
 - ii) minimumssynkehastigheden fastsættes til 0,3 m/s
- d) hvis minimumssynkehastigheden (0,3 m/s) ikke nås ved 20 målinger, gentages forsøget, indtil der er registreret i alt 20 forsøg med en minimumssynkehastighed på 0,3 m/s
- e) det udstyr og de fiskeredskaber, der anvendes i forsøgene, skal være de samme som dem, der anvendes i konventionsområdet.

A2. For at et fartøj kan bevare sin ret til dispensation fra kravet om udsætning om natten, skal CCAMLR-observatøren under fiskeriet løbende kontrollere langlinens nedsynkning. Fartøjet skal samarbejde med CCAMLR-observatøren, der

- a) forsøger at anbringe en TDR på hver langline, der sættes i hans arbejdstid
- b) hver 7. dag anbringer alle de forhåndenværende TDR på samme langline for at bestemme, om linen synker lige hurtigt alle steder
- c) anbringer TDR vilkårligt på langlinerne både på den enkelte line og inden for de forskellige sæt
- d) beregner synkehastigheden for hver TDR, når fartøjet har halet dem ind
- e) måler synkehastigheden som den gennemsnitstid, det har taget at synke fra overfladen (0 m) til 15 m

A3. Fartøjet:

- a) sikrer sig, at minimumssynkehastigheden er på 0,3 m/s
- b) sender den ansvarlige for fiskeriet en daglig rapport
- c) sikrer sig, at dataene fra linedsynkningsforsøgene registreres i det aftalte format og forelægges for den ansvarlige for fiskeriet ved fangstårets slutning.

PROTOKOL B

B1. Fartøjet skal under overværelse af en videnskabelig observatør gøre følgende:

- a) udsætte mindst fem langliner af den maksimumslængde, der er foreskrevet i konventionsområdet, med mindst fire testflasker (jf. punkt B5 til B9) anbragt på langlinens midterste tredjedel
- b) anbringe testflaskerne vilkårligt på langlinerne både på den enkelte line og inden for de forskellige sæt, idet flaskerne fastgøres midtvejs mellem synkene
- c) beregne synkehastigheden for hver testflaske ved at måle den hastighed, hvormed langlinen synker fra overfladen (0 m) til 10 m
- d) minimumssynkehastigheden fastsættes til 0,3 m/s
- e) hvis minimumssynkehastigheden ikke nås ved 20 målinger (fire test på fem liner), gentages forsøget, indtil der er registreret i alt 20 forsøg med en minimumssynkehastighed på 0,3 m/s
- f) det udstyr og de fiskeredskaber, der anvendes i forsøgene, skal have de samme specifikationer som dem, der anvendes i konventionsområdet.

B2. For at et fartøj kan bevare sin ret til dispensation som nævnt i artikel 7, stk. 8, skal CCAMLR-observatøren under fiskeriet regelmæssigt kontrollere langlinens nedsynkning. Fartøjet skal samarbejde med CCAMLR-observatøren, der

- a) tilstræber at gennemføre en flasketest på hver langline, der udsættes i løbet af hans arbejdstid, hvor testen udføres på linens midterste tredjedel
- b) hver 7. dag anbringer mindst fire testflasker på samme langline for at bestemme, om linen synker lige hurtigt alle steder

- c) anbringer flaskerne vilkårligt på langlinerne både på den enkelte line og inden for de forskellige sæt, idet flaskerne fastgøres midtvejs mellem synkene
- d) beregner synkehastigheden for hver flasketest
- e) beregner linens synkehastighed ved at måle den hastighed, hvormed langlinen synker fra overfladen (0 m) til 10 m.
- B3. Fartøjet skal, når det fisker i henhold til denne dispensation, gøre følgende:
- a) sikre sig, at hver langline er påsat synk, så den ved hver udsætning har en minimumsynkehastighed på 0,3 m/s
- b) hver dag rapportere til de nationale myndigheder
- c) sikre sig, at dataene fra linedsynkningsforsøgene registreres i det aftalte format og forelægges for de nationale myndigheder ved fangstårets slutning.
- B4. Der gennemføres en flasketest på nedenstående betingelser.

Anbringelse af flasken

- B5. 10 m forfang af 2 mm nylonmultifilament eller tilsvarende bindes solidt fast om halsen på en 750 ml plastflaske⁽¹⁾ (flydeevne ca. 0,7 kg) med en langlineclips fastgjort i den anden ende. Længden måles fra fastgøringsstedet (clipsenden) til flaskehalsen, og den tjekkes af observatøren hver anden eller tredje dag.
- B6. Der sættes selvlysende klæbebånd omkring flasken, så den kan ses om natten. Et vandfast ark papir med et identifikationsnummer, der er tilstrækkeligt stort til, at det kan læses på nogle meters afstand, anbringes inden i flasken.

Test

- B7. Flasken tømmes for vand, proppen fjernes, og forfanget vikles rundt om flasken til udsætning. Flasken, som forfanget er viklet omkring, fastgøres til langlinen⁽²⁾ midtvejs mellem synkene (fastgøringsstedet).
- B8. Observatøren registrerer det antal sekunder⁽³⁾, der går fra det øjeblik, hvor fastgøringsstedet rører vandet, t1, til flasken er totalt neddykket, t2. Testresultatet beregnes på følgende måde:
- $$\text{Synkehastighed} = 10/(t2 - t1)$$
- B9. Resultatet skal være 0,3 m/s eller derover. Disse data skal registreres i det angivne felt i observatørens elektroniske logbog.

⁽¹⁾ Der anvendes en vandflaske af hård plast med plastskruekapsel. Kapslen tages af, for at flasken kan fyldes med vand efter at være blevet sat ud, så den kan genbruges i stedet for at blive ødelagt af vandtrykket.

⁽²⁾ På automatiserede langliner fastgøres den til hovedlinen; på det spanske langlinesystem fastgøres den til forfanget.

⁽³⁾ Der bruges kikkert til bedre overvågning af forsøget, især i dårligt vejr.

BILAG V

REGLER FOR BIFANGSTER I FISKERIER I KONVENTIONSOMRÅDET

A. Reguleret fiskeri

1. Hvis bifangsten af en hvilken som helst art under direkte fiskeri efter *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-underområde 48.3 er på 1 t eller derover i et træk eller en udsætning, skal fiskerfartøjet sejle til en anden fangstplads mindst 5 sømil væk. Det må i en periode på mindst fem dage ikke vende tilbage til et sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten har oversteget 1 t.
2. Hvis bifangsten i et træk under direkte fiskeri efter *Champocephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 48.3 af en af følgende arter *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii*, eller *Pseudochaenichthys georgianus*:
 - a) overstiger 100 kg og 5 % af vægten af den samlede fangst af samtlige fiskearter
eller
 - b) er på 2 t eller derover
skal fiskerfartøjet sejle til en anden fangstplads mindst 5 sømil væk. Det må i en periode på mindst fem dage ikke vende tilbage til et sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten af de nævnte arter har oversteget 5 %.
3. Hvis bifangsten af en af arterne *Channichthys rhinoceros*, *Lepidonotothen squamifrons* *Macrourus* spp. eller rokker under direkte fiskeri efter *Dissostichus eleginoides* eller *Champocephalus gunnari*, i det statistiske FAO-afsnit 58.5.2 i et træk er på 2 t eller derover, må fiskerfartøjet i en periode på mindst fem dage ikke fiske ved hjælp af den fangstmetode på noget sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten af ovennævnte arter har oversteget 2 t.

Hvis bifangsten af enhver anden bifangst, som der er fastsat begrænsninger for i henhold til EF-reglerne, under ovennævnte fiskerier i et træk er på 1 t eller derover, må fiskerfartøjet i en periode på mindst fem dage ikke fiske ved hjælp af den fangstmetode på noget sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten af ovennævnte arter har oversteget 1 t.
4. Hvis bifangsten af andre arter end målartern i et træk under direkte fiskeri efter *Electrona carlsbergi* i det statistiske FAO-underområde 48.3:
 - a) overstiger 100 kg og 5 % af vægten af den samlede fangst af samtlige fiskearter
eller
 - b) er på 2 t eller derover
skal fiskerfartøjet sejle til en anden fangstplads mindst 5 sømil væk. Det må i en periode på mindst fem dage ikke vende tilbage til et sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten af andre arter end målartern har oversteget 5 %.
5. Ved sted, hvor den utilsigtede fangst har oversteget de mængder, der er nævnt i punkt 1 til 4, forstås den strækning, som fiskerfartøjet har tilbagelagt fra det punkt, hvor fiskeredskabet blev sat ud, til det punkt, hvor det blev halet ind igen.

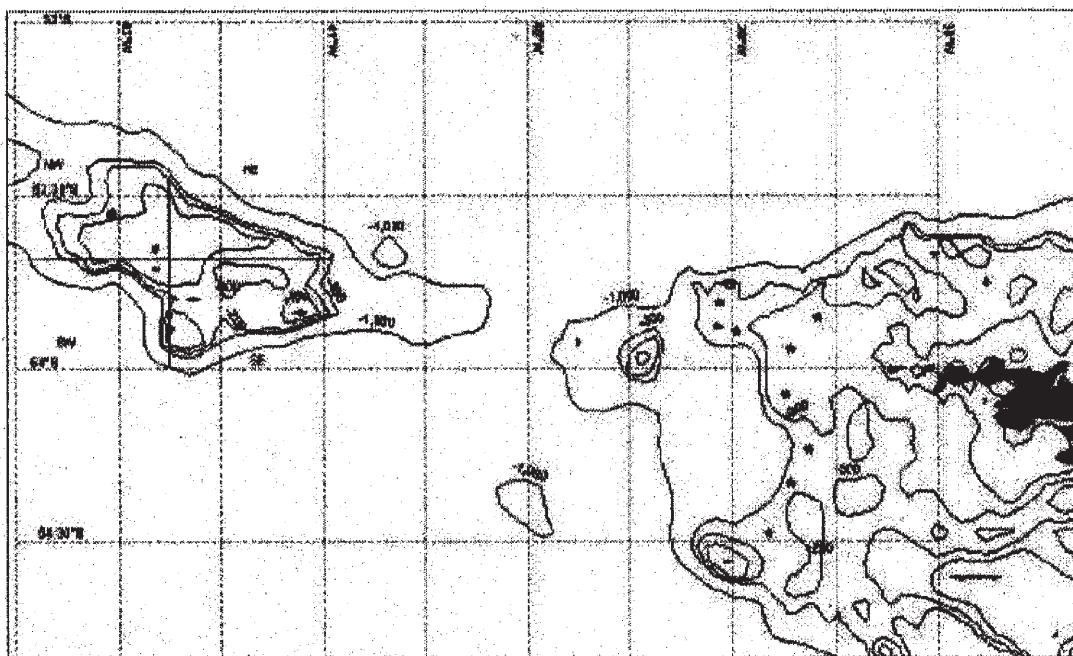
B. Nyt fiskeri og forsøgsfiskeri

1. Hvis bifangsten af en art er på 1 t eller derover i et træk eller en udsætning, skal fiskerfartøjet sejle til en anden fangstplads mindst 5 sømil væk. Det må i en periode på mindst fem dage ikke vende tilbage til et sted inden for 5 sømil fra det sted, hvor bifangsten har oversteget 1 t. Ved sted, hvor bifangsten har oversteget 1 t, forstås den strækning, som fiskerfartøjet har tilbagelagt fra det punkt, hvor fiskeredskabet blev sat ud, til det punkt, hvor det blev halet ind igen.
 2. Ved anvendelsen af punkt 1:
 - a) er bifangst af enhver anden art end målartern
 - b) betragtes *Macrourus* spp. og rokker hver for sig som en art.
-

BILAG VI

FORSKNINGSTRAWLFISKERI EFTER *CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI* I DET STATISTISKE FAO-UNDER-OMRÅDE 48.3 I GYDETIDEN

1. I området Shag Rocks-Black Rocks skal der foretages 12 forsøgstræk fordelt på de fire sektorer, der er vist i figur 1: fire i NV-sektoren, fire i SØ-sektoren, to i NØ-sektoren og to i SV-sektoren. Der skal foretages yderligere otte forsøgstræk på den nordvestlige fastlandssokkel ved South Georgia i det havområde, hvor dybden er på under 300 m som vist i figur 1.
2. Forsøgstrækkene skal foretages i en afstand af mindst 5 sømil fra hinanden. Formålet med spredningen er, at der opnås en passende dækning af begge områder og tilvejebringes oplysninger om, hvordan bestanden af *Champscephalus gunnari* er sammensat med hensyn til længde, køn, kønsmodenhed og vægt.
3. Hvis der på vejen til South Georgia lokaliseres fiskekoncentrationer, bør de fiskes mellem forsøgstrækkene.
4. Forsøgstrækkene skal strække sig over mindst 30 minutter, hvor redskaberne befinder sig i fiskedybden, der i dagtimerne er nær havbunden.
5. Den ombordværende internationale videnskabelige observatør skal udtage prøver af fangsterne ved alle forsøgstræk. Prøverne bør så vidt muligt bestå af mindst 100 fisk, som udtages efter almindelige metoder for tilfældig udvælgelse. Alle fiskene i prøven skal undersøges for mindst at bestemme deres længde, køn og kønsmodenhed og så vidt muligt deres vægt. Hvis fangsten er stor, og tiden tillader det, kan der undersøges flere fisk.



Figur 1

Den geografiske fordeling af 20 træk ved forsøgsfiskeri efter *Champscephalus gunnari* ved Shag Rocks (12) og South Georgia (8) fra 1. marts til 31. maj. Trækpositionerne omkring South Georgia (stjerner) er vist som et eksempel.

BILAG VII

DE PLIGTER OG OPGAVER, SOM VIDENSKABELIGE OBSERVATØRER OM BORD PÅ FARTØJER, DER DRIVER VIDENSKABELIG FORSKNING ELLER UDNYTTER DE MARINE LEVENDE RESSOURCER I KONVENTIONSOMRÅDET, HAR I HENHOLD TIL ARTIKEL 15, STK. 2

- A. Videnskabelige observatører om bord på fartøjer, der driver videnskabelig forskning eller udnytter de marine levende ressourcer, har pligt til at observere og aflægge rapport om fiskeriet i konventionsområdet under hensyntagen til konventionens mål og principper.
- B. Med henblik herpå varetager de videnskabelige observatører følgende opgaver og anvender i den forbindelse de formater, som CCAMLR's videnskabelige udvalg har godkendt:
- a) noterer sig fartøjets aktiviteter (fx den tid, der går med forskning, fiskeri, ren sejlads m.v. og oplysninger om trawlfiskeri)
 - b) udtager prøver af fangster for at bestemme biologiske kendetegn
 - c) registrerer de biologiske data for hver art, der er fanget
 - d) registrerer bifangster, størrelsen af dem og andre biologiske data
 - e) registrerer fund af fugle og havpattedyr indviklet i affald og utilsigtet døde havfugle og havpattedyr
 - f) noterer sig proceduren for, hvordan fangstvægten måles, og indsamler data vedrørende den faktor, der bruges til omregning fra levende vægt til færdigvare, hvis fangsten registreres på grundlag af det forarbejdede produkts vægt
 - g) udarbejder rapporter om deres observationer på de formularer, som det videnskabelige udvalg har godkendt, og sender dem til deres respektive myndigheder
 - h) udleverer en kopi af rapporten til fartøjets fører
 - i) hjælper, hvis de bliver bedt om det, fartøjets fører med at registrere og rapportere fangster
 - j) påtager sig andre opgaver, som er aftalt mellem parterne i den bilaterale aftale
 - k) indsamler faktuelle data om fiskerfartøjer, der er observeret i konventionsområdet, herunder data om skibstype, position og aktivitet
 - l) indsamler oplysninger om fiskeredskaber, der er gået tabt, og om fiskerfartøjers udsmidning af affald til havs.
-

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 601/2004
af 22. marts 2004

om kontrolforanstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis, og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3943/90, (EF) nr. 66/98 og (EF) nr. 1721/1999

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 37,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »konventionen«) blev godkendt ved Rådets afgørelse 81/691/EØF ⁽²⁾ og trådte for Fællesskabets vedkommende i kraft den 21. maj 1982.
- (2) Konventionen danner rammen om et regionalt samarbejde om bevarelse og forvaltning af de marine levende ressourcer i Antarktis i kraft af, at der er oprettet en kommission for bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »CCAMLR«), og CCAMLR vedtager bevarelsesforanstaltninger, som bliver bindende for de kontraherende parter.
- (3) Som kontraherende part i konventionen bør det påhvile Fællesskabet at sikre, at de foranstaltninger, som CCAMLR har vedtaget, finder anvendelse på EF-fiskerifartøjer.
- (4) Blandt de nævnte foranstaltninger er der mange regler og bestemmelser om kontrol af fiskeri i det af konventionen omfattede område, der skal indsættes i EF-retten som særlige bestemmelser, der supplerer Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 af 12. oktober 1993 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik ⁽³⁾, jf. artikel 1, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 2847/93.

- (5) Nogle af de særlige bestemmelser er blevet optaget i EF-retten ved Rådets forordning (EF) nr. 3943/90 af 19. december 1990 om gennemførelsesbestemmelser til den observations- og inspektionsordning, der er fastlagt i henhold til artikel XXIV i konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis ⁽⁴⁾, Rådets forordning (EF) nr. 66/98 af 18. december 1997 om visse bevarelses- og kontrolforanstaltninger gældende for fiskeriaktiviteter i Antarktis ⁽⁵⁾ og Rådets forordning (EF) nr. 1721/1999 af 29. juli 1999 om indførelse af kontrolforanstaltninger for fartøjer, hvis flagstat ikke er kontraherende part i konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis ⁽⁶⁾.
- (6) For at gennemføre de nye bevarelsesforanstaltninger, som CCAMLR har vedtaget, bør disse forordninger ophæves og afløses af en enkelt forordning, der samler de særlige fiskerikontrolbestemmelser, der følger af de forpligtelser, som påhviler Fællesskabet som kontraherende part i konventionen.
- (7) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages efter Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁷⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

EMNE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Emne

1. Denne forordning fastlægger de generelle principper og betingelser for Fællesskabets anvendelse af:

⁽¹⁾ Udtalelse af 16.12.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EFT L 252 af 5.9.1981, s. 26.

⁽³⁾ EFT L 261 af 20.10.1993, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1954/2003 (EUT L 289 af 7.11.2003, s. 1).

⁽⁴⁾ EFT L 379 af 31.12.1990, s. 45.

⁽⁵⁾ EFT L 6 af 10.1.1998, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2742/1999 (EFT L 341 af 31.12.1999, s. 1).

⁽⁶⁾ EFT L 203 af 3.8.1999, s. 14.

⁽⁷⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- a) de kontrolforanstaltninger, der gælder for fiskerfartøjer, hvis flagstat er kontraherende part i konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »konventionen«), og som i konventionsområdet udøver fiskeri i farvande, der ligger uden for national jurisdiktion
- b) den ordning, der skal fremme, at tredjepartsfartøjer overholder de bevarelsesforanstaltninger, som Kommissionen for Bevarelse af de Marine Levende Ressourcer i Antarktis (i det følgende benævnt »CCAMLR«), har fastsat.

2. Denne forordning indskrænker ikke konventionens bestemmelser og anvendes i overensstemmelse med konventionens målsætning og principper og bestemmelserne i slutakten fra den konference, på hvilken den blev vedtaget.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »konventionsområde«: det område, hvor konventionen finder anvendelse, jf. artikel I i konventionen
- b) »den antarktiske konvergens«: den linje, der forbinder følgende punkter (udtrykt ved længde- og breddegrader): 50° S, 0° -50° S, 30° Ø-45° S, 30° Ø-45° S, 80° Ø-55° S, 80° Ø-55° S, 150° Ø-60° S, 150° Ø-60° S, 50° V-50° S, 50° V-50° S, 0°
- c) »EF-fiskerfartøj«: et fartøj, der sejler under en EF-medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, og som fanger havdyr fra konventionsområdet og har dem om bord
- d) »FOS«: satellitbaseret fartøjsovervågningssystem, der er installeret om bord på EF-fiskerfartøjer i henhold til artikel 3 i forordning (EØF) nr. 2847/93
- e) »nyt fiskeri«: fiskeri efter en art efter en bestemt fangstmetode i et statistisk FAO-underområde, for hvilket CCAMLR aldrig har modtaget:
- i) oplysninger om fordeling, forekomst, demografi, potentielt udbytte og bestandsidentitet baseret på omfattende forskning/undersøgelser eller forsøgsfiskeri
 - ii) data om fangster og fiskeriindsats
- iii) data om fangster og fiskeriindsats i de to seneste fangstperioder, hvor der har fundet fiskeri sted
- f) »forsøgsfiskeri«: fiskeri, der ikke længere betragtes som »nyt fiskeri« som nævnt i litra e). Forsøgsfiskeri klassificeres som sådant, indtil der foreligger tilstrækkelige oplysninger til:
- i) at vurdere målarternes fordeling, forekomst og demografi og derved opnå et skøn over det potentielle udbytte af fiskeriet
 - ii) at nyvurdere fiskeriets potentielle indvirkning på afhængige og tilknyttede arter
 - iii) at CCAMLR's videnskabelige udvalg kan udforme og afgive en udtalelse om rimelige fangstmængder og om indsatsens omfang og fiskeredskaber, hvis det er relevant.
- g) »CCAMLR-inspektør«: en inspektør, der af en kontraherende part i konventionen er udpeget til at gennemføre den kontrolordning, der er nævnt i artikel 1, stk. 1
- h) »CCAMLR-inspektionsordning«: det dokument med den titel, som CCAMLR har vedtaget, og som omhandler kontrol og inspektion til havs af fartøjer, hvis flagstat er kontraherende part i konventionen
- i) »tredjepartsfartøj«: et fartøj, hvis flagstat ikke er kontraherende part i konventionen, og som er observeret under udøvelse af fiskeri i konventionsområdet
- j) »kontraherende part«: en kontraherende part i konventionen
- k) »kontraherende parts fartøj«: et fiskerfartøj, hvis flagstat er kontraherende part i konventionen
- l) »observation«: enhver observation af et tredjepartsfartøj, der foretages af et fartøj, hvis flagstat er kontraherende part i konventionen, og som fisker i konventionsområdet, eller af et fly, som er registreret i en kontraherende part i konventionen, og som overflyver konventionsområdet, eller af en CCAMLR-inspektør.
- m) »IUU-virksomhed«: ulovligt, ureguleret eller urapporteret fiskeri i konventionsområdet
- n) »IUU-fartøj«: fartøj, der udøver ulovligt, ureguleret eller urapporteret fiskeri i konventionsområdet.

KAPITEL II

ADGANG TIL FISKERI I KONVENTIONSOMRÅDET

Artikel 3

Særlig fiskeritilladelse

1. Kun EF-fiskerfartøjer, der har en særlig fiskeritilladelse, som er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 1627/94⁽¹⁾ af den medlemsstat, hvis flag de fører, må på de i tilladelsen anførte betingelser fiske, om bord opbevare, omlade eller lande fiskeressourcer fra konventionsområdet.

2. Senest tre dage efter udstedelsen af den tilladelse, der er nævnt i stk. 1, sender medlemsstaterne Kommissionen følgende oplysninger ad elektronisk vej om det fartøj, som tilladelsen gælder:

- a) fartøjets navn
- b) den periode, hvor det er tilladt at fiske i konventionsområdet, med angivelse af dato for fiskeriets begyndelse og ophør
- c) fiskeriområdet eller -områderne
- d) mållart eller -arter
- e) anvendte fiskeredskaber.

Kommissionen videregiver straks disse oplysninger til CCAMLR's sekretariat.

3. Medlemsstaternes oplysninger til Kommissionen skal også omfatte det interne nummer i fartøjsfortegnelsen i henhold til artikel 1 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2090/98 af 30. september 1998 om Fællesskabets fortegnelse over fiskerfartøjer⁽²⁾ samt oplysninger om fartøjets hjemstedshavn, ejerens eller befragterens navn og angivelse af, at fartøjets fører er underrettet om de gældende regler i den eller de dele af konventionsområdet, hvor fartøjet vil udøve fiskeri.

4. Stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, medmindre andet er fastsat i de særlige bestemmelser i artikel 5, 6, 7 og 8.

5. Medlemsstaterne udsteder ikke nogen særlig fiskeritilladelse til fartøjer, der har til hensigt at udøve langlinefiskeri i konventionsområdet, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8, stk. 3, andet afsnit, i Rådets forordning (EF) nr. 600/2004 af 22. marts 2004 om tekniske foranstaltninger gældende for fiskeri i det område, der er omfattet af konventionen om bevarelse af de marine levende ressourcer i Antarktis.⁽³⁾

6. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

⁽¹⁾ EFT L 171 af 6.7.1994, s. 7.

⁽²⁾ EFT L 266 af 1.10.1998, s. 27. Ophævet ved forordning (EF) nr. 26/2004 (EUT L 5 af 9.1.2004, s. 25).

⁽³⁾ Se side 1 i denne EUT.

Artikel 4

Almindelige adfærdsregler

1. Den særlige fiskeritilladelse, der er nævnt i artikel 3, eller en bekræftet kopi deraf, skal befinde sig om bord på fiskerfartøjet og til enhver tid kunne kontrolleres af en CCAMLR-inspektør.

2. Hver enkelt medlemsstat fører tilsyn med, at alle EF-fiskerfartøjer, der sejler under dens flag, giver den meddelelse om, at de anløber eller forlader en havn, sejler ind i eller forlader konventionsområdet, og deres bevægelser mellem statistiske FAO-underområder og -afsnit.

3. Medlemsstaterne sammenholder oplysningerne i stk. 2 med de oplysninger, de har modtaget via FOS om bord på EF-fartøjerne. De videregiver disse oplysninger ad elektronisk vej til Kommissionen senest to dage efter at have modtaget dem. Kommissionen videregiver straks oplysningerne til CCAMLR's sekretariat.

4. Hvis FOS om bord på et EF-fartøj bryder sammen, giver flagmedlemsstaten hurtigst muligt CCAMLR meddelelse med kopi til Kommissionen om fartøjets navn, tidspunktet, datoen og fartøjets position, da FOS ophørte med at fungere. Flagmedlemsstaten underretter straks CCAMLR med kopi til Kommissionen, så snart FOS igen fungerer.

Artikel 5

Adgang til krabbefiskeri

1. Flagmedlemsstaterne underretter Kommissionen, hvis et EF-fiskerfartøj har til hensigt at udøve krabbefiskeri i det statistiske FAO-underområde 48.3. Underretningen gives fire måneder før, fiskeriet påbegyndes, og skal omfatte fartøjets interne nummer i fartøjsfortegnelsen og dets forsknings- og fiskeriplan.

2. Kommissionen gennemgår underretningen, kontrollerer, om den svarer til de gældende regler, og informerer medlemsstaten om sine konklusioner. Medlemsstaten kan udstede en særlig fiskeritilladelse, når den har modtaget Kommissionens konklusioner, eller senest ti arbejdsdage efter, at konklusionerne er meddelt. Kommissionen underretter CCAMLR herom senest tre måneder før, fiskeriet påbegyndes.

3. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 6

Adgang til nyt fiskeri

1. Det er forbudt at udøve nyt fiskeri i konventionsområdet, medmindre det er blevet tilladt i henhold til stk. 2-5.

2. Kun fartøjer, der er udstyret og indrettet således, at de kan overholde alle de relevante bevarelsesforanstaltninger, som CCAMLR har vedtaget, er berettiget til at deltage i et nyt fiskeri. Fartøjer, der står på CCAMLR's IUU-fartøjsliste som nævnt i artikel 29, er ikke berettiget til at deltage i et nyt fiskeri.

3. Flagmedlemsstaten giver mindst fire måneder før CCAMLR's årlige møde Kommissionen meddelelse om, at et EF-fiskerifartøj påtænker at indlede et nyt fiskeri i konventionsområdet.

Meddelelsen skal være ledsaget af så mange af følgende oplysninger, som medlemsstaten råder over:

- det påtænkte fiskeris art, herunder målarter, fangstmetoder, foreslået område og minimumsfangster, der vil kræves for at udvikle et levedygtigt fiskeri
- biologiske oplysninger baseret på omfattende forsknings-/undersøgelsestogter, såsom oplysninger om fordeling, forekomst, demografi og bestandenes identitet
- nærmere oplysninger om afhængige og tilknyttede arter og sandsynligheden for, at disse arter på nogen måde bliver berørt af det påtænkte fiskeri
- oplysninger baseret på andet fiskeri i området eller tilsvarende fiskeri andetsteds, der kan være til hjælp ved vurderingen af det potentielle udbytte.

4. Kommissionen sender de oplysninger, den har modtaget i henhold til stk. 3 og eventuelle andre relevante oplysninger, som den råder over, til CCAMLR til overvejelse.

5. Hvis CCAMLR godkender et nyt fiskeri, tillades dette fiskeri:

- af Kommissionen, hvis CCAMLR ikke har vedtaget bevarelsesforanstaltninger for det nye fiskeri, eller
- af Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, i alle andre tilfælde.

6. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 7

Adgang til forsøgsfiskeri

1. Det er forbudt at udøve forsøgsfiskeri i konventionsområdet, medmindre det er blevet tilladt i henhold til stk. 2-7.

2. Kun fartøjer, der er udstyret og indrettet således, at de kan overholde alle de relevante bevarelsesforanstaltninger, som CCAMLR har vedtaget, er berettiget til at deltage i et forsøgsfiskeri.

Fartøjer, der står på CCAMLR's IUU-fartøjsliste som nævnt i artikel 29, er ikke berettiget til at deltage i et forsøgsfiskeri.

3. En medlemsstat, der deltager i et forsøgsfiskeri eller påtænker at give et fartøj tilladelse til at tage del i det, udarbejder en forsknings- og fiskeriplan, som den sender direkte til CCAMLR inden en dato, som CCAMLR har fastsat, med kopi til Kommissionen.

Planen omfatter så mange af følgende oplysninger, som medlemsstaten råder over:

- en beskrivelse af, hvordan medlemsstaten har tilrettelagt sine aktiviteter, så de er i overensstemmelse med den dataindsamlingsplan, som CCAMLR's videnskabelige udvalg har opstillet
- forsøgsfiskeriets art, herunder målarter, fangstmetoder, foreslået område og maksimale fangstmængder, der foreslås for den kommende fangstperiode
- biologiske oplysninger baseret på omfattende forsknings-/undersøgelsestogter, såsom oplysninger om fordeling, forekomst, demografi og bestandenes identitet
- nærmere oplysninger om afhængige og tilknyttede arter og sandsynligheden for, at disse arter på nogen måde vil blive berørt af det foreslåede fiskeri
- oplysninger baseret på andet fiskeri i området eller tilsvarende fiskeri andetsteds, der kan være til hjælp ved vurderingen af det potentielle udbytte.

4. En medlemsstat, der deltager i et forsøgsfiskeri, sender hvert år de data, der er anført i dataindsamlingsplanen, som CCAMLR's videnskabelige udvalg har udformet for det pågældende fiskeri, til CCAMLR med kopi til Kommissionen inden udløbet af den frist, som CCAMLR har fastsat.

Hvis de data, der er anført i dataindsamlingsplanen, ikke er blevet sendt til CCAMLR for den seneste fangstperiode, må den medlemsstat, der har undladt at sende sine data, først fortsætte forsøgsfiskeriet, når de relevante data er sendt til CCAMLR med kopi til Kommissionen, og CCAMLR's videnskabelige udvalg har haft mulighed for at gennemgå dem.

5. En medlemsstat skal, inden den giver sine fartøjer tilladelse til at tage del i et forsøgsfiskeri, der allerede er i gang, mindst tre måneder inden CCAMLR's årlige møde give CCAMLR meddelelse herom med kopi til Kommissionen. Først når mødet er afsluttet, giver den pågældende medlemsstat fartøjerne tilladelse til at tage del i fiskeriet.

6. Medlemsstaten giver mindst tre måneder før hver fangstbegyndelse CCAMLR's sekretariat direkte besked om navn, type, størrelse, registreringsnummer og radiokaldesignal for hvert fartøj, der deltager i forsøgsfiskeriet, med kopi til Kommissionen.

7. Fiskerikapaciteten og -indsatsen begrænses af en præventiv maksimal fangstmængde, som ikke er større end den mængde, der er nødvendig for at opnå de i dataindsamlingsplanen omhandlede oplysninger og foretage de i artikel 2, litra f), omhandlede vurderinger.

8. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 8

Adgang til fiskeri i forskningsøjemed

1. Medlemsstater, hvis fartøjer påtænker at drive videnskabelig fiskeriforskning, skal, hvis den anslåede fangst forventes at blive på mindre end 50 tons fisk, heraf højst 10 tons *Dissostichus spp.*, og under 0,1 % af den tilladte fangstmængde for lyskrebs, tiarmet blæksprutte og krabbe, sende følgende oplysninger direkte til CCAMLR med kopi til Kommissionen:

- fartøjets navn
- fartøjets havnekendingsmærke
- afsnit og underområde, hvor forskningen skal gennemføres

d) anslåede datoer for indsejling i og udsejling af konventionsområdet

e) formålet med forskningen

f) fiskeredskaber, der forventes anvendt.

2. Bevarelsesforanstaltninger vedrørende forskrifter for maskestørrelser, forbud mod redskabstyper, lukkede områder, fangstperioder og størrelsesbegrænsninger og krav gældende for rapporteringssystemer bortset fra dem, der er fastsat i artikel 9, stk. 6, og artikel 16, stk. 1, gælder ikke for de i stk. 1 omhandlede EF-fartøjer.

3. Medlemsstater, hvis fartøjer påtænker at gennemføre videnskabelig fiskeriforskning, skal, hvis den anslåede fangst forventes at blive på mindre end 50 tons eller over 10 tons *Dissostichus spp.* eller over 0,1 % af den tilladte fangstmængde for lyskrebs, tiarmet blæksprutte og krabbe, sende forskningsplanerne i overensstemmelse med standardiserede retningslinjer og formater, der er vedtaget af CCAMLR's videnskabelige udvalg, til CCAMLR med kopi til Kommissionen mindst seks måneder før forskningens forventede påbegyndelse. Det planlagte forskningsfiskeri må ikke påbegyndes, før CCAMLR har afsluttet gennemgangen og meddelt sin afgørelse.

4. Medlemsstaterne sender CCAMLR fangst- og indsatsdata for de enkelte træk for al videnskabelig fiskeriforskning, der er omfattet af stk. 1, 2 og 3, med kopi til Kommissionen. Medlemsstaterne sender CCAMLR et resumé af resultaterne med kopi til Kommissionen senest 180 dage efter forskningens afslutning. Medlemsstaterne sender CCAMLR en udførlig rapport om forskningsresultaterne med kopi til Kommissionen senest tolv måneder efter forskningens afslutning.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

KAPITEL III

RAPPORTERINGSSYSTEM

AFDELING 1

FANGST- OG INDSATSRAPPORT

Artikel 9

Fangst- og indsatsrapport

1. For EF-fiskerifartøjer gælder der tre forskellige fangst- og indsatsrapporteringssystemer for de rapporteringsperioder, der er nævnt i artikel 10, 11 og 12, afhængigt af hvilke arter og statistiske FAO-områder, -underområder eller -afsnit det drejer sig om.

2. Fangst- og indsatsrapporten skal omfatte følgende oplysninger for den pågældende periode:

- fartøjets navn

b) fartøjets havnekendingsmærke

c) den samlede fangst af den pågældende art

d) det samlede antal fiskedage og -timer

e) fangsten af alle arter og bifangstarter, der er beholdt om bord, i rapporteringsperioden

f) antallet af kroge, når der er tale om langlinefiskeri.

3. Førere af EF-fiskerifartøjer skal indsende en fangst- og indsatsrapport til myndighederne i flagmedlemsstaten senest dagen efter den relevante rapporteringsperiodes udgang, jf. artikel 10, 11 og 12.

4. Senest tre dage efter hver rapporteringsperiodes udgang sender medlemsstaterne ad elektronisk vej Kommissionen fangst- og indsatsrapporten fra hvert enkelt fiskerfartøj, der fører deres flag og er registreret på deres område. Den pågældende rapporteringsperiode skal være angivet i fangst- og indsatsrapporten.

5. Senest fem dage efter hver rapporteringsperiodes udgang sender Kommissionen CCAMLR de fangst- og indsatsrapporter, den har modtaget i henhold til stk. 3.

6. Fangst- og indsatsrapporteringssystemerne gælder for de arter, der tages med henblik på videnskabelig forskning, når fangsten i en given periode overstiger 5 tons, medmindre der gælder mere specielle regler for de særlige arter.

7. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 10

Månedligt fangst- og indsatsrapporteringssystem

1. I forbindelse med det månedlige fangst- og indsatsrapporteringssystem er rapporteringsperioden lig med en kalendermåned.

2. Dette gælder for:

a) fiskeri efter *Electrona carlsbergi* i det statistiske FAO-underområde 48.3

b) fiskeri efter *Euphausia superba* i det statistiske FAO-område 48 og de statistiske FAO-afsnit 58.4.2 og 58.4.1.

3. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 11

Tidages fangst- og indsatsrapporteringssystem

1. I forbindelse med tidages fangst- og indsatsrapporteringssystemet inddeles kalendermånedens i tre rapporteringsperioder betegnet ved bogstaverne A, B og C, der går fra dag 1 til dag 10, dag 11 til dag 20 og dag 21 til den sidste dag i måneden.

2. Dette gælder for:

a) fiskeri efter *Champscephalus gunnari* og *Dissostichus eleginoides* og andre dybhavsarter i det statistiske FAO-afsnit 58.5.2

b) forsøgsfiskeri efter blæksprutter, *Martialia hyadesi*, i det statistiske FAO-underområde 48.3

c) fiskeri efter krabbe, *Paralomis* spp. (orden Decapoda, underorden Reptantia), i det statistiske FAO-underområde 48.3, dog ikke fiskeri, der gennemføres i første fase af CCAMLR-forsøgsfiskeriordningen for samme art og underområde.

3. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 12

Femdages fangst- og indsatsrapporteringssystem

1. I forbindelse med femdages fangst- og indsatsrapporteringssystemet inddeles kalendermånedens i seks rapporteringsperioder betegnet ved bogstaverne A, B, C, D, E og F, der går fra dag 1 til dag 5, dag 6 til dag 10, dag 11 til dag 15, dag 16 til dag 20, dag 21 til dag 25 og dag 26 til den sidste dag i måneden.

2. Dette gælder for hver fangstperiode for:

a) fiskeri efter *Champscephalus gunnari* i det statistiske FAO-underområde 48.3

b) fiskeri efter *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-underområde 48.3 og 48.4.

c) forsøgsfiskeri efter *Dissostichus eleginoides* i hele konventionsområdet efter finskala-rektangel som defineret i artikel 2, litra d), i forordning (EF) nr. 600/2004.

3. Når CCAMLR har meddelt, at et fiskeri er lukket, fordi der ikke er blevet indsendt en fangst- og indsatsrapport som nævnt i denne artikel, skal det eller de pågældende fartøjer straks indstille det pågældende fiskeri. Fartøjerne må først genoptage deres aktiviteter, når CCAMLR har fået tilsendt den manglende rapport eller eventuelt en forklaring på de tekniske vanskeligheder, der er skyld i den manglende rapportering.

4. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

AFDELING 2

Artikel 14

DETALJEREDE MÅNEDLIGE RAPPORTERINGER AF DATA OM TRAWL-, LANGLINE- OG TEJNEFISKERI

Artikel 13

Detaljeret månedlig rapportering af fangst- og indsatsdata

1. For hver fangstperiode skal EF-fiskerfartøjer senest den 15. i den måned, der følger efter den måned, hvor de har udøvet fiskeri, sende flagmedlemsstatens myndigheder detaljerede fangst- og indsatsdata for den pågældende måned vedrørende trawl-, langline- eller tejnepfiskeri for følgende arter og områder:

- a) *Champocephalus gunnari* i det statistiske FAO-afsnit 58.5.2 og det statistiske FAO-underområde 48.3
- b) *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-underområde 48.3 og 48.4
- c) *Dissostichus eleginoides* i det statistiske FAO-afsnit 58.5.2
- d) *Electrona carlsbergi* i det statistiske FAO-underområde 48.3
- e) *Martialia hyadesi* i det statistiske FAO-underområde 48.3
- f) *Paralomis* spp. (orden Decapoda, underorden Reptantia), i det statistiske FAO-underområde 48.3, dog ikke fiskeri, der gennemføres i første fase af CCAMLR-forsøgsfiskeriordningen for samme art og underområde

2. Dataene rapporteres for hver udsætning, når det gælder fiskeri som nævnt i stk. 1, litra b) og f), og for hvert træk i andre tilfælde.

3. Alle fangster af målarter og bifangstarter rapporteres efter art. Dataene skal omfatte antallet af havfugle og havpattedyr af hver art, der er fanget og genudsat eller aflivet.

4. Ved udgangen af hver kalendermåned sender medlemsstaterne de data, der er nævnt i stk. 1, 2 og 3, til Kommissionen. Kommissionen videresender straks dataene til CCAMLR.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Detaljeret månedlig rapportering af biologiske data

1. EF-fiskerfartøjer skal på de samme betingelser og for de samme fiskerier som dem, der er nævnt i artikel 13, sende flagmedlemsstatens myndigheder oplysninger om længdesammensætningen i repræsentative prøver af de målarter og bifangstarter, som er fanget.

2. Ved en fisks længde forstås den samlede længde rundet ned til nærmeste hele cm, og de repræsentative prøver skal tages fra et enkelt finskala-rektangel (0,5° bredde × 1° længde). Hvis et fartøj sejler fra et finskala-rektangel til et andet i løbet af en måned, skal der gives oplysninger om længdesammensætningen for hvert finskala-rektangel.

3. Ved rapportering i forbindelse med fiskeri som nævnt i artikel 13, stk. 1, litra d), skal den repræsentative prøve bestå af mindst 500 fisk.

4. Ved udgangen af hver måned sender medlemsstaterne de modtagne oplysninger til Kommissionen, som straks videresender dem til CCAMLR.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 15

Lukning af et fiskeri på grund af manglende rapportering

Når CCAMLR meddeler en medlemsstat, at et fiskeri er lukket, fordi der mangler en rapport som fastsat i artikel 13 eller 14, stopper medlemsstaten straks de pågældende fartøjers fiskeri.

AFDELING 3

ÅRLIG MEDDELELSE AF FANGSTER

Artikel 16

Meddelelse af samlede fangster

1. Medlemsstaterne meddeler den 31. juli hvert år Kommissionen de samlede fangster, som EF-fartøjer, der fører deres flag, har taget det foregående år, fordelt på de enkelte fartøjer, jf. dog artikel 15 i forordning (EØF) nr. 2847/93.

2. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

*Artikel 17***Meddelelse af samlede data om lyskrebsfiskeri**

1. EF-fiskerfartøjer, der har deltaget i lyskrebsfiskeri i konventionsområdet, skal senest den 1. januar hvert år sende flagmedlemsstatens myndigheder detaljerede fangst- og indsatsdata for den foregående fangstperiode.
2. Medlemsstaterne samler de detaljerede fangst- og indsatsdata pr. rektangel på 10 x 10 sømil og pr. tidages periode og sender dem til Kommissionen senest den 1. marts hvert år.
3. I forbindelse med de detaljerede fangst- og indsatsdata inddeles kalendermåneden i tre tidages rapporteringsperioder, der går fra dag 1 til dag 10, dag 11 til dag 20 og dag 21 til den sidste dag i måneden. Disse tidages rapporteringsperioder betegnes ved bogstaverne A, B og C.
4. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

*Artikel 18***Meddelelse af krabbefangster i det statistiske FAO-underområde 48.3**

1. EF-fiskerfartøjer, der fisker efter krabber i det statistiske FAO-underområde 48.3, sender senest den 25. september hvert år Kommissionen data om, hvordan fiskeriet er forløbet, og

hvor store krabbefangster der er taget inden den 31. august samme år. Kommissionen sender disse data til CCAMLR senest den 30. september hvert år.

2. Dataene om de fangster, der er taget fra den 31. august hvert år, skal meddeles Kommissionen senest to måneder efter, at fiskeriet er lukket. Kommissionen videresender disse data til CCAMLR senest tre måneder efter, at fiskeriet er lukket.

3. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

*Artikel 19***Detaljerede fangst- og indsatsdata om forsøgsfiskeri efter blæksprutter i det statistiske FAO-underområde 48.3**

1. EF-fiskerfartøjer, der fisker efter blæksprutter (*Martialia hyadesi*) i det statistiske FAO-underområde 48.3, sender den 25. september hvert år Kommissionen detaljerede fangst- og indsatsdata om dette fiskeri. Dataene skal omfatte antallet af havfugle og havpattedyr af hver art, der er fanget og genudsat eller aflivet. Kommissionen videresender disse data til CCAMLR den 30. september hvert år.
2. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

KAPITEL IV

KONTROL OG INSPEKTION

AFDELING 1

KONTROL OG INSPEKTION TIL HAVS

*Artikel 20***Anvendelsesområde**

Bestemmelserne i dette kapitel gælder for EF-fiskerfartøjer og fiskerfartøjer, der sejler under en anden kontraherende parts flag.

*Artikel 21***CCAMLR-inspektører, som medlemsstaterne har udpeget til at føre kontrol på havet**

1. Medlemsstaterne kan udpege CCAMLR-inspektører, der kan gå om bord på ethvert EF-fiskerfartøj eller efter aftale med en anden kontraherende part om bord på et af dennes fartøjer, der er beskæftiget med eller skal til at fange marine levende ressourcer eller udføre videnskabelig fiskeriforskning i konventionsområdet.
2. CCAMLR-inspektørerne fører i konventionsområdet kontrol med andre kontraherende parters fartøjer end EF-fartøjer for at påse, at de overholder CCAMLR's bevarelsesfor-

anstaltninger, og når det gælder EF-fiskerfartøjer, at de overholder alle EF-bevarelses- og kontrolforanstaltninger, der gælder for disse fartøjer.

3. CCAMLR-inspektørerne skal være fortrolige med det fiskeri og den videnskabelige forskning, der skal inspiceres, samt konventionens bestemmelser og de bevarelsesforanstaltninger, der er vedtaget i henhold til den. Medlemsstaterne skal udstede et bevis for, at de inspektører, de udpeger, har de krævede kvalifikationer.

4. Inspektørerne skal være statsborgere i den medlemsstat, som udpeger dem, og de er under udførelsen af deres kontrolopgaver udelukkende underkastet denne medlemsstats jurisdiktion. De har status af skibsofficerer og skal kunne kommunikere på det sprog, der tales i den flagstat, som de fartøjer, hvorpå de udfører deres opgaver, henhører under.

5. CCAMLR-inspektørerne skal have et identitetskort på sig, der er godkendt eller foreskrevet af CCAMLR og udstedt af den medlemsstat, der har udpeget dem. Af dette dokument skal det fremgå, at inspektøren er beføjet til at føre kontrol i henhold til CCAMLR-kontrolordningen.

6. Medlemsstaterne sender senest 14 dage efter, at inspektørerne er udpeget, CCAMLR's sekretariat inspektørernes navne med kopi til Kommissionen.

7. Medlemsstaterne samarbejder indbyrdes og med Kommissionen om at anvende ordningen.

8. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 22

Aktiviteter, der kan underkastes inspektion

Forskning og udnyttelse af marine levende ressourcer, der finder sted i konventionsområdet, kan underkastes inspektion. Det formodes, at sådanne aktiviteter finder sted, hvis CCAMLR-inspektøren konstaterer, at et fartøjs aktiviteter opfylder mindst et af følgende fire kriterier, og dette ikke bestrides:

- a) fiskeredskabet er i brug, har netop været i brug eller er klar til at blive taget i brug, hvilket baseres på følgende:
 - i) net, liner eller tejner er sat ud
 - ii) net og travlskovle er tilrigget
 - iii) der er sat agn på kroge, tejner og fælder er forsynet med agn, eller agnen er optøet og klar til brug
 - iv) logbogen viser, at der netop er udøvet fiskeri, eller at det er ved at blive påbegyndt
- b) der er ved at blive behandlet eller er netop blevet behandlet fisk, som findes i konventionsområdet, hvilket baseres på følgende:
 - i) der opbevares friske fisk eller fiskeaffald om bord
 - ii) der er fisk under indfrysning
 - iii) der foreligger oplysninger om behandling
- c) fartøjets fiskeredskab er sat ud, hvilket baseres på følgende:
 - i) fiskeredskabet er forsynet med fartøjets kendingsmærke
 - ii) fiskeredskabet svarer til det, der befinder sig om bord på fartøjet
 - iii) det fremgår af logbogen, at redskabet er sat ud
- d) der opbevares fisk (eller produkter deraf) af arter, som findes i konventionsområdet, om bord på fartøjet.

Artikel 23

Identifikation af fartøjer med inspektører om bord

1. Fartøjer med CCAMLR-inspektører om bord skal føre et særligt flag eller en særlig vimpel, der er godkendt af CCAMLR, til angivelse af, at de ombordværende inspektører udfører kontrolopgaver i henhold til CCAMLR-kontrolordningen.

2. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 24

Procedurer for inspektion til havs

1. Ethvert EF-fartøj, der befinder sig i konventionsområdet med henblik på fangst af eller videnskabelig forskning i marine levende ressourcer, har, når et skib med en CCAMLR-inspektør om bord giver det efter den internationale signalkode aftalte signal i henhold til artikel 23, pligt til at stoppe eller træffe andre nødvendige foranstaltninger, der gør det lettere for inspektøren sikkert og hurtigt at gå om bord i fartøjet, medmindre fartøjet er i færd med aktiv udøvelse af fiskeri, i hvilket tilfælde det skal efterkomme sin forpligtelse så hurtigt som muligt.

2. Skibsføreren skal give inspektøren, der kan ledsages af assistenter, tilladelse til at gå om bord i fartøjet. CCAMLR-inspektøren foreviser det dokument, der er nævnt i artikel 21, stk. 5, når han går om bord. Skibsføreren skal bistå CCAMLR-inspektørerne ved udførelsen af deres opgaver. Dette indbefatter adgang til at bruge kommunikationsanlægget.

3. Inspektionen skal foretages, så den er til mindst mulig gene og ulejlighed for fartøjet. Der kan kun forlanges oplysninger i det omfang, det er nødvendigt for at fastslå kendsgerninger i forbindelse med overholdelsen af CCAMLR's bevarelsesforanstaltninger, som gælder for den pågældende flagstat.

4. CCAMLR-inspektørerne er bemyndiget til at kontrollere fangster, net eller andet fiskeudstyr samt fiskeri- og forskningsaktiviteter. De har også adgang til optegnelser og rapporter med fangst- og positionsdata i det omfang, det er nødvendigt for udøvelsen af deres opgaver. Inspektørerne kan tage fotos og/eller videofilme, hvis det er nødvendigt for at dokumentere en formodet overtrædelse af gældende CCAMLR-bevarelsesforanstaltninger.

5. CCAMLR-inspektørerne fastgør et af CCAMLR godkendt identifikationsmærke til net eller andet fiskeudstyr, som menes at være blevet anvendt i strid med gældende CCAMLR-bevarelsesforanstaltninger. De angiver dette i den rapport, der er nævnt i artikel 25, stk. 3 og 4.

6. Hvis et fartøj nægter at stoppe eller på anden måde gøre det lettere for en inspektør at gå om bord, eller hvis et fartøjs fører eller besætning vanskeliggør en inspektørs tilladte virksomhed, udarbejder den pågældende inspektør en udførlig rapport med en fuldstændig beskrivelse af alle forhold og sender rapporten til den stat, der har udpeget vedkommende, så den kan blive videresendt i henhold til artikel 25.

Vanskeliggørelse af en inspektørs arbejde eller manglende imødekommelse af en inspektørs rimelige anmodninger i forbindelse med udførelsen af dette arbejde, behandles af flagmedlemsstaten, som om inspektøren var en af den pågældende medlemsstats egne inspektører.

Flagmedlemsstaten aflægger i henhold til artikel 26 rapport om foranstaltninger, der er truffet i henhold til dette stykke.

7. CCAMLR-inspektøren udleverer, inden han forlader et fartøj, der er blevet inspiceret, et eksemplar af den udfyldte inspektionsrapport, der er nævnt i artikel 25, til skibsføreren.

8. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 25

Inspektionsrapport

1. Ved enhver inspektion til havs i henhold til artikel 24 udfærdiges der en inspektionsrapport i den af CCAMLR godkendte form i henhold til følgende bestemmelser:

- a) CCAMLR-inspektøren skal indberette enhver formodet overtrædelse af de gældende bevarelsesforanstaltninger. Inspektøren giver under inspektionen skibsføreren mulighed for i samme inspektionsrapport at fremsætte bemærkninger angående ethvert kontrolspørgsmål.
- b) Inspektørerne underskriver inspektionsrapporten. Det inspirerede fartøjs fører opfordres til at underskrive inspektionsrapporten som en bekræftelse på at have modtaget den.

2. CCAMLR-inspektøren sender senest 15 dage efter at være gået i havn en kopi af inspektionsrapporten vedlagt de fotos og/eller videofilm, som han måtte have taget, til den medlemsstat, som har udpeget ham.

3. Den medlemsstat, der har udpeget CCAMLR-inspektøren, sender senest 15 dage efter at have modtaget inspektionsrapporten CCAMLR en kopi af den vedlagt fotos og videofilm i to eksemplarer.

Medlemsstaten sender en kopi af rapporten vedlagt fotos og videofilm til Kommissionen senest syv dage efter at have modtaget den tillige med andre rapporter eller yderligere oplysninger, som den siden måtte have sendt til CCAMLR i forbindelse med inspektionsrapporten.

4. En medlemsstat, der har modtaget en inspektionsrapport eller andre rapporter eller yderligere oplysninger (herunder rapporterne i henhold til artikel 24, stk. 6) om et fartøj, der sejler under dens flag, fremsender en kopi til CCAMLR og fremsender også straks en kopi til Kommissionen sammen med en kopi af alle de bemærkninger, den måtte have sendt til CCAMLR som følge af modtagelsen af disse rapporter eller oplysninger.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 26

Procedure ved overtrædelse

1. Hvis det ved inspektion foretaget i henhold til CCAMLR-kontrolordningen fastslås, at der er blevet overtrådt foranstaltninger, som er vedtaget i henhold til konventionen, træffer flagmedlemsstaten forholdsregler over for de fysiske eller juridiske personer, der er ansvarlige for overtrædelsen af de foranstaltninger, som er vedtaget i henhold til konventionen, i henhold til artikel 25 i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik⁽¹⁾.

2. Flagmedlemsstaten skal senest 14 dage efter, at der er udtaget stævning eller indledt en retssag, informere CCAMLR og Kommissionen og holde dem underrettet om proceduren og dens udfald.

3. Mindst en gang om året underretter flagmedlemsstaten skriftligt CCAMLR om resultaterne af de retsforfølgninger, der er nævnt i stk. 1, og de sanktioner, som er fastsat. Er retsforfølgningen ikke afsluttet, udfærdiges der en rapport. Hvis der ikke er indledt retsforfølgning, eller hvis den ikke har givet resultat, skal der redegøres for dette i rapporten. Flagmedlemsstaten sender en kopi af rapporten til Kommissionen.

4. Flagmedlemsstaternes sanktioner ved overtrædelser af CCAMLR's bevarelsesforanstaltninger skal være tilstrækkeligt strenge til at sikre, at foranstaltningerne overholdes, overtrædelser hindres og eventuelle overtrædere fratages den økonomiske fordel ved deres ulovlige virksomhed.

5. Flagmedlemsstaten påser, at et fartøj, der er blevet taget i at overtræde CCAMLR's bevarelsesforanstaltninger, ikke udøver noget fiskeri i konventionsområdet, før de bøder, det er blevet pålagt, er betalt, og eventuelle påbud efterkommet.

⁽¹⁾ EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59.

6. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

AFDELING 2

KONTROL OG INSPEKTION I HAVN

Artikel 27

Kontrol og inspektion i havn

1. Medlemsstaterne inspicerer alle fiskerfartøjer, der anløber deres havne med *Dissostichus* spp. om bord.

Formålet med inspektionerne er fastslå:

- a) om den fangst, der skal landes eller omlades:
 - i) ledsages af det *Dissostichus*-fangstdokument, der kræves ved Rådets forordning (EF) nr. 1035/2001 af 22. maj 2001 om en dokumentationsordning for fangster af *Dissostichus* spp. ⁽¹⁾
 - ii) svarer til de oplysninger, der står i dokumentet
 - b) om fartøjets fiskeri, hvis det har fisket i konventionsområdet, var i overensstemmelse med CCAMLR's bevarelsesforanstaltninger.
2. For at lette inspektionerne kræver medlemsstaterne, at de berørte fartøjer anmelder deres ankomst til havnen i forvejen, og at de skriftligt erklærer, at de ikke har udøvet eller medvirket til ulovligt, ureguleret eller urapporteret fiskeri i konventionsområdet. Fartøjer, der ikke har erklæret ikke at have deltaget i

ulovligt, ureguleret eller urapporteret fiskeri, eller som ikke har afgivet nogen erklæring, nægtes bortset fra nødtilfælde adgang til havnen.

Havnemedlemsstatens myndigheder inspicerer hurtigst muligt de fartøjer, der har tilladelse til at anløbe havnen, og senest 48 timer efter deres ankomst.

Inspektionerne må ikke pålægge fartøj eller besætning urimelige byrder og skal foregå i henhold til CCAMLR-inspektionsordningens regler.

3. Hvis der foreligger beviser for, at fartøjet har fisket i strid med CCAMLR's bevarelsesforanstaltninger, giver havnemedlemsstatens myndigheder ikke tilladelse til landing og/eller omladning af fangsten.

Havnemedlemsstaten underretter flagstaten om resultaterne og samarbejder med den, så den kan foretage en undersøgelse af den formodede overtrædelse og om nødvendigt iværksætte de sanktioner, der gælder ifølge dens nationale lovgivning.

4. Medlemsstaterne underretter hurtigst muligt CCAMLR om ethvert fartøj som nævnt i stk. 1, der er blevet nægtet adgang til en havn eller tilladelse til at lande eller omlade *Dissostichus* spp. Medlemsstaterne sender samtidig en kopi af disse oplysninger til Kommissionen.

5. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

KAPITEL V

FARTØJER, DER UDØVER ULOVLIGT, UREGULERET ELLER URAPPORTERET (IUU) FISKERI I KONVENTIONSOMRÅDET

AFDELING 1

KONTRAHERENDE PARTS FARTØJER

Artikel 28

IUU-virksomhed, som udøves af en kontraherende parts fartøjer

1. Ved anvendelsen af denne afdeling kan en kontraherende parts fartøj formodes at have udøvet IUU-virksomhed, der har undergraved CCAMLR-bevarelsesforanstaltningernes effektivitet, hvis det har:

- a) udøvet fiskeri i konventionsområdet uden den særlige fiskeritilladelse, der er nævnt i artikel 3, eller hvis det drejer sig om et fartøj, der ikke er et EF-fiskerfartøj, uden en licens, der er udstedt i henhold til CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne, eller i strid med betingelserne i tilladelsen eller licensen

b) undladt at registrere eller anmelde de fangster, det har taget i konventionsområdet, i henhold til rapporteringssystemet for det fiskeri, de har udøvet, eller afgivet urigtige anmeldelser

c) fisket i perioder, hvor fiskeriet er lukket, eller i lukkede områder i strid med CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne

d) anvendt forbudte redskaber i strid med CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne

e) omladet fangster fra fartøjer, der står på CCAMLR's IUU-fartøjsliste, eller deltaget i fælles fiskeri med disse fartøjer

f) udøvet fiskeri i strid med andre CCAMLR-bevarelsesforanstaltninger på en måde, der undergraver konventionens mål, jf. artikel XXII i konventionen

g) udøvet fiskeri i farvande, der støder op til øer inden for konventionsområdet, og som alle parter anerkender som hørende under en stats højhedsområde, på en måde, der undergraver målene i CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne.

⁽¹⁾ EFT L 145 af 31.05.2001, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 669/2003 (EUT L 97 af 15.4.2003, s. 1).

2. Når det gælder EF-fiskerfartøjer, betragtes henvisninger til CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne i stk. 1 som henvisninger til de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 600/2004, i forordning (EF) nr. 1035/2001 eller i forordningen om den årlige fastsættelse af fiskerimulighederne og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EF-farvande og for EF-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger, som alle gennemfører disse foranstaltninger.

Artikel 29

Identifikation af fartøjer, der udøver IUU-virksomhed

1. Medlemsstaterne, der modtager behørigt dokumenterede oplysninger om fartøjer, der opfylder et eller flere af kriterierne i artikel 28, bl.a. på grundlag af anvendelsen af artikel 19-26, meddeler disse oplysninger til Kommissionen senest den 20. april året efter, at de pågældende aktiviteter har fundet sted.

Kommissionen sender straks, og senest den 30. april, CCAMLR de oplysninger, den har modtaget fra medlemsstaterne.

2. Kommissionen sender straks efter at have modtaget CCAMLR's udkast til liste over kontraherende parters fartøjer, som formodes at have udøvet IUU-virksomhed, medlemsstaterne dette listeudkast.

Den medlemsstat eller de medlemsstater, hvis fartøjer står på listeudkastet, sender senest den 1. juni Kommissionen deres bemærkninger, eventuelt vedlagt kontrollerbare FOS-data og andre oplysninger, hvoraf det fremgår, at de pågældende fartøjer ikke har udøvet fiskeri i strid med CCAMLR-bevarelsesforanstaltningerne eller haft mulighed for at udøve fiskeriaktiviteter i konventionsområdet. Kommissionen videresender disse bemærkninger og yderligere oplysninger til CCAMLR senest den 30. juni.

3. Ved modtagelsen af det listeudkast, der er nævnt i stk. 2, overvåger medlemsstaterne nøje de fartøjer, der står på listen, for at spore deres aktiviteter og fastslå, om de eventuelt har skiftet navn, flagstat eller ejer.

4. Kommissionen sender straks efter at have modtaget CCAMLR's liste over kontraherende parters fartøjer, som står på den foreløbige IUU-fartøjsliste, medlemsstaterne denne liste. Medlemsstaterne sender Kommissionen eventuelle yderligere bemærkninger eller oplysninger om fartøjerne på listen senest to måneder før CCAMLR's næste årlige møde. Kommissionen videresender straks disse yderligere bemærkninger og oplysninger til CCAMLR.

5. Kommissionen underretter hvert år medlemsstaterne om den IUU-fartøjsliste, som CCAMLR har opstillet.

Artikel 30

Foranstaltninger over for kontraherende parters fartøjer

1. Medlemsstaterne træffer i henhold til deres nationale lovgivning og EF-lovgivningen alle de foranstaltninger, der er nødvendige, for:

- a) at der ikke udstedes nogen særlig fiskeritilladelse som nævnt i artikel 3 til at fiske i konventionsområdet til EF-fiskerfartøjer, som står på IUU-fartøjslisten
- b) at der ikke udstedes nogen licens eller særlig fiskeritilladelse til at fiske i farvande under deres højhedsområde eller jurisdiktion til fartøjer, som står på IUU-fartøjslisten
- c) at fartøjer, som står på IUU-fartøjslisten, ikke får lov at føre deres flag
- d) at fartøjer, der står på IUU-fartøjslisten, og som anløber deres havne frivilligt, inspiceres i havn i henhold til artikel 27.

2. Følgende aktiviteter er forbudt:

- a) som undtagelse fra artikel 11 i forordning (EØF) nr. 2847/93 at EF-fiskerfartøjer, hjælpefartøjer, moderskibe og fragtskibe deltager i omladning eller fælles fiskeri med fartøjer, som står på IUU-fartøjslisten
- b) at fartøjer, der står på IUU-fartøjslisten, og som frivilligt anløber havn, dér lander eller omlader fangster
- c) at befragte fartøjer, som står på IUU-fartøjslisten
- d) at importere *Dissostichus* spp. fra fartøjer, som står på IUU-fartøjslisten.

3. Medlemsstaterne validerer ikke eksport eller reeksportdokumenter, der ledsager en ladning *Dissostichus* spp., i henhold til forordning (EF) nr. 1035/2001, hvis det erklæres, at den pågældende ladning er blevet fanget af et fartøj, der står på IUU-fartøjslisten.

4. Kommissionen indsamler og udveksler behørigt dokumenterede oplysninger med andre kontraherende parter eller samarbejdende tredjeparter, organisationer eller fiskeriorganisationer for at spore, kontrollere og forebygge anvendelsen af falske import-/eksportlicenser for fisk fra fartøjer, der står på IUU-fartøjslisten.

AFDELING 2

TREDJEPARTSFARTØJER

Artikel 31

Foranstaltninger vedrørende kontraherende parter statsborgere

Medlemsstaterne samarbejder og træffer alle nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med national lovgivning og EF-lovgivning med henblik på:

- a) at sikre, at statsborgere, der er hører ind under deres jurisdiktion, ikke støtter eller udøver IUU-fiskeri, herunder forhyring om bord på fartøjer, der figurerer på den i artikel 29 omhandlede IUU-liste
- b) at finde frem til de statsborgere, der er rederne eller de konkrete ejere af fartøjer, der er involveret i IUU-fiskeri.

Medlemsstaterne sikrer, at sanktioner for IUU-fiskeri, der gælder for statsborgere under deres jurisdiktion, er tilstrækkeligt strenge til at forhindre, afskrække fra og afskaffe IUU-fiskeri og til, at overtrædere fratages de økonomiske fordele, der stammer fra sådanne ulovlige aktiviteter.

Artikel 32

IUU-virksomhed, som udøves af tredjepartsfartøjer

1. Et tredjepartsfartøj, der er observeret under udøvelse af fiskeri i konventionsområdet, eller som er blevet nægtet adgang til en havn, landing eller omladning i henhold til artikel 27, formodes at have udøvet IUU-virksomhed, der har undergravet CCAMLR-bevarelsesforanstaltningernes effektivitet.
2. Ved omladning i eller uden for konventionsområdet, der involverer et observeret tredjepartsfartøj, gælder formodningen om, at CCAMLR-bevarelsesforanstaltningernes effektivitet er undergravet, for ethvert andet tredjepartsfartøj, der har været involveret i denne virksomhed med dette fartøj.

Artikel 33

Inspektion af tredjepartsfartøjer

1. Medlemsstaterne sørger for, at deres myndigheder inspicerer hvert eneste tredjepartsfartøj, jf. artikel 32, der anløber deres havne, i henhold til artikel 27.

2. Fartøjer, der inspiceres i henhold til stk. 1, må ikke lande eller omlade nogen fiskearter, de har om bord, og som er omfattet af CCAMLR-bevarelsesforanstaltninger, medmindre det kan dokumentere, at fisken er fanget i overensstemmelse med disse foranstaltninger og konventionens bestemmelser.

Artikel 34

Oplysninger om tredjepartsfartøjer

1. En medlemsstat, der observerer tredjepartsfartøjet eller nægter det adgang til havn, landing eller omladning i henhold til artikel 32 og 33, forsøger at informere fartøjet om, at det formodes at undergrave konventionens mål, og at disse oplysninger vil blive udsendt til alle kontraherende parter, CCAMLR og fartøjets flagstat.
2. Medlemsstaterne sender straks sine oplysninger til Kommissionen om observationer, nægtelse af adgang til havn, landinger eller omladninger og resultaterne af alle inspektioner i deres havne og eventuelle efterfølgende foranstaltninger, de har truffet over for det pågældende fartøj. Kommissionen videresender straks oplysningerne til CCAMLR.

3. Medlemsstaterne kan til enhver tid med henblik på øjeblikkelig videresendelse til CCAMLR sende Kommissionen yderligere oplysninger, der kan være relevante for at kunne identificere tredjepartsfartøjer, som kan være ved at udøve IUU-fiskeri i konventionsområdet.

4. Kommissionen underretter hvert år medlemsstaterne om de tredjepartsfartøjer, der står på den IUU-fartøjsliste, som CCAMLR har opstillet.

Artikel 35

Foranstaltninger over for tredjepartsfartøjer

- Artikel 30, stk. 1, 2 og 3, finder tilsvarende anvendelse på tredjepartsfartøjer, som står på IUU-fartøjslisten som nævnt i artikel 34, stk. 4.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 36

Gennemførelse

De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre artikel 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 og 27, fastsættes efter proceduren i artikel 37, stk. 2.

Artikel 37

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af den komité, der er nedsat ved artikel 30 i forordning (EF) nr. 2371/2002.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i afgørelse 1999/468/EF.

Perioden i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

3. Komitéen fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 38

Ophævelse

1. Forordning (EØF) nr. 3943/90, (EF) nr. 66/98 og (EF) nr. 1721/1999 ophæves.

2. Henvisninger til de ophævede forordninger betragtes som henvisninger til denne forordning.

Artikel 39

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. marts 2004.

På Rådets vegne

J. WALSH

Formand

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 602/2004

af 22. marts 2004

om ændring af forordning (EF) nr. 850/98 for så vidt angår beskyttelsen af dybhavskoralrev mod virkningen af trawling i et område nordvest for Skotland

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 37,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik ⁽²⁾ skal forsigtighedsprincippet gøres gældende i den fælles fiskeripolitik, ved at der træffes foranstaltninger til at begrænse fiskeriets indvirkning på de marine økosystemer mest muligt.
- (2) Ved Rådets forordning (EF) nr. 850/98 af 30. marts 1998 om bevarelse af fiskeressourcerne gennem tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer ⁽³⁾ er der fastsat restriktioner for anvendelsen af bundtrukne redskaber.
- (3) Ifølge nyligt offentliggjorte videnskabelige rapporter, navnlig rapporterne fra Det Internationale Havundersøgelseråd, er der i et område nordvest for Skotland, der hører under Det Forenede Kongeriges jurisdiktion fundet tætte forekomster af dybhavskoraller (*Lophelia pertusa*), som er kortlagt udførligt. Koralrevene, der er kendt under navnet »Darwin Mounds«, har tilsyneladende en god bevaringsstatus, men viser tegn på skade på grund af fiskeri med bundtrawl.
- (4) Videnskabelige rapporter viser, at sådanne koralrev er vært for vigtige og yderst forskellige biologiske populationer. Det anerkendes i mange fora, at disse naturtyper kræver prioriteret beskyttelse. F.eks. har konventionen om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav (OSPAR-konventionen) for nylig opført dybhavskoralrev på en liste over truede naturtyper.

- (5) I Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter ⁽⁴⁾ er rev opført som en naturtype af EF-betydning, hvis bevarelse kræver udpegning af særlige bevaringsområder. Det Forenede Kongerige har formelt tilkendegivet sine hensigter om at udpege Darwin Mounds som særligt bevaringsområde for at beskytte denne naturtype i henhold til forpligtelserne i nævnte direktiv.
- (6) Videnskabelige undersøgelser viser, at koraller, der er beskadiget af trawlredskaber, som trækkes hen over havbunden, slet ikke gendannes eller kun gendannes meget langsomt. Det bør derfor forbydes at anvende bundtrawl og lignende redskaber i området ved Darwin Mounds.
- (7) Forordning (EF) nr. 850/98 bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 30 i forordning (EF) nr. 850/98 indsættes som stk. 4:

»4. Det forbydes fartøjer at anvende nogen form for bundtrawl eller lignende trukne net, der har kontakt med havbunden, i det område, der er afgrænset af en linje mellem følgende koordinater:

breddegrad 59° 54' N	længdegrad 6° 55' V
breddegrad 59° 47' N	længdegrad 6° 47' V
breddegrad 59° 37' N	længdegrad 6° 47' V
breddegrad 59° 37' N	længdegrad 7° 39' V
breddegrad 59° 45' N	længdegrad 7° 39' V
breddegrad 59° 54' N	længdegrad 7° 25' V*

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 23. august 2004.

⁽¹⁾ Udtalelse af 10.2.2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EFT L 358 af 31.12.2002, s. 59.

⁽³⁾ EFT L 125 af 27.4.1998, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 973/2001 (EFT L 137 af 19.5.2001, s. 1).

⁽⁴⁾ EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. marts 2004.

På Rådets vegne

J. WALSH

Formand

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 603/2004**af 31. marts 2004****om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 3223/94 af 21. december 1994 om gennemførelsesbestemmelser til importordningen for frugt og grøntsager⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I forordning (EF) nr. 3223/94 fastsættes som følge af gennemførelsen af resultaterne af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterierne for Kommissionens fastsættelse af de faste værdier ved import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i nævnte forordnings bilag.

- (2) Ved anvendelse af ovennævnte kriterier skal de faste importværdier fastsættes på de niveauer, der findes i bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. april 2004.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektør for landbrug

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 66. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1947/2002 (EFT L 299 af 1.11.2002, s. 17).

BILAG

til Kommissionens forordning af 31. marts 2004 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

(¹) Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2081/2003 (EFT L 313 af 28.11.2003, s. 11).
Koden »999« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 604/2004
af 29. marts 2004
om meddelelse af oplysninger vedrørende tobak fra og med 2000-høsten

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2075/92 af 30. juni 1992 om den fælles markedsordning for råttobak⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2319/2003⁽²⁾, og særlig artikel 21, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens forordning (EF) nr. 2636/1999 af 14. december 1999 om meddelelse af oplysninger vedrørende tobak fra og med 2000-høsten og ophævelse af forordning (EØF) nr. 1771/93⁽³⁾, er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder⁽⁴⁾. Forordningen bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.
- (2) Der bør foretages en præcisering af de oplysninger, der skal meddeles i forbindelse med forordning (EØF) nr. 2075/92 og forordningerne om gennemførelsen heraf.
- (3) Med henblik på at sikre en korrekt forvaltning i så henseende vil det være hensigtsmæssigt at omgruppere disse oplysninger og at opstille en tidsplan for fremsendelsen heraf.
- (4) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Tobak —

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. marts 2004.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Medlemsstaterne meddeler de i bilag I, II og III anførte oplysninger efter den i bilagene anførte tidsplan.

Oplysningerne meddeles opdelt på høst- og sortsgruppe.

Artikel 2

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de erhvervsdrivende meddeler dem de nødvendige oplysninger inden for de passende frister.

Artikel 3

Lagrene i de virksomheder, der foretager den første forarbejdning, skal meddeles i overensstemmelse med bilag III.

Artikel 4

Forordning (EF) nr. 2636/1999 ophæves.

Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

Artikel 5

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

På Kommissionens vegne

Formand

Romano PRODI

⁽¹⁾ EFT L 215 af 30.7.1992, s. 70.

⁽²⁾ EUT L 345 af 31.12.2003, s. 17.

⁽³⁾ EFT L 323 af 15.12.1999, s. 4.

⁽⁴⁾ Jf. bilag IV.

BILAG I

Oplysninger, der skal fremsendes til Kommissionen senest den 31. juli i året for den pågældende høst

Høst: Meddelende medlemsstat:

Sortsgruppe:

	Produktions- medlemsstat, der giver meddelelse	Produktions- medlemsstat Navn:	Produktions- medlemsstat Navn:	Produktions- medlemsstat Navn:
1. DYRKNINGSKONTRAKTER				
1.1. Antal registrerede dyrkningskontrakter				
1.2. Tobaksmængde (i tons) anført i kontrakterne justeret efter det vandindhold, der er anført i bilag IV i forordning (EF) nr. 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3. Samlet areal, der er omfattet af kontrakterne (i ha)				
2. PRODUCENTER				
2.1. Samlet antal producenter				
2.2. Antal producenter, der er medlemmer af en producentsammenslutning, som er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 2848/98				
3. VIRKSOMHEDER, SOM FORETAGER DEN FØRSTE FORARBEJDNING				
3.1. Antal virksomheder, som foretager den første forarbejdning, og som har indgået dyrkningskontrakter				
4. PRISER				
4.1. Aftalt maksimumspris pr. kg i den pågældende valuta uden skatter og afgifter ifølge dyrkningskontrakterne med angivelse af referencekvaliteten	(i national valuta)	(²)	(²)	(²)
4.2. Aftalt minimumspris pr. kg i den pågældende valuta uden skatter og afgifter ifølge dyrkningskontrakterne med angivelse af referencekvaliteten				

⁽¹⁾ Denne oplysning kan ændres indtil den 30. juni i året efter høståret for at tage højde for den mængde, der er omfattet af kontrakttilæg, som er vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 5, i forordning (EF) nr. 2848/98.

⁽²⁾ For kontrakter mellem to medlemsstater angives den valuta, i hvilken kontrakterne er indgået.

BILAG II

Oplysninger, der månedligt skal fremsendes til Kommissionen fra den 30. september i året for den pågældende høst

Kumulerede oplysninger for den pågældende høst.

En samlet oversigt skal sendes til Kommissionen senest den 30. juni i året efter året for den pågældende høst.

Høst: Meddelende medlemsstat:

Sortsgruppe:

Situation den sidste dag i måneden forud for meddelelsesmåneden.

Måned:

	Produktions- medlemsstat, der giver meddelelse	Produktions- medlemsstat Navn:	Produktions- medlemsstat Navn:	Produktions- medlemsstat Navn:
1. Leveret mængde (i tons)				
1.1. Samlet mængde råtabak svarende til minimumskvaliteten, der er leveret til de virksomheder, der foretager den første forarbejdning justeret efter det vandindhold, der er anført i bilag IV i forordning (EF) nr. 2848/98				
1.2. Mængde råtabak svarende til minimumskvaliteten, der af producentsammenslutninger er leveret til de virksomheder, som foretager den første forarbejdning justeret efter det vandindhold, der er anført i bilag IV i forordning (EF) nr. 2848/98				
2. Faktisk leveret mængde råtabak (i tons) svarende til minimumskvaliteten uden vægtjustering efter vandindhold				
3. Skøn over de yderligere mængder, der vil blive leveret (i tons)				
4. Gennemsnitspris (pr. kg) vægtet efter de mængder, leveret uden skatter og afgifter, som faktisk er betalt af de virksomheder, der foretager den første forarbejdning ⁽²⁾	(i national valuta)	(¹)	(¹)	(¹)

⁽¹⁾ For kontrakter mellem to medlemsstater angives den valuta, i hvilken kontrakterne er indgået.

⁽²⁾ Beregningsmetode: $(\text{summen } (QL \times PP))/QT = \text{vægtet gennemsnitspris}$.

QL er den mængde, der leveres i hvert parti, og PP er købsprisen for hvert parti for den pågældende gruppe. QT er det samlede beløb for de mængder af hver sortsgruppe, der er leveret til de virksomheder, som foretager den første forarbejdning.

BILAG III

Oplysninger, der skal fremsendes til Kommissionen senest den sidste dag i måneden efter hvert kvartal ⁽¹⁾

Udviklingen i lagrene (i tons) i virksomheder, der foretager den første forarbejdning

Meddelende medlemsstat:

Meddelelsesdato:

Sortsgruppe	Høst	Mængder, der i det foregående kvartal er leveret til EF-markedet	Mængder, der i det foregående kvartal er leveret til tredjelands markeder	Lagerstørrelsen den sidste dag i det foregående kvartal

⁽¹⁾ Kvartalsfristerne er:

- den 30. april for perioden 1. januar til 31. marts
- den 31. juli for perioden 1. april til 30. juni
- den 31. oktober for perioden 1. juli til 30. september
- den 31. januar for perioden 1. oktober til 31. december.

BILAG IV

Ophævet forordning med ændringer

Kommissionens forordning (EF) nr. 2636/1999	(EFT L 323 af 15.12.1999, s. 4)
Kommissionens forordning (EF) nr. 1639/2000	(EFT L 187 af 26.7.2000, s. 39)
Kommissionens forordning (EF) nr. 384/2001	(EFT L 57 af 27.2.2001, s. 16)

BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EF) nr. 2636/1999	Nærværende forordning
Artikel 1, 2 og 3	Artikel 1, 2 og 3
Artikel 4	—
—	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Bilag I, II og III	Bilag I, II og III
—	Bilag IV
—	Bilag V

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 605/2004
af 31. marts 2004**

om fravigelse for 2004 af forordning (EF) nr. 1518/2003 for så vidt angår datoerne for udstedelse af eksportlicenser inden for svinekødssektoren

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2759/75 af 29. oktober 1975 om den fælles markedsordning for svinekød ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 2, artikel 13, stk. 12, og artikel 22, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 3, stk. 3, i Kommissionens forordning (EF) nr. 1518/2003 af 28. august 2003, om gennemførelsesbestemmelser for ordningen med eksportlicenser inden for svinekødssektoren ⁽²⁾, udstedes eksportlicenserne onsdagen efter den uge, hvor licensansøgningerne er indgivet, medmindre Kommissionen inden da har truffet en særforanstaltning.
- (2) På grund af helligdagene i 2004 og den uregelmæssige offentliggørelse af *Den Europæiske Unions Tidende* i de dage, er denne frist for kort til at sikre en god forvaltning af markedet, og den bør derfor forlænges.

- (3) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Svinekød —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Uanset artikel 3, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1518/2003 udstedes licenserne på de datoer, der fremgår af følgende tabel, såfremt der ikke er truffet nogen af de særforanstaltninger, som omhandles i samme artikels stk. 4, inden udstedelsesdatoerne:

Periode for indgivelse af licensansøgninger	Udstedelsesdato
fra 5. til 9. april 2004	15. april 2004
fra 24. til 28. maj 2004	3. juni 2004
fra 25. til 29. oktober 2004	5. november 2004

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne
Franz FISCHLER
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 282 af 1.11.1975, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1365/2000 (EFT L 156 af 29.6.2000, s. 5.)

⁽²⁾ EFT L 217 af 29.8.2003, s. 35. Ændret ved forordning (EF) nr. 130/2004 (EUT L 19 af 27.1.2004, s. 14.)

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 606/2004

af 31. marts 2004

om fravigelse af forordning (EF) nr. 174/1999 for så vidt angår gyldigheden af eksportlicenser for mælk og mejeriprodukter

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1255/1999 af 17. maj 1999 om den fælles markedsordning for mælk og mejeriprodukter ⁽¹⁾, særlig artikel 31, stk. 14, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 6 i Kommissionens forordning (EF) nr. 174/1999 af 26. januar 1999 om særlige gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 804/68 for så vidt angår anvendelsen af eksportlicenser og eksportrestitutioner for mælk og mejeriprodukter ⁽²⁾ fastsættes eksportlicensernes gyldighedsperiode.

(2) Kommissionens forordning (EF) nr. 67/2004 af 15. januar 2004 om fravigelse af forordning (EF) nr. 174/1999 for så vidt angår gyldigheden af eksportlicenser for mælk og mejeriprodukter ⁽³⁾ har begrænset eksportlicensernes gyldighedsperiode til den 30. april 2004. Da de foranstaltninger, der er nødvendige til forvaltning af eksportrestitutionerne i den nye markedssituation for mejeriprodukter, der vil opstå efter Tjekkiet, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiet's tiltrædelse af Fællesskabet den 1. maj 2004, endnu ikke er helt på plads, er det nødvendigt at sørge for kontinuiteten i ansøgningerne om eksportlicens efter den 31. marts 2004 og at opretholde deres begrænsede gyldighedsperiode. For ikke at modvirke den nye licitationsordning, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 580/2004 af 26. marts 2004 om en licitationsprocedure for fastsættelse af eksportrestitutioner for visse mejeriprodukter ⁽⁴⁾, bør denne begrænsning dog ikke gælde for eksportlicenser, der udstedes i denne forbindelse.

(3) Der bør tages hensyn til den potentielle virkning af Tjekkiet, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiet's tiltrædelse den

1. maj 2004, forudsat tiltrædelsesakten fra 2003 træder i kraft, på Fællesskabets mælkemarked og til behovet for at overvåge udviklingen på EF-markedet og på verdensmarkederne. Det er derfor hensigtsmæssigt at fravige forordning (EF) nr. 174/1999 og at fastsætte, at gyldighedsperioden for de eksportlicenser for mejeriprodukter, for hvilke der er indgivet ansøgning fra og med den 15. april 2004, bør begrænses til den 30. juni 2004.

(4) Forvaltningskomitéen for Mælk og Mejeriprodukter har ikke afgivet udtalelse inden for den af formanden fastsatte frist —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Uanset artikel 6 i forordning (EF) nr. 174/1999 udløber gyldighedsperioden for de eksportlicenser med forudfastsættelse af restitutionen, der ansøges om i perioden fra den 1. til den 14. april 2004 for produkter omhandlet i nævnte artikels litra a), b), c) og d), den 30. april 2004.

2. Dog udløber gyldighedsperioden for de eksportlicenser med forudfastsættelse af restitutionen, der ansøges om i overensstemmelse med artikel 2 i forordning (EF) nr. 580/2004, den 30. juni 2004.

Artikel 2

Uanset artikel 6 i forordning (EF) nr. 174/1999 udløber gyldighedsperioden for de eksportlicenser med forudfastsættelse af restitutionen, der ansøges om fra og med den 15. april 2004 for produkter omhandlet i nævnte artikels litra a), b), c) og d), den 30. juni 2004.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 160 af 26.6.1999, s. 48. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 186/2004 (EUT L 29 af 3.2.2004, s. 6).

⁽²⁾ EFT L 20 af 27.1.1999, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1948/2003 (EUT L 287 af 5.11.2003, s. 13).

⁽³⁾ EUT L 10 af 16.1.2004, s. 13.

⁽⁴⁾ EUT L 90 af 27.3.2004, s. 58.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 607/2004

af 31. marts 2004

om en ny tildeling af importrettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1146/2003 og om fravigelse af nævnte forordning

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

importrettigheder til den pågældende importør på grundlag af den ansøgning, han havde indgivet i forbindelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1146/2003.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

(3) Da denne fejl har medført en administrativ forsinkelse, bør derfor ansøgningsdatoen og meddelelsesdatoen som fastsat i artikel 9, stk. 4, udskydes.

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1254/1999 af 17. maj 1999 om den fælles markedsordning for oksekød⁽¹⁾, særlig artikel 32, stk. 1, og

(4) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Oksekød —

ud fra følgende betragtninger:

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

(1) For perioden fra 1. juli 2003 til 30. juni 2004 er der fastsat et toldkontingent på 50 700 t frosset oksekød til forarbejdning ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1146/2003 af 27. juni 2003 om åbning og forvaltning af et toldkontingent for import af frosset oksekød til forarbejdning (1. juli 2003 til 30. juni 2004)⁽²⁾. Efter nævnte forordnings artikel 9 omfattes de mængder, som ikke er udnyttet, eventuelt under hensyntagen til den faktiske udnyttelse af importrettighederne ved udgangen af februar 2004, for så vidt angår henholdsvis A- og B-produkter, af en ny tildeling af importrettigheder.

Artikel 1

Uanset artikel 9 i forordning (EF) nr. 1146/2003 bemyndiges de danske myndigheder til at udstede importrettigheder for 72,199 t til den importør, der har indgivet en ansøgning om importrettigheder for 225 t kød, men som ved en fejl blev reduceret til 40 t, i forbindelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1146/2003.

Artikel 2

(2) En importør indgav en ansøgning om importrettigheder for 225 t kød til fremstilling af A-produkter i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1146/2003. Som følge af en administrativ fejl hos de danske myndigheder vedrørte denne importørs ansøgning, der blev fremsendt til Kommissionen efter artikel 5, stk. 3, kun 40 t. Det var først efter afslutningen af tildelingen af importrettigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 4, at de pågældende nationale myndigheder opdagede fejlen og underrettede Kommissionen herom. For ikke at straffe den importør, der indgav sin ansøgning korrekt, bør der træffes nødvendige foranstaltninger, for at de danske myndigheder kan korrigere den administrative fejl. Uanset ovennævnte forordnings artikel 9 bør det derfor for det første fastsættes, at den samlede mængde, der er fastsat efter nævnte artikels stk. 1, nedsættes med en mængde svarende til forskellen mellem de importrettigheder, som importøren med rette kunne have forventet at modtage på grundlag af sin ansøgning, og de importrettigheder, han rent faktisk modtog, og for det andet bør fastsættes, at de danske myndigheder kan udstede

1. De mængder, der skal tildeles i medfør af artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1146/2003, andrager i alt 406,58 t.

2. Den i artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1146/2003 omhandlede opdeling foretages således:

— 321,20 t A-produkter

— 85,38 t B-produkter.

Artikel 3

Uanset artikel 9, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1146/2003 er ansøgningsfristen den 7. april 2004 og meddelelsesfristen den 16. april 2004.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 160 af 26.6.1999, s. 21. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 1782/2003 (EUT L 270 af 21.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EUT L 160 af 28.6.2003, s. 59.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 608/2004

af 31. marts 2004

om mærkning af fødevarer eller fødevaringredienser tilsat phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler og/eller phytostanolestere

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/13/EF af 20. marts 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om mærkning af og præsentationsmåder for levnedsmidler samt om reklame for sådanne levnedsmidler⁽¹⁾, ændret ved direktiv 2003/89/EF⁽²⁾, særlig artikel 4, stk. 2, og artikel 6, stk. 7, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler og phytostanolestere sænker serumkolesterolindholdet, men kan også sænke β -caroten-indholdet i blodserum. Medlemsstaterne og Kommissionen bad derfor Den Videnskabelige Komité for Levnedsmidler udtale sig om virkningerne af forbrug af phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler og phytostanolestere fra flere kilder.
- (2) Den Videnskabelige Komité for Levnedsmidler bekræftede i sin udtalelse af 26. september 2002 om en generel oversigt over virkningerne på lang sigt af indtag af forhøjede niveauer af phytosteroler fra flere kilder i kosten, navnlig virkningerne for β -caroten, at der er behov for, at phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler og phytostanolestere mærkes som fastsat i Kommissionens beslutning 2000/500/EF af 24. juli 2000 om tilladelse til markedsføring af »smørbare gule fedtstoffer tilsat phytosterolestere« som et nyt levnedsmiddel eller en ny levnedsmiddelingrediens i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 258/97⁽³⁾. Den Videnskabelige Komité for Levnedsmidler udtalte endvidere, at der ikke forelå dokumentation for yderligere gavnlige virkninger ved indtag på over 3 g pr. dag, idet høje indtag kunne have uønskede virkninger, og at det derfor var fornuftigt at undgå indtag af plantesterol på over 3 g pr. dag.
- (3) Produkter, der indeholder phytosteroler/phytostanoler, bør således udbydes til salg som enkeltportioner a højst 3 g eller a højst 1 g phytosteroler/phytostanoler (beregnet som frie phytosteroler/phytostanoler). Hvis dette ikke er tilfældet, bør det klart angives, hvad der udgør en standardportion af fødevareren, udtrykt i g eller ml, og hvilken mængde phytosteroler/phytostanoler (beregnet som frie phytosteroler/phytostanoler) en sådan portion indeholder. Under alle omstændigheder bør

produktet sammensættes og mærkes, så brugerne let kan begrænse deres indtag til højst 3 g phytosteroler/phytostanoler pr. dag ved forbrug af enten én portion indeholdende højst 3 g eller tre portioner indeholdende højst 1 g.

- (4) For at forbrugerne bedre kan forstå mærkningen, bør »plante« anvendes i stedet for »phyto«.
- (5) I henhold til beslutning 2000/500/EF er det tilladt at tilsætte bestemte phytosterolestere til smørbare gule fedtstoffer. Beslutningen indeholder særlige mærkningskrav for at sikre, at produktet når målgruppen, nemlig personer, der ønsker at sænke kolesterolindholdet i blodet.
- (6) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Denne forordning gælder for fødevarer og fødevaringredienser, der er tilsat phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler eller phytostanolestere.

Artikel 2

I mærkningen betegnes phytosterol, phytosterolester, phytostanol og phytostanolester som henholdsvis »plantesterol«, »plantesterolester«, »plantestanol« eller »plantestanolester« eller flertalsformer heraf.

Uden at de øvrige bestemmelser i EF-lovgivningen eller national lovgivning om mærkning af levnedsmidler tilsidesættes, skal mærkning af fødevarer eller fødevaringredienser tilsat phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler eller phytostanolestere omfatte følgende:

- 1) I samme synsfelt som produktets salgsbetegnelse anføres følgende ord, der skal være let synlige og let læselige: »tilsat plantesteroler/plantestanol«.
- 2) Indholdsmængden af tilsatte phytosteroler, phytosterolestere, phytostanoler eller phytostanolestere (udtrykt i % eller som g frie plantesteroler/plantestanol pr. 100 g eller 100 ml af fødevareren) skal anføres i ingredienslisten.

⁽¹⁾ EFT L 109 af 6.5.2000, s. 29.

⁽²⁾ EUT L 308 af 25.11.2003, s. 15.

⁽³⁾ EFT L 200 af 8.8.2000, s. 59.

- 3) Der skal være en erklæring om, at produktet udelukkende er beregnet til personer, der ønsker at sænke kolesterolindholdet i blodet.
- 4) Der skal være en erklæring om, at patienter, der indtager kolesterolsænkende medicin, kun bør bruge produktet under lægeligt tilsyn.
- 5) Der skal være en let synlig og let læselig erklæring om, at produktet måske ikke er ernæringsmæssigt egnet til gravide og ammende kvinder og børn under fem år.
- 6) Der skal vejledes om, at produktet skal anvendes som led i en afbalanceret og varieret kost, der bl.a. omfatter regelmæssigt konsum af frugter og grøntsager som et bidrag til at opretholde carotenoid-niveauerne.
- 7) I samme synsfelt som oplysningen under nr. 3) skal der være en erklæring om, at indtag på over 3 g pr. dag af tilsatte plantesteroler/plantestanoler bør undgås.
- 8) En definition af en portion af den pågældende fødevarer eller fødevarer ingrediens (helst i g eller ml) med angivelse af den mængde plantesterol/plantestanol, den enkelte portion indeholder.

Artikel 3

Fødevarer eller fødevarer ingredienser, der er tilsat phytostanolestere, og som allerede markedsføres i Fællesskabet, eller »smørbare gule fedtstoffer tilsat phytosterolestere«, som blev tilladt ved Kommissionens beslutning 2000/500/EF, fremstillet efter seks måneder efter forordningens ikrafttrædelse skal overholde mærkningsbestemmelserne i artikel 2.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne

David BYRNE

Medlem af Kommissionen

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 609/2004
af 31. marts 2004**

om fastsættelse af produktionsrestitutionen for hvidt sukker, der anvendes i den kemiske industri

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1260/2001 af 19. juni 2001 om den fælles markedsordning for sukker ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge artikel 7, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1260/2001 kan der, hvis traktatens artikel 23, stk. 2, er opfyldt, ydes produktionsrestitutioner for de i samme forordnings artikel 1, stk. 1, litra a) og f), omhandlede produkter, for de i samme stykke, litra d), omhandlede former for sirup og sukkeropløsninger, samt for kemisk ren fruktose henhørende under KN-kode 1702 50 00 som mellemprodukt, som anvendes til fremstilling af visse produkter inden for den kemiske industri.
- (2) Kommissionens forordning (EF) nr. 1265/2001 af 27. juni 2001 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1260/2001 for så vidt angår produktionsrestitutioner for visse produkter fra sukkersektoren, der anvendes i den kemiske industri ⁽²⁾, indeholder regler for produktionsrestitutionernes fastsættelse og en liste over de kemiske produkter, hvis fremstilling giver mulighed for at yde produktionsrestitution for de basisprodukter, som er anvendt til den pågældende fremstilling. Ifølge artikel 5, 6 og 7 i forordning (EF) nr. 1265/2001 beregnes produktionsrestitutionen for henholdsvis råsukker, saccharosesirup og isoglucose i uforarbejdet stand på særlige betingelser, der er fastsat for hvert enkelt af disse basisprodukter, på grundlag af den restitution, som er fastsat for hvidt sukker.

- (3) I artikel 9 i forordning (EF) nr. 1265/2001 fastsættes produktionsrestitutionen for hvidt sukker månedligt for perioder, der begynder den 1. i hver måned. Restitutionsen kan ændres inden for disse perioder, hvis EF-prisen for sukker og/eller verdensmarkedsprisen for sukker ændrer sig væsentligt. Som følge af nævnte bestemmelser skal produktionsrestitutionen fastsættes som anført i artikel 1 for den dér angivne periode.
- (4) Som følge af ændringen af definitionen på hvidt sukker og råsukker i artikel 1, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 1260/2001 anses sukker tilsat smagsstoffer, farvestoffer eller andre stoffer ikke længere for at falde ind under disse definitioner, og det skal derfor betragtes som »andet sukker«. Ifølge artikel 1 i forordning (EF) nr. 1265/2001 kan der dog for dette sukker som basisprodukt ydes produktionsrestitutioner. Der bør derfor med henblik på beregningen af produktionsrestitutionen for disse produkter fastsættes en beregningsmetode med henvisning til deres saccharoseindhold.
- (5) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Sukker —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Den produktionsrestitution for hvidt sukker, der omhandles i artikel 4 i forordning (EF) nr. 1265/2001, fastsættes til 45,414 EUR/100 kg netto.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. april 2004.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne
Franz FISCHLER
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 178 af 30.6.2001, s. 1 Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 39/2004 (EFT L 6 af 10.1.2004, s. 16).

⁽²⁾ EFT L 178 af 30.6.2001, s. 63.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 610/2004**af 31. marts 2004****om fastsættelse af importtold for ris**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95 af 22. december 1995 om den fælles markedsordning for ris ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1503/96 af 29. juli 1996 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 3072/95 for så vidt angår importtold for ris ⁽²⁾, særlig artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 11 i forordning (EF) nr. 3072/95 er det fastsat, at ved indførsel af de i nævnte forordnings artikel 1 omhandlede produkter opkræves toldsatsene i den fælles toldtarif. For de produkter, der er omhandlet i stk. 2 i denne artikel, er importtolden dog lig med interventionsprisen for disse produkter, på importtidspunktet, forhøjet med en vis procent, alt efter om det drejer sig om afskallet eller sleben ris og med fradrag af importprisen, for så vidt denne sats ikke overstiger satserne i den fælles toldtarif.
- (2) I henhold til artikel 12, stk. 3, i forordning (EF) nr. 3072/95 beregnes cif-importpriserne på grundlag af de repræsentative priser for det pågældende produkt på verdensmarkedet eller på Fællesskabets importmarked for dette produkt.
- (3) I forordning (EF) nr. 1503/96 er der fastsat gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 3072/95, for så vidt angår importtold for ris.

- (4) Importtolden gælder, indtil en ny fastsættelse træder i kraft. Den forbliver ligeledes i kraft, hvis der ikke foreligger nogen notering fra den referencekilde, der er fastsat i artikel 5 til forordning (EF) nr. 1503/96 i de to uger forud for den næste periodiske fastsættelse.
- (5) For at sikre en korrekt gennemførelse af ordningen for importtold bør de markedskurser, der konstateres i en referenceperiode, anvendes ved beregningen af importtolden.
- (6) Anvendelsen af artikel 4, stk. 1, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 1503/96 fører til tilpasning af importtolden, der er fastsat fra den 15. maj 2003 at regne i Kommissionens forordning (EF) nr. 832/2003 ⁽³⁾, i overensstemmelse med bilagene til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Importtolden for ris som omhandlet i artikel 11, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 3072/95 er tilpasset i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EF) nr. 1503/96 og fastsat i bilag I til nærværende forordning på grundlag af de elementer, der er fastsat i bilag II.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. april 2004.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektør for landbrug

⁽¹⁾ EFT L 329 af 30.12.1995, s. 18. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 411/2002 (EFT L 62 af 5.3.2002, s. 27).

⁽²⁾ EFT L 189 af 30.7.1996, s. 71. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2294/2003 (EUT L 340 af 24.12.2003, s. 12).

⁽³⁾ EUT L 120 af 15.5.2003, s. 15.

BILAG I

Fastsættelse af importtolden for ris og brudris

(EUR/t)

KN-kode	Importtold ⁽⁷⁾				
	Tredjelande (undtagen AVS-stater og Bangladesh) ⁽⁷⁾	AVS-stater ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati Indien og Pakistan ⁽⁶⁾	Egypten ⁽⁸⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

⁽¹⁾ Importtolden for ris med oprindelse i AVS-staterne anvendes i forbindelse med den ordning, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 2286/2002 (EFT L 348 af 21.12.2002, s. 5) og Kommissionens forordning (EF) nr. 638/2003 (EFT L 93 af 10.4.2003, s. 3), som ændret.

⁽²⁾ I henhold til forordning (EØF) nr. 1706/98 opkræves ingen importtold ved direkte indførsel af varer med oprindelse i staterne i Afrika, Vestindien og Stillehavet i det oversøiske franske departement Réunion.

⁽³⁾ Importtolden for indførsel af ris i det oversøiske franske departement Réunion er fastlagt i artikel 11, stk.3, i forordning (EF) nr. 3072/95.

⁽⁴⁾ Importtolden for ris, med undtagelse af brudris (KN-kode 1006 40 00), med oprindelse i Bangladesh anvendes i forbindelse med den ordning, der er fastsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3491/90 (EFT L 337 af 4.12.1990, s. 1) og Kommissionens forordning (EØF) nr. 862/91 (EFT L 88 af 9.4.1991, s. 7), som ændret.

⁽⁵⁾ Indførsel af produkter med oprindelse i de oversøiske lande og territorier (OLT) er fritaget for importtold i henhold til artikel 101, stk.1, i Rådets afgørelse 91/482/EØF (EFT L 263 af 19.9.1991, s. 1), som ændret.

⁽⁶⁾ Importtolden for afskallet ris af sorten Basmati med oprindelse i Indien og Pakistan nedsættes med 250 EUR/t (artikel 4a i forordning (EF) nr. 1503/96, som ændret).

⁽⁷⁾ Told ifølge den fælles toldtarif.

⁽⁸⁾ Importtolden for ris med oprindelse i og hidrørende fra Egypten anvendes i forbindelse med den ordning, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 2184/96 (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 1) og Kommissionens forordning (EF) nr. 196/97 (EFT L 31 af 1.2.1997, s. 53).

BILAG II

Beregning af importtolden for ris

	Uafskallet	Indica-arter		Japonica-arter		Brudris
		Afskallet	Sleben	Afskallet	Sleben	
1. Importtold (EUR/ton)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Beregningslementer						
a) Pris cif ARAG (EUR/ton)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) Pris fob (EUR/ton)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Skibsfragt (EUR/ton)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Kilde	—	USDA og operatører	USDA og operatører	Operatører	Operatører	—

(¹) Told ifølge den fælles toldtarif.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 611/2004
af 31. marts 2004
om fastsættelse af importtold for korn

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1766/92 af 30. juni 1992 om den fælles markedsordning for korn⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1249/96 af 28. juni 1996 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 1766/92 for så vidt angår importtold for korn⁽²⁾, særlig artikel 2, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 10 i forordning (EØF) nr. 1766/92 er det fastsat, at ved indførsel af de i nævnte forordnings artikel 1 omhandlede produkter opkræves toldsatsene i den fælles toldtarif for de produkter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2. I nævnte forordning er importtolden dog lig med interventionsprisen for disse produkter, forhøjet med 55 % og med fradrag af cif-importprisen for den pågældende sending. Dog kan tolden ikke overstige toldsatsen i den fælles toldtarif.
- (2) I henhold til artikel 10, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 1766/92 beregnes cif-importpriserne på grundlag af de repræsentative priser for det pågældende produkt på verdensmarkedet.

- (3) I Kommissionens forordning (EF) nr. 1249/96 er der fastsat gennemførelsesbestemmelser til forordning (EØF) nr. 1766/92 for så vidt angår importtold for korn.
- (4) Importtolden gælder, indtil en ny fastsættelse træder i kraft.
- (5) For at sikre en korrekt gennemførelse af ordningen for importtold bør de repræsentative markedskurser, der konstateres i en referenceperiode, anvendes ved beregningen af importtolden, for så vidt angår de flydende valutaer.
- (6) Anvendelsen af forordning (EF) nr. 1249/96 fører til fastsættelsen af importtolden efter bilag I til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Importtolden for korn som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1766/92 er fastsat i bilag I til nærværende forordning på grundlag af de elementer, der er fastsat i bilag II.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 1. april 2004.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. marts 2004.

På Kommissionens vegne
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektør for landbrug

⁽¹⁾ EFT L 181 af 1.7.1992, s. 21. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1104/2003 (EFT L 158 af 27.6.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 161 af 29.6.1996, s. 3. Ændret ved forordning (EF) nr. 1110/2003 (EFT L 158 af 27.6.2003, s. 12).

BILAG I

Importtold for produkterne som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1766/92

KN-kode	Varebeskrivelse	Told ved indførsel ⁽¹⁾ (EUR/ton)
1001 10 00	Hård hvede af god kvalitet	0,00
	af middelgod kvalitet	0,00
	af ringe kvalitet	0,00
1001 90 91	Blød hvede, til udsæd	0,00
ex 1001 90 99	Blød hvede af god kvalitet, undtagen blød hvede til udsæd	0,00
1002 00 00	Rug	19,42
1005 10 90	Majs til udsæd, undtagen hybridmajs	23,89
1005 90 00	Majs, undtagen til udsæd ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Sorghum i hele kerner, undtagen hybridsorghum til udsæd	19,42

⁽¹⁾ For varer, der ankommer til Fællesskabet via Atlanterhavet eller Suezkanalen (artikel 2, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1249/96), kan importøren opnå en nedsættelse af tolden på:

— 3 EUR/ton, hvis lossehavnen befinder sig ved Middelhavet, eller

— 2 EUR/ton, hvis lossehavnen befinder sig i Irland, Det Forenede Kongerige, Danmark, Sverige, Finland eller på Den Iberiske Halvø Atlanterhavskyst.

⁽²⁾ Importøren kan opnå en fast nedsættelse på 24 EUR/ton, når betingelserne i artikel 2, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1249/96 opfyldes.

BILAG II

Elementer til beregning af tolden

(perioden 15.3.2004 til 31.3.2004)

1. Gennemsnit for den referenceperiode, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1249/96:

Børsnoteringer	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produkt (% proteiner, 12 % vandindhold)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	middelgod kvalitet (*)	ringe kvalitet (**)	US barley 2
Notering (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Præmie for Golfen (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Præmie for The Great Lakes (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Negativ præmie på 10 EUR/t (artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1249/96).

(**) Negativ præmie på 30 EUR/t (artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1249/96).

(***) Positiv præmie på 14 EUR/t indbefattet (artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1249/96).

(****) Fob Duluth.

2. Gennemsnit for den referenceperiode, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1249/96:

Fragt/omkostninger: Mexicanske Golf-Rotterdam: 33,83 EUR/t; The Great Lakes-Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Subsidier i henhold til artikel 4, stk. 2, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
-
- 0,00 EUR/t (SRW2).

II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅDET

RÅDETS BESLUTNING

af 8. marts 2004

om bemyndigelse af de medlemsstater, der er kontraherende parter i Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere eller tiltræde protokollen om ændring af nævnte konvention

(2004/294/EF)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 61, litra c), og artikel 67, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, og stk. 3, andet afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Protokollen om ændring af konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokollen af 28. januar 1964 og protokollen af 16. november 1982, (i det følgende benævnt »Paris-konventionen«) er blevet forhandlet med henblik på at sikre personer, der lider skade som følge af nukleare ulykker, bedre erstatning. Den fastsætter en forhøjelse af ansvarsbeløbene og en udvidelse af ordningen for ansvar over for tredjemand på det nukleare område til også at omfatte miljøskader.
- (2) I overensstemmelse med Rådets forhandlingsdirektiver af 13. september 2002 har Kommissionen på Fællesskabets vegne på de områder, der hører under Det Europæiske Fællesskabs kompetence, forhandlet protokollen om ændring af Paris-konventionen. Rådets forhandlingsdirektiver omhandlede dog ikke forhandling af en bestemmelse, der skulle muliggøre Fællesskabets tiltrædelse af protokollen.
- (3) Protokollen er blevet endeligt vedtaget af de kontraherende parter i Paris-konventionen. Protokollens tekst stemmer overens med Rådets forhandlingsdirektiver.

- (4) Fællesskabet har enekompetence med hensyn til ændringen af Paris-konventionens artikel 13, for så vidt denne ændring berører de regler, der er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ⁽²⁾. Medlemsstaterne bevarer deres kompetence på de af protokollen omfattede områder, der ikke berører fællesskabsretten. I betragtning af ændringsprotokollens sagsområde og formål kan der ikke være tale om at adskille accepten af de bestemmelser i protokollen, der hører under Fællesskabets kompetence, fra accepten af de bestemmelser, der hører under medlemsstaternes kompetence.

- (5) Protokollen om ændring af Paris-konventionen er af ganske særlig betydning i forhold til Fællesskabets og medlemsstaternes interesser, da den gør det muligt at forbedre erstatningen for skader, der forvoldes ved nukleare ulykker.

- (6) Protokollen ⁽³⁾ blev, med forbehold af eventuel senere indgåelse, undertegnet den 12. februar 2004 af de medlemsstater, der er parter i Paris-konventionen, i Det Europæiske Fællesskabs interesse i overensstemmelse med Rådets beslutning 2003/882/EF.

- (7) Paris-konventionen og ændringsprotokollen dertil er ikke åbne for regionale organisationer. Fællesskabet er derfor ikke i stand til at undertegne protokollen og heller ikke til at ratificere eller tiltræde den. På denne baggrund er det berettiget, at medlemsstaterne helt undtagelsesvis ratificerer eller tiltræder protokollen i Fællesskabets interesse.

⁽¹⁾ Udtalelse af 26. februar 2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 338 af 23.12.2003, s. 32.

- (8) Tre medlemsstater, Østrig, Irland og Luxembourg, er imidlertid ikke parter i Paris-konventionen. Da protokollen ændrer Paris-konventionen, og da forordning (EF) nr. 44/2001 tillader de medlemsstater, der er bundet af nævnte konvention, fortsat at anvende nævnte konventions kompetenceregler, og protokollen ikke ændrer disse kompetenceregler væsentligt, er det objektivt begrundet, at denne beslutning kun er rettet til de medlemsstater, der er parter i Paris-konventionen. Østrig, Irland og Luxembourg fortsætter følgelig med at lægge fællesskabsreglerne i forordning (EF) nr. 44/2001, til grund og med at anvende dem på det område, der er omfattet af Paris-konventionen og af protokollen om ændring af nævnte konvention.
- (9) De medlemsstater der er parter i Paris-konventionen, bør derfor i Fællesskabets interesse og på de i denne beslutning fastsatte betingelser ratificere eller tiltræde protokollen om ændring af Paris-konventionen. Denne ratifikation eller tiltrædelse berører ikke Østrigs, Irlands og Luxembourgs stilling.
- (10) Protokollens bestemmelser vil for Det Europæiske Fællesskabs vedkommende følgelig kun finde anvendelse i de medlemsstater, der på nuværende tidspunkt er parter i Paris-konventionen, og anvendelsen berører ikke Østrigs, Irlands og Luxembourgs stilling.
- (11) Forordning (EF) nr. 44/2001 er bindende for Det Forenede Kongerige og Irland, som følgelig deltager i vedtagelsen af denne beslutning.
- (12) I medfør af artikel 1 og 2 i protokollen om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af denne beslutning, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Uden at det berører Fællesskabets kompetence, ratificerer eller tiltræder de medlemsstater, der på nuværende tidspunkt er parter i Paris-konventionen, i Det Europæiske Fællesskabs inte-

resse protokollen om ændring af nævnte konvention. Denne ratifikation eller tiltrædelse berører ikke Østrigs, Irlands og Luxembourgs stilling.

2. Teksten til protokollen om ændring af Paris-konventionen er knyttet til denne beslutning.

3. I denne beslutning forstås ved »medlemsstat« alle medlemsstater med undtagelse af Østrig, Danmark, Irland og Luxembourg.

Artikel 2

1. De medlemsstater, der er parter i Paris-konventionen, træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på samtidig at deponere deres instrumenter for ratifikation eller tiltrædelse af protokollen hos generalsekretæren for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling inden for en rimelig frist, om muligt inden den 31. december 2006.

2. Inden den 1. juli 2006 udveksler de medlemsstater, der er parter i Paris-konventionen, i Rådet oplysninger med Kommissionen om, hvornår de forventer at have afsluttet de parlamentariske procedurer, der er nødvendige for ratifikationen eller tiltrædelsen. På dette grundlag fastsættes datoen og betingelserne for den samtidige deponering.

Artikel 3

Ved ratifikationen eller tiltrædelsen af protokollen om ændring af Paris-konventionen meddeler medlemsstaterne skriftligt generalsekretæren for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling, at ratifikationen eller tiltrædelsen er sket i overensstemmelse med denne beslutning.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. marts 2004.

På Rådets vegne

D. AHERN

Formand

PROTOKOL**om ændring af konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964 og ved protokol af 16. november 1982**

REGERINGERNE i Forbundsrepublikken Tyskland, Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Kongeriget Spanien, Republikken Finland, Den Franske Republik, Den Hellsenske Republik, Den Italienske Republik, Kongeriget Norge, Kongeriget Nederlandene, Den Portugisiske Republik, Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, Republikken Slovenien, Kongeriget Sverige, Det Schweiziske Forbund og Republikken Tyrkiet,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at det er ønskeligt at ændre konventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, indgået i Paris den 29. juli 1960 inden for rammerne af Organisationen for Europæisk Økonomisk Samarbejde, nu Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling, som ændret ved tillægsprotokol undertegnet i Paris den 28. januar 1964 og ved protokol undertegnet i Paris den 16. november 1982,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

I.

Konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964 og ved protokol af 16. november 1982, ændres således:

A. Artikel 1, litra a), nr. i) og ii) affattes således:

- »i) »nuklear ulykke«: enhver hændelse eller række af hændelser med samme oprindelse, som forvolder nuklear skade
- ii) »nukleart anlæg«: reaktorer, undtagen sådanne, som benyttes i transportmidler; fabrikker til fremstilling eller behandling af nuklear substans; fabrikker til adskillelse af nukleart brændsels isotoper; fabrikker til oparbejdning af bestrålet nukleart brændsel; anlæg til opbevaring af nuklear substans, bortset fra opbevaring i forbindelse med transport af sådan substans; anlæg til slutdeponering af nuklear substans; også sådanne reaktorer, fabrikker eller anlæg, der er under nedlæggelse; samt sådanne andre anlæg, hvori der findes nukleart brændsel eller radioaktivt produkt eller affald, som organisationens Styrelseskomité for kerneenergi (i det følgende benævnt »Styrelseskomitéen«) til enhver tid måtte bestemme; enhver kontraherende part kan beslutte, at flere nukleare anlæg, som tilhører samme anlægsindehaver og ligger på samme område, samt ethvert andet anlæg på dette område, hvori der findes nukleart brændsel eller radioaktivt produkt eller affald, skal anses som ét nukleart anlæg«

B. I artikel 1, litra a) tilføjes følgende som nr. vii), viii), ix) og x):

»vii) »nuklear skade«:

1. en persons død eller skade på person
2. tab af eller skade på ejendom

og endvidere, i den udstrækning det er fastlagt i den kompetente domstols ret:

3. økonomisk tab, der skyldes tab eller skade som omhandlet i punkt 1 eller 2, for så vidt det ikke er omfattet af disse punkter, dersom det lides af en person, der har ret til at kræve erstatning for et sådant tab eller en sådan skade
4. udgifter til foranstaltninger til genopretning efter miljøforringelser, medmindre forringelsen er ubetydelig, dersom sådanne foranstaltninger faktisk er blevet truffet eller skal træffes, og for så vidt udgifterne ikke er omfattet af punkt 2
5. tab af fortjeneste, der står i direkte forbindelse med anvendelse eller udnyttelse af det pågældende miljø, og som skyldes en betydelig forringelse af dette miljø, for så vidt dette ikke er omfattet af punkt 2
6. udgifter til beskyttende foranstaltninger og andet tab eller anden skade forvoldt af sådanne foranstaltninger

for så vidt angår punkt 1 til 5, i den udstrækning tabet eller skaden opstår af eller fremkommer ved ioniserende stråling, der udsendes fra en strålingskilde i et nukleart anlæg eller fra nukleart brændsel eller radioaktivt produkt eller affald i et nukleart anlæg eller fra nuklear substans, der kommer fra, har oprindelse i eller sendes til et nukleart anlæg, uanset om tabet eller skaden er en følge af radioaktive egenskaber ved disse stoffer eller en forening af radioaktive egenskaber med giftige, eksplosive eller andre farlige egenskaber

- viii) »foranstaltninger til genopretning«: alle rimelige foranstaltninger, der er godkendt af de kompetente myndigheder i den stat, hvor foranstaltningerne træffes, og som sigter mod at genoprette eller tilbageføre beskadigede eller ødelagte dele af miljøet eller, i tilfælde hvor det er rimeligt, at tilføre miljøet ækvivalente dele. Loven i den stat, hvor den nukleare skade er lidt, bestemmer, hvem der er beføjet til at træffe sådanne foranstaltninger
- ix) »beskyttende foranstaltninger«: alle rimelige foranstaltninger, der træffes af enhver person, efter at der er sket en nuklear ulykke eller en hændelse, der skaber en alvorlig, overhængende fare for nuklear skade, for at forebygge eller minimere nuklear skade som omhandlet i nr. vii), punkt 1 til 5, med forbehold af de kompetente myndigheds godkendelse, hvis en sådan er påkrævet efter loven i den stat, hvor foranstaltningerne er truffet
- x) »rimelige foranstaltninger«: alle foranstaltninger, som efter den kompetente domstols ret, er passende og står i et rimeligt forhold til formålet under hensyntagen til alle omstændigheder, som f.eks.:
 1. arten og omfanget af den lidt nukleare skade eller, hvor der er tale om beskyttende foranstaltninger, arten og omfanget af faren for en sådan skade
 2. sandsynligheden for, at sådanne foranstaltninger er effektive, på det tidspunkt, hvor de iværksættes, og
 3. relevant teknisk og videnskabelig sagkundskab.«

C. Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

- a) Denne konvention finder anvendelse på nuklear skade, der lides på territorier, som tilhører, eller i havområder, der i henhold til folkeretten er fastlagt af, eller — undtagen på territorier tilhørende ikke-kontraherende stater, der ikke er omhandlet i nr. ii) til iv) — om bord på skibe eller fly, der er registreret i:
 - i) en kontraherende part
 - ii) en ikke-kontraherende stat, som på tidspunktet for den nukleare ulykke er kontraherende part i Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade med senere ændringer, som er gældende for den pågældende part, og i fællesprotokollen af 21. september 1988 vedrørende anvendelse af Wien-konventionen og Paris-konventionen, dog forudsat at den kontraherende part i Paris-konventionen, på hvis territorium den ansvarlige indehavers anlæg er beliggende, er kontraherende part i denne fællesprotokol
 - iii) en ikke-kontraherende stat, som på tidspunktet for den nukleare ulykke ikke har noget nukleart anlæg på sit territorium eller i noget havområde, som parten har fastlagt i henhold til folkeretten, eller
 - iv) enhver anden ikke-kontraherende stat, som på tidspunktet for den nukleare ulykke har gældende retsfor skrifter om erstatningsansvar for nuklear skade, som giver tilsvarende fordele på grundlag af gensidighed, og som bygger på principper, der er identiske med denne konventions principper, herunder bl.a. objektivt ansvar for den ansvarlige indehaver, eneansvar for indehaveren eller en bestemmelse med samme virkning, enekompetence for en given domstol, ligebehandling af alle ofre for en nuklear ulykke, anerkendelse og fuldbyrdelse af domme samt fri overførsel af erstatninger, renter og sagsomkostninger.
- b) Intet i denne artikel er til hinder for, at en kontraherende part, på hvis territorium den ansvarlige indehavers nukleare anlæg er beliggende, ved lov kan bestemme, at denne konvention skal have et bredere anvendelsesområde.«

D. Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

- a) Indehaveren af et nukleart anlæg er i henhold til denne konvention ansvarlig for al nuklear skade undtagen:
 - i) skade på det nukleare anlæg selv og på andre nukleare anlæg, herunder nukleare anlæg under opførelse, der ligger på samme område som det pågældende anlæg, og
 - ii) skade på ejendom på samme område, som anvendes eller er bestemt til anvendelse i forbindelse med et sådant anlæg

såfremt det godtgøres, at skaden er forvoldt ved en nuklear ulykke, der er sket i det pågældende anlæg, eller hvortil medvirkede nuklear substans fra det pågældende anlæg, jf. dog artikel 4.

- b) Er en nuklear skade forvoldt både ved en nuklear ulykke og ved en ulykke af anden art, anses den del af skaden, som er forvoldt ved den ikke-nukleare ulykke, i den udstrækning den ikke med rimelighed kan udskilles fra den nukleare skade, der er forvoldt ved den nukleare ulykke, for at være skade forvoldt ved den nukleare ulykke. Hvor en nuklear skade er forvoldt både ved en nuklear ulykke og en emission af ioniserende stråling, som ikke er omfattet af denne konvention, skal intet i denne konvention begrænse eller på anden måde indvirke på nogen persons ansvar for så vidt angår den pågældende emission af ioniserende stråling.«
- E. I artikel 4 ændres litrabetegnelserne således: litra c) og litra d) bliver til henholdsvis litra d) og litra e), og der indsættes følgende nye litra c):
- »c) Ansvaret kan kun overføres til indehaveren af et andet nukleart anlæg i henhold til litra a), nr. i) og ii), og litra b), nr. i) og ii), dersom den pågældende indehaver har en direkte økonomisk interesse i den nukleare substans, der er under transport.«
- F. I artikel 5 affattes litra b) og d) således:
- »b) Forvoldes den nukleare skade ved en nuklear ulykke, som indtræffer i et nukleart anlæg, og vedrører ulykken kun nuklear substans, som opbevares i anlægget i forbindelse med transport af stoffet, skal indehaveren af anlægget imidlertid ikke være ansvarlig, dersom en anden anlægsindehaver eller person er ansvarlig i medfør af artikel 4.
- c) Hvis en nuklear skade giver anledning til ansvar for mere end én indehaver i henhold til denne konvention, skal de pågældende indehavere være solidarisk ansvarlige; når et sådant ansvar opstår som følge af nuklear skade forvoldt ved en nuklear ulykke, hvortil medvirker nuklear substans under transport i et og samme transportmiddel eller — i tilfælde af opbevaring i forbindelse med transport — i et og samme nukleare anlæg, skal det højeste samlede beløb, for hvilket indehaverne skal være ansvarlige, dog være det højeste beløb, som er fastsat for nogen af dem i medfør af artikel 7. Ingen indehaver skal i noget tilfælde kunne pålægges at betale mere for en nuklear ulykke end det beløb, der er fastsat for ham i medfør af artikel 7.«
- G. I artikel 6 affattes litra c) og e) således:
- »c) i) Intet i denne konvention berører det ansvar, der påhviler:
- 1) nogen enkeltperson for nuklear skade forvoldt ved en nuklear ulykke, for hvilken anlægsindehaveren i medfør af artikel 3, litra a), eller artikel 9 ikke er ansvarlig efter denne konvention, og som er en følge af en handling eller undladelse foretaget af den pågældende person i den hensigt at forvolde skade
 - 2) en person, der er behørigt autoriseret til at drive en reaktor i et transportmiddel, for nuklear skade forvoldt ved en nuklear ulykke, i tilfælde hvor en anlægsindehaver ikke er ansvarlig for skaden i henhold til artikel 4, litra a), nr. iii), eller artikel 4, litra b), nr. iii).
- ii) Anlægsindehaveren skal ikke være ansvarlig uden for denne konvention for nuklear skade forvoldt ved en nuklear ulykke.«
- »e) Hvis indehaveren godtgør, at den nukleare skade helt eller delvis er forvoldt af den person, der har lidt skaden, enten ved grov uagtsomhed eller ved en handling eller undladelse foretaget i den hensigt at forvolde skade, kan den kompetente domstol, hvis dens nationale ret giver mulighed herfor, helt eller delvis fritage indehaveren for pligten til at betale erstatning for den skade, den pågældende person har lidt.«
- H. Artikel 7 affattes således:
- »Artikel 7
- a) Enhver kontraherende part fastsætter ved lov, at indehaverens ansvar for nuklear skade forvoldt ved en given nuklear ulykke ikke må være mindre end 700 mio. EUR.
- b) Uanset litra a) og artikel 21, litra c), kan en kontraherende part
- i) under hensyn til arten af det berørte nukleare anlæg og de sandsynlige følger af en nuklear ulykke forvoldt af dette, fastsætte et lavere ansvarsbeløb i forbindelse med det pågældende nukleare anlæg, idet dog dette beløb i intet tilfælde må være lavere end 70 mio. EUR, og
 - ii) under hensyn til arten af den berørte nukleare substans og de sandsynlige følger af en nuklear ulykke forvoldt af denne, fastsætte et lavere ansvarsbeløb i forbindelse med transport af nuklear substans, idet dog dette beløb i intet tilfælde må være lavere end 80 mio. EUR.
- c) Erstatning for nuklear skade på det transportmiddel, i hvilket den berørte nukleare substans befandt sig på tidspunktet for den nukleare ulykke, må ikke medføre, at anlægsindehaverens ansvar for anden nuklear skade reduceres til et beløb, der er lavere end enten 80 mio. EUR eller det højere beløb, som en kontraherende part har fastsat ved lov.
- d) De ansvarsbeløb, der fastsættes efter litra a) eller b) eller efter artikel 21, litra c), for indehavere af nukleare anlæg på en kontraherende parts territorium, samt bestemmelserne i en kontraherende parts lov i medfør af litra c), finder anvendelse på sådanne indehaveres ansvar, uanset hvor den nukleare ulykke indtræffer.

- e) En kontraherende part kan gøre transit af nuklear substans gennem sit territorium betinget af, at vedkommende fremmede anlægsindehavers maksimale ansvarsbeløb forhøjes, såfremt det skønnes, at beløbet ikke er tilstrækkeligt til at dække faren for en nuklear ulykke under denne transit; det således forhøjede maksimale beløb må dog ikke overstige det maksimale ansvarsbeløb, som gælder for indehavere af nukleare anlæg beliggende på den pågældende parts eget territorium.
- f) Litra e) gælder ikke for
- i) søtransport, hvor der efter folkeretten er ret til at søge nødhavn i den pågældende kontraherende parts havne eller ret til uskadelig passage gennem dens territorium, eller
 - ii) lufttransport, hvor der i henhold til overenskomst eller efter folkeretten er ret til at flyve over eller lande på den pågældende kontraherende parts territorium.
- g) I tilfælde, hvor denne konvention gælder for en ikke-kontraherende stat i overensstemmelse med artikel 2, litra a), nr. iv), kan en kontraherende part fastsætte ansvarsbeløb i forbindelse med nuklear skade, der er lavere end de minimumsbeløb, der er fastsat i medfør af denne artikel eller artikel 21, litra c), for så vidt en sådan stat ikke giver modsvarende fordele af tilsvarende størrelse.
- h) Renter og sagsomkostninger, der tilkendes af en domstol i erstatningssøgsmål i medfør af denne konvention, betragtes ikke som erstatning i denne konventions forstand og betales af indehaveren ud over de beløb, for hvilke han er ansvarlig i henhold til denne artikel.
- i) De i denne artikel omhandlede beløb kan omregnes til de enkelte staters valutaer i afrundede tal.
 - j) Hver kontraherende part sikrer, at personer, der har lidt nuklear skade, kan gøre deres ret til erstatning gældende uden at skulle anlægge særskilt søgsmål for hver kilde til erstatningsmidler.«
- I. Artikel 8 affattes således:
- »Artikel 8
- a) Ret til erstatning i medfør af denne konvention bortfalder eller forældes, dersom sag ikke er anlagt
 - i) inden tredivede år fra tidspunktet for den nukleare ulykke, når der er tale om en persons død eller om skade på person
 - ii) inden ti år fra tidspunktet for den nukleare ulykke, når der er tale om al anden nuklear skade.
 - b) Der kan imidlertid ved national lov fastsættes en tidsfrist, der er længere end de i litra a), nr. i) eller ii) fastsatte, dersom den kontraherende part, på hvis territorium den ansvarlige indehavers nukleare anlæg er beliggende, har truffet foranstaltninger til at dække indehaverens ansvar med hensyn til erstatningssøgsmål, der er påbegyndt efter udløbet af fristerne i litra a), nr. i) eller ii), og inden for den længere tidsfrist.
 - c) Er der fastsat en længere frist i overensstemmelse med litra b), må et erstatningssøgsmål, der indledes inden for denne frist, i intet tilfælde påvirke den ret til erstatning i medfør af denne konvention, som tilkommer nogen, der har anlagt sag mod anlægsindehaveren
 - i) inden for tredivedeårsfristen, når der er tale om en persons død eller om skade på person
 - ii) inden for tiårsfristen, når der er tale om al anden nuklear skade.
 - d) Der kan ved national lov fastsættes en frist for bortfald eller forældelse af erstatningsretten på ikke under tre år, således at fristen regnes enten fra det tidspunkt, hvor den, der har lidt den nukleare skade, fik kendskab til såvel den nukleare skade som den ansvarlige indehaver, eller fra det tidspunkt, hvor skadelidte med rimelighed burde have haft et sådant kendskab, idet dog de frister, der er fastsat i henhold til litra a) og b), ikke må overskrides.
 - e) I tilfælde, hvor artikel 13, litra f), nr. ii), finder anvendelse, bortfalder eller forældes retten til erstatning imidlertid ikke, såfremt der inden for de i litra a), b) eller c), fastsatte frister enten
 - i) før den i artikel 17 omhandlede internationale domstol har truffet afgørelse, er rejst sag ved en af de domstole, blandt hvilke den internationale domstol kan vælge; såfremt den internationale domstol bestemmer, at den kompetente domstol er en anden end den, ved hvilken sag allerede er anlagt, kan den fastsætte en frist, inden for hvilken sagen skal være anlagt ved den således udpegede kompetente domstol; eller
 - ii) er rettet anmodning til en kontraherende part om at foranledige, at der af den internationale domstol træffes afgørelse om, hvilken domstol der skal være kompetent ifølge artikel 13, litra f), nr. ii), og sag anlægges efter en sådan afgørelse inden for den tidsfrist, som den internationale domstol måtte fastsætte.
 - f) Medmindre andet er bestemt ved national lov, kan enhver person, som har lidt nuklear skade ved en nuklear ulykke, og som har rejst erstatningssag inden for den i denne artikel bestemte tidsfrist, ændre sit krav som følge af enhver forværring af den nukleare skade efter udløbet af denne frist, forudsat at endelig dom ikke forinden er afsagt af den kompetente domstol.«

J. Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Anlægsindehaveren er ikke ansvarlig for skade forvoldt ved en nuklear ulykke, som direkte skyldes krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, eller oprør.«

K. Artikel 10 affattes således:

»Artikel 10

- a) Til dækning af ansvaret i medfør af denne konvention stilles der krav om, at indehaveren tegner og opretholder forsikring eller anden økonomisk garanti på det beløb, der er fastsat efter artikel 7, litra a), artikel 7, litra b), eller artikel 21, litra c), af en type og på vilkår, der fastsættes af den kompetente offentlige myndighed.
- b) Når indehaverens ansvar ikke er begrænset til et bestemt beløb, fastsætter den kontraherende part, på hvis territorium den ansvarlige indehavers nukleare anlæg er beliggende, en grænse for den økonomiske garanti, som den ansvarlige indehaver skal stille, forudsat at denne grænse ikke er lavere end det beløb, der er fastsat i artikel 7, litra a), eller artikel 7, litra b).
- c) Den kontraherende part, på hvis territorium den ansvarlige indehavers nukleare anlæg er beliggende, sikrer udbetalingen af erstatning for nuklear skade, som det påhviler indehaveren at udrede, ved at stille de nødvendige midler til rådighed, i den udstrækning forsikring eller anden økonomisk garanti ikke foreligger eller er utilstrækkelig til at dække en sådan erstatning, således at der er dækning for et beløb, der ikke må være mindre end det beløb, der er fastsat i artikel 7, litra a), eller artikel 21, litra c).
- d) Ingen forsikrer eller anden økonomisk garant må midlertidigt eller endeligt kunne bringe den i litra a) eller b) nævnte forsikring eller anden økonomiske garanti til ophør uden skriftligt at have givet meddelelse med mindst to måneders varsel til den kompetente offentlige myndighed eller, for så vidt forsikringen eller den økonomiske garanti vedrører transport af nuklear substans, så længe den pågældende transport varer.
- e) De fra forsikring, genforsikring eller anden økonomisk garanti hidrørende beløb må kun anvendes til erstatning for nuklear skade forvoldt ved en nuklear ulykke.«

L. Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

Erstatning, som skal udbetales i medfør af denne konvention, forsikrings- og genforsikringspræmier, beløb hidrørende fra forsikring, genforsikring eller anden økonomisk garanti, som kræves i medfør af artikel 10, samt de i artikel 7, litra h), omhandlede renter og sagsomkostninger skal frit kunne overføres mellem de kontraherende parters valutaområder.«

M. Artikel 13 affattes således:

»Artikel 13

- a) Medmindre andet er bestemt i denne artikel, kan søgsmål i medfør af artikel 3, artikel 4 og artikel 6, litra a), alene påkendes ved domstolene i den kontraherende stat, på hvis territorium den nukleare ulykke fandt sted.
- b) Dersom en nuklear ulykke finder sted i en kontraherende parts eksklusive økonomiske zone eller, når en sådan zone ikke er fastlagt, i et område, der ikke går uden for grænserne for en eksklusiv økonomisk zone, hvis en sådan skulle blive fastlagt, kan søgsmål vedrørende nuklear skade forvoldt ved denne nukleare ulykke alene påkendes i medfør af denne konvention ved den pågældende parts domstole, dog forudsat at organisationens generalsekretær har modtaget anmeldelse om et sådant område fra den pågældende kontraherende part forud for den nukleare ulykke. Intet i dette litra må fortolkes, som om det giver ret til at udøve kompetence eller til at afgrænse et havområde på en måde, der strider mod international havret.
- c) Dersom en nuklear ulykke finder sted uden for de kontraherende parters territorium eller i et område, om hvilket der ikke er foretaget nogen anmeldelse i medfør af litra b), eller dersom ulykkesstedet ikke med sikkerhed kan fastslås, kan sådanne søgsmål alene påkendes ved den kontraherende parts domstole, på hvis territorium den ansvarlige indehavers anlæg er beliggende.
- d) Dersom en nuklear ulykke finder sted i et område, for hvilket omstændighederne i artikel 17, litra d), gør sig gældende, påkendes søgsmål vedrørende ulykken ved de domstole, som den i artikel 17 omhandlede internationale domstol på begæring af en berørt kontraherende part udpeger som domstolene hos den kontraherende part, der har den nærmeste tilknytning til ulykken og er mest berørt af ulykkens følger.

- e) Hverken udøvelsen af kompetence i henhold til denne artikel eller anmeldelsen om et område i medfør af litra b), skaber ret eller pligt eller danner præcedens med hensyn til afgrænsning af havområder mellem stater med kyster over for eller ved siden af hinanden.
- f) Dersom påkendelsen i medfør af litra a), b) eller c), ville tilkomme domstolene hos mere end én kontraherende part, tilfalder kompetencen,
- i) hvis den nukleare ulykke finder sted delvis uden for nogen kontraherende parts territorium og delvis på én enkelt kontraherende parts territorium, domstolene hos sidstnævnte kontraherende part, og
 - ii) i alle andre tilfælde de domstole, som den i artikel 17 omhandlede internationale domstol på begæring af en berørt kontraherende part udpeger som domstolene hos den kontraherende part, der har den nærmeste tilknytning til ulykken og er mest berørt af ulykkens følger.
- g) Den kontraherende part, hvis domstole har kompetencen, sikrer i forbindelse med søgsmål om erstatning for nuklear skade:
- i) at enhver stat kan anlægge sag på vegne af personer, der har lidt nuklear skade, når disse er statsborgere i den pågældende stat eller har deres bopæl eller opholdssted på denne stats territorium og har givet deres samtykke dertil, og
 - ii) at enhver person kan anlægge sag i medfør af denne konvention for at gøre rettigheder gældende, der er erhvervet ved subrogation eller overdragelse.
- h) Den kontraherende part, hvis domstole er kompetente i medfør af denne konvention, sikrer, at kun én af dens domstole har kompetence til at påkende sager i forbindelse med en given nuklear ulykke, idet kriterierne for udvælgelsen af denne domstol fastlægges i den pågældende kontraherende parts nationale lov.
- i) Domme, som efter domsforhandling eller udeblivelse er afsagt af den i medfør af denne artikel kompetente domstol, er, når de er eksigible i henhold til den af domstolen anvendte ret, tillige eksigible på enhver af de øvrige kontraherende parts territorium, så snart de af den pågældende kontraherende part krævede formaliteter er opfyldt. Sagens realitet må ikke efterprøves på ny. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på domme, som kun er foreløbigt eksigible.
 - j) Såfremt der anlægges sag mod en kontraherende part i medfør af denne konvention, kan den pågældende kontraherende part, bortset fra eksekutionsskridt, ikke påberåbe sig jurisdiktionel immunitet over for den i medfør af denne artikel kompetente domstol.«
- N. Artikel 14, litra b), affattes således:
- »b) Ved »national ret« og »national lov (lovgivning)« forstås den ret eller den lov (lovgivning), som gælder i den stat, hvis domstole i henhold til denne konvention er kompetente til at påkende krav opstået ved en nuklear ulykke, bortset fra lovvalgsregler. Denne ret og lov (lovgivning) finder anvendelse på alle spørgsmål af såvel materielretlig som processuel art, for hvilke denne konvention ikke indeholder særlige bestemmelser.«
- O. Artikel 15, litra b), affattes således:
- »b) For så vidt erstatning for nuklear skade overstiger de i artikel 7, litra a), fastsatte 700 mio. EUR, vil enhver sådan foranstaltning i en hvilken som helst form kunne træffes under anvendelse af vilkår, som kan afvige fra denne konventions bestemmelser.«
- P. Efter artikel 16 indføjes følgende nye artikel 16a:
- »Artikel 16a
- Denne konvention berører ikke en kontraherende parts rettigheder og pligter i henhold til de almindelige folkeretlige regler.«
- Q. Artikel 17 affattes således:
- »Artikel 17
- a) Opstår der strid mellem to eller flere kontraherende parter om denne konventions fortolkning eller anvendelse, rådfører stridens parter sig med hinanden med henblik på at bilægge striden ved forhandling eller anden mindelig løsning.
 - b) Bilægges en strid som omhandlet i litra a) ikke inden seks måneder efter, at en af stridens parter har erkendt dens eksistens, mødes de kontraherende parter for at bistå de berørte parter med at finde en mindelig løsning.
 - c) Dersom striden ikke er bilagt inden tre måneder efter datoen for det i litra b) omhandlede møde, forelægges striden på begæring af en af dens parter for den europæiske domstol for atomenergi (European Nuclear Energy Tribunal), der blev oprettet ved konventionen af 20. december 1957 om tilvejebringelse af sikkerhedskontrol på atomenergiens område.
 - d) Uenigheder om afgrænsning af havområder falder uden for denne konventions anvendelsesområde.«

R. Artikel 18 affattes således:

»Artikel 18

- a) Forbehold med hensyn til en eller flere af denne konventions bestemmelser kan tages på et hvilket som helst tidspunkt forud for ratifikationen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen af denne konvention eller forud for meddelelsen i medfør af artikel 23 for ethvert af de i meddelelsen omhandlede territorier; forbeholdene kan kun tilstedes, hvis deres ordlyd udtrykkeligt er godkendt af signatarmagterne.
- b) En sådan godkendelse kræves dog ikke af en signatarmagt, som ikke selv har ratificeret, accepteret eller godkendt denne konvention inden for et tidsrum af 1 år efter den dato, hvor organisationens generalsekretær har underrettet den pågældende signatarmagt om et sådant forbehold i overensstemmelse med artikel 24.
- c) Ethvert forbehold, der er accepteret i henhold til denne artikel, kan på et hvilket som helst tidspunkt tilbagekaldes ved meddelelse stilet til organisationens generalsekretær.«

S. Artikel 19 affattes således:

»Artikel 19

- a) Denne konvention skal ratificeres, accepteres eller godkendes. Ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumenterne deponeres hos organisationens generalsekretær.
- b) Denne konvention træder i kraft, når mindst fem signatarmagter har deponeret deres ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumenter. For hver signatarmagt, som derefter ratificerer, accepterer eller godkender denne konvention, træder den i kraft ved deponeringen af ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumentet.«

T. Artikel 20 affattes således:

»Artikel 20

Ændringer i denne konvention vedtages ved indbyrdes overenskomst mellem alle kontraherende parter. De træder i kraft, når de er ratificeret, accepteret eller godkendt af to tredjedele af de kontraherende parter. For hver kontraherende part, der derefter ratificerer, accepterer eller godkender ændringerne, træder de i kraft på datoen for denne ratifikation, accept eller godkendelse.«

U. I artikel 21 tilføjes der følgende nye litra c):

- »c) Uanset artikel 7, litra a), kan regeringen i et land, som ikke har undertegnet denne konvention, men som tiltræder den efter den 1. januar 1999, ved lov fastsætte, at indehaverens ansvar for nuklear skade forvoldt ved en given nuklear ulykke i en periode på højst fem år fra vedtagelsen af protokollen af 12. februar 2004 om ændring af denne konvention kan begrænses til et overgangsbeløb på ikke under 350 mio. EUR for så vidt angår en nuklear ulykke, der finder sted i denne periode.«

V. I artikel 22 bliver litra c) til litra d), og der indsættes følgende nye litra c):

- »c) De kontraherende parter rådfører sig med hinanden ved udløbet af hver femårsperiode efter denne konventions ikrafttrædelsesdato om alle de spørgsmål af fælles interesse, som anvendelsen af denne konvention rejser, og særlig om det hensigtsmæssige i at forhøje ansvarsbeløbene og den økonomiske garanti.«

W. Artikel 23, litra b), affattes således:

- »b) Enhver signatarmagt eller kontraherende part kan ved sin undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på ethvert senere tidspunkt meddele organisationens generalsekretær, at denne konvention skal finde anvendelse på sådanne af dens territorier, herunder territorier, for hvis internationale forbindelser den er ansvarlig, for hvilke denne konvention ikke finder anvendelse i medfør af litra a), og som er nævnt i meddelelsen. Enhver sådan meddelelse kan for så vidt angår et hvilket som helst af de deri nævnte territorier tilbagekaldes med 1 års varsel herom til organisationens generalsekretær.«

X. Artikel 24 affattes således:

»Artikel 24

Organisationens generalsekretær underretter alle signatarmagter og regeringer om modtagelsen af ethvert dokument vedrørende ratifikation, accept, godkendelse, tiltrædelse eller tilbagekaldelse samt om enhver meddelelse i medfør af artikel 13, litra b), og artikel 23 og om Styrelseskomitéens beslutninger i medfør af artikel 1, litra a), nr. ii), artikel 1, litra a), nr. iii), og artikel 1, litra b). Han underretter dem ligeledes om denne konventions ikrafttrædelsesdato, om ordlyden af vedtagne ændringer i konventionen og om sådanne ændringers ikrafttrædelsesdato samt om ethvert forbehold taget i henhold i artikel 18.«

- Y. I nedennævnte artikler ændres »skade« til »nuklear skade«:
- Artikel 4, litra a) og b)
 - Artikel 5, litra a) og c)
 - Artikel 6, litra a), b), d), f) og h).
- Z. I den franske udgave ændres i artikel 4, første punktum, ordet »stockage« til »entreposage«, og i litra a) i samme artikel ændres ordet »transportées« til »en cours de transport«. I den engelske udgave ændres i artikel 6, litra h), ordet »workmen's« til »workers«.
- AA. Konventionens bilag II udgår.

II.

- a) I forholdet mellem parterne i denne protokol udgør protokollens bestemmelser en integrerende del af konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964 og ved protokol af 16. november 1982 (i det følgende benævnt »konventionen«), som herefter skal betegnes som »konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ved protokol af 16. november 1982 og ved protokol af 12. februar 2004«.
- b) Denne protokol skal ratificeres, accepteres eller godkendes. Instrumenter for ratifikation, accept eller godkendelse af denne protokol deponeres hos generalsekretæren for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling.
- c) De stater, som undertegner denne protokol, og som allerede har ratificeret eller tiltrådt konventionen, erklærer, at de har til hensigt at ratificere, acceptere eller godkende denne protokol så snart som muligt. De øvrige stater, som undertegner denne protokol, forpligter sig til at ratificere, acceptere eller godkende den samtidig med, at de ratificerer konventionen.
- d) Denne protokol er åben for tiltrædelse efter bestemmelserne i konventionens artikel 21. Tiltrædelser af konventionen godtages kun, hvis de ledsages af en tiltrædelse af denne protokol.
- e) Denne protokol træder i kraft efter bestemmelserne i konventionens artikel 20.
- f) Generalsekretæren for Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling underretter alle signatarstater og tiltrædende regeringer om modtagelse af instrumenter for ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne protokol.
-

RÅDETS BESLUTNING

af 22. marts 2004

om bemyndigelse af Italien til at anvende en foranstaltning, der fraviger artikel 21 i Rådets sjette direktiv (77/388/EØF) om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter

(2004/295/EF)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets sjette direktiv (77/388/EØF) af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag ⁽¹⁾, særlig artikel 27,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I medfør af artikel 27, stk. 1, i direktiv 77/388/EØF kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i dette direktiv, for at forenkle afgiftsopkrævningen eller for at undgå visse former for svig eller unddragelse.
- (2) I et brev, som Kommissionens generalsekretariat modtog den 31. oktober 2003, anmodede Italiens regering om tilladelse til at anvende særlige afgiftsforanstaltninger på affaldssektoren.
- (3) De øvrige medlemsstater blev informeret om Italiens anmodning den 28. november 2003.
- (4) Hensigten med den pågældende fravigelse er at give Italien mulighed for at udpege modtageren af specifikke former for leverancer i affaldssektoren som afgiftspligtig person. I henhold til artikel 17, stk. 2, litra a), i direktiv 77/388/EØF kan modtageren af affaldsleveringer fradrage momsen herpå. Herved skulle skattemyndighederne få færre problemer med at opkræve moms i denne sektor, uden at størrelsen af den skyldige afgift påvirkes.
- (5) Den pågældende foranstaltning skal først og fremmest betragtes som et tiltag, der skal forhindre visse former for svig i affaldsgenomsættelsesektoren, såsom manglende betaling af faktureret moms fra erhvervsdrivende, der foretager indsamling, sortering og simpel forarbejdning af affaldsmateriale, som derefter ikke kan spores. Foranstaltningen vil også forenkle skattemyndighedernes arbejde.
- (6) Foranstaltningen står i rimeligt forhold til de tilstræbte mål, idet den ikke skal anvendes på alle afgiftspligtige aktiviteter i sektoren, men kun på specifikke aktiviteter, der giver betydelige problemer i form af svig.

- (7) Den 7. juni 2000 offentliggjorde Kommissionen en strategi med henblik på at forbedre moms-systemet på kort sigt, hvori den påtog sig at rationalisere det store antal undtagelser, der findes i øjeblikket. I visse tilfælde kan en sådan rationalisering medføre, at visse specielt effektive undtagelser udvides til at omfatte alle medlemsstater.
- (8) Kommissionens seneste kontakter til visse nationale myndigheder og repræsentanter for sektoren tyder på, at det kan blive nødvendigt at indføre særlige regler, der specifikt er tilpasset sektoren, for at sikre en mere retfærdig beskatning af Fællesskabets erhvervsdrivende inden for denne sektor. Kommissionen har til hensigt at udarbejde et forslag om en særlig ordning for affaldsgenomsættelsesektoren.
- (9) Fravigelsen bør derfor udløbe på datoen for ikrafttrædelsen af en særlig momsordning for affaldsgenomsættelsesektoren, dog senest den 31. december 2005.
- (10) Fravigelsen har ingen negative virkninger for Fællesskabets egne indtægter fra moms, og den påvirker heller ikke størrelsen af den skyldige afgift ved det endelige forbrug —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Som en fravigelse af artikel 21, stk. 1, litra a), i direktiv 77/388/EØF, som affattet i artikel 28g, bemyndiges Italien hermed til at udpege modtagerne af varer og tjenesteydelser, jf. artikel 2 i nærværende beslutning, som momspligtige personer.

Artikel 2

Modtageren af leveringer af varer og tjenesteydelser kan udpeges som afgiftspligtig person i følgende tilfælde:

- levering og dertil knyttede aktiviteter af jernholdigt affald og skrot, samt glas, papir og pap, klude, ben og læder, gummi og plastik, herunder levering af disse materialer efter bestemte former for forarbejdning, såsom rengøring, polering, sortering, tilskæring eller støbning i blokke

⁽¹⁾ EFT L 145 af 13.6.1977, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2004/15/EF (EUT L 52 af 21.2.2004, s. 61).

— levering og dertil knyttede aktiviteter af jernholdigt og ikke-jernholdigt halvforarbejdede varer, såsom råjern, raffineret kobber og kobberlegeringer, rånikkel og råaluminium.

Artikel 3

Denne beslutning udløber på datoen for ikrafttrædelsen af en særlig momsordning for affaldsgenanvendelsessektoren ved ændring af direktiv 77/388/EØF, dog senest den 31. december 2005.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. marts 2004.

På Rådets vegne

B. COWEN

Formand

RÅDETS HENSTILLING
af 30. marts 2004
om udnævnelse af et medlem af direktionen for Den Europæiske Centralbank

(2004/296/EF)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION —

som henviser til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 112, stk. 2, litra b), og artikel 122, stk. 4, samt artikel 11.2 og artikel 43.3 i protokollen om statuten for Det Europæiske System af Centralbanker og Den Europæiske Centralbank —

INDSTILLER:

José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO som medlem af direktionen for Den Europæiske Centralbank for en periode på otte år med virkning fra den 1. juni 2004.

Denne henstilling forelægges med henblik på afgørelse for stats- og regeringscheferne for de af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater, der har euroen som valuta, efter høring af Europa-Parlamentet og Styrelsesrådet for Den Europæiske Centralbank.

Denne henstilling offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. marts 2004.

På Rådets vegne
M. McDOWELL
Formand

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 29. marts 2004

om tilladelse til Tjekkiet, Estland, Litauen, Ungarn, Polen og Slovakiet til at udskyde anvendelsen af visse bestemmelser i Rådets direktiv 2002/53/EF og 2002/55/EF for så vidt angår handel med frø af visse sorter

(meddelt under nummer K(2004) 962)

(EØS-relevant tekst)

(2004/297/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om vedrørende Tjekkiet, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiets tiltrædelse, særlig artikel 2, stk. 3,

under henvisning til akten vedrørende Tjekkiet, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiets tiltrædelse, særlig artikel 42, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til tiltrædelsesaktens artikel 42 kan Kommissionen vedtage overgangsforanstaltninger, hvis der er behov for sådanne overgangsforanstaltninger for at lette overgangen fra den eksisterende ordning i de nye medlemsstater til den ordning, som anvendelse af Fællesskabets bestemmelser på veterinær- og plantesundhedsområdet medfører. Disse bestemmelser omfatter reglerne om handel med frø.

(2) I henhold til Rådets direktiv 2002/53/EF af 13. juni 2002 om den fælles sortliste over landbrugsplantearter⁽¹⁾ og Rådets direktiv 2002/55/EF af 13. juni 2002 om handel med grøntsagsfrø⁽²⁾ må der kun handles med frø af sorter af plantearter, der er omfattet af de direktiver, der er nævnt i artikel 1, stk. 1, i direktiv 2002/53/EF eller i artikel 2, stk. 1, litra b), i direktiv 2002/55/EF, hvis kravene i artikel 4, stk. 1, artikel 7 og artikel 11 i de to nævnte direktiver er opfyldt.

(3) Handel med frø af visse sorter skulle forbydes i Tjekkiet, Estland, Litauen, Ungarn, Polen og Slovakiet fra tiltrædelsesdatoen, hvis ikke der gives dispensation fra de pågældende bestemmelser.

(4) For at disse lande kan træffe og gennemføre de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de pågældende sorter er blevet godtaget i overensstemmelse med principperne i EF-ordningen, bør de i en periode på tre år efter tiltrædelsesdatoen have tilladelse til at udskyde anvendelsen af direktiv 2002/53/EF og 2002/55/EF for så vidt angår handel på deres område med frø af sorter, der er opført på deres respektive sortslister i overensstemmelse med andre principper end dem, der er fastsat i nævnte direktiver.

(5) De i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Frø og Plantemateriale henhørende under Landbrug, Havebrug og Skovbrug —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Som undtagelse fra artikel 4, stk. 1, artikel 7 og artikel 11 i direktiv 2002/53/EF og 2002/55/EF kan Tjekkiet, Estland, Litauen, Ungarn, Polen og Slovakiet i en periode på tre år efter tiltrædelsesdatoen udskyde anvendelsen af direktiv 2002/53/EF og 2002/55/EF for så vidt angår handel på deres område med frø af sorter, der er opført på deres respektive nationale lister over sorter af landbrugsplantearter og grøntsagsarter, og som ikke er blevet officielt godtaget i overensstemmelse med bestemmelserne i de nævnte direktiver.

⁽¹⁾ EFT L 193 af 20.7.2002, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1829/2003 (EUT L 268 af 18.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 193 af 20.7.2002, s. 33. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1829/2003.

I den periode må der kun handles med sådanne frø inden for de respektive medlemsstaters område. Det bør klart fremgå af officielle eller andre etiketter eller dokumenter, der er fastgjort til eller ledsager frøpartiet i henhold til denne beslutning, at frøene udelukkende er bestemt til handel i det pågældende land.

Artikel 2

Denne beslutning anvendes med forbehold af ikrafttrædelsen af traktaten om Tjekkiets, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiets tiltrædelse, og da på datoen herfor.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. marts 2004.

På Kommissionens vegne

David BYRNE

Medlem af Kommissionen

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

af 16. juli 2003

om en kompensationsordning for ekspresbusoperatører

(Norge)

(2004/298/EF)

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN HAR —

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ⁽¹⁾, særlig artikel 49, 61, 62 og 63 og bilag XIII ⁽²⁾,

under henvisning til aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol ⁽³⁾, særlig artikel 24 og artikel 1 i protokol 3 til denne aftale,

under henvisning til de proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte, særlig bestemmelserne i kapitel 5, 6 og 15 ⁽⁴⁾,

under henvisning til tilsynsmyndighedens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure ⁽⁵⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til bestemmelserne i kapitel 5 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte ⁽⁶⁾ og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

⁽¹⁾ I det følgende benævnt »EØS-aftalen«.

⁽²⁾ Særlig den retsakt, der er omhandlet i punkt 4 i kapitel I »Landtransport« i bilag XIII til EØS-aftalen (dvs. Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig service forbundne krav inden for sektoren for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1), som ændret ved navnlig Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1)), den retsakt, der er omhandlet i punkt 32 i kapitel II »Vejtransport« (dvs. Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1), som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 (EFT L 4 af 8.1.1998, s. 1)) og den retsakt, der er omhandlet i punkt 33 a i kapitel II »Vejtransport« (dvs. Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 251 af 29.8.1992, s. 1), erstattet ved den retsakt, der er omhandlet i punkt 23 b i kapitel II »Vejtransport« (dvs. Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 4 af 8.1.1998, s. 10)).

⁽³⁾ I det følgende benævnt »aftalen om tilsynsmyndigheden og domstolen«.

⁽⁴⁾ EFTA-Tilsynsmyndighedens afgørelse nr. 4/94/KOL af 19. januar 1994 om vedtagelse og udstedelse af proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte (retningslinjer for anvendelse og fortolkning af artikel 61 og 62 i EØS-aftalen og artikel 1 i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol) (EFT L 231 af 3.9.1994, s. 1 og EØS-tillæg til EFT nr. 32 af samme dato), senest ændret ved afgørelse nr. 264/2002/KOL af 18. december 2002, endnu ikke offentliggjort; i det følgende benævnt »tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte«.

⁽⁵⁾ Beslutning 381/2000/KOL af 18. december 2000 (EFT C 125 af 26.4.2001, s. 9 og EØS-tillæg til EFT nr. 22 af samme dato).

⁽⁶⁾ Navnlig punkt 5.3.2. i retningslinjerne.

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFREMSTILLING

A. SAGSFORLØB OG KORRESPONDANCE

1. INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

Efter at have modtaget en klage over kompensationsordningen for ekspresbusoperatører gennemførte tilsynsmyndigheden en indledende undersøgelse af den pågældende ordning på grundlag af EØS-reglerne for statsstøtte. Denne undersøgelse resulterede i tilsynsmyndighedens beslutning af 18. december 2000 om at indlede en formel undersøgelsesprocedure vedrørende kompensationsordningen for ekspresbusoperatører. Beslutningen blev meddelt de norske myndigheder ved brev af samme dato (dok. nr. 00-9192-D).

I brevet blev de norske myndigheder opfordret til i henhold til punkt 5.3.1. (1) i kapitel 5 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte at fremsætte sine bemærkninger til beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. De norske myndigheder blev desuden anmodet om at tilvejebringe alle oplysninger af relevans for vurderingen af kompensationsordningens forenelighed med EØS-reglerne for statsstøtte.

Tilsynsmyndigheden gjorde de norske myndigheder opmærksom på, at ulovlig støtte i henhold til punkt 6.2.3. i kapitel 6 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte kunne beordres genopkrævet fra modtagerne, såfremt tilsynsmyndigheden fandt kompensationsordningen uforenelig med EØS-aftalen. På denne baggrund blev de norske myndigheder anmodet om omgående at fremsende en kopi af beslutningen til støttemodtagerne.

Vedrørende den planlagte videreførelse af kompensationsordningen i 2001 erindrede tilsynsmyndigheden desuden de norske myndigheder om deres forpligtelse til ikke at iværksætte støtten.

2. BEMÆRKNINGER OG YDERLIGERE OPLYSNINGER FRA DE NORSKE MYNDIGHEDER

De norske myndigheder fremsatte deres bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure ved brev af 31. januar 2001, der blev modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 8. februar 2001 (dok. nr. 01-1029-A). De norske myndigheder hævdede, at kompensationsordningen ikke udgjorde »ny støtte«, og at den under alle omstændigheder var fritaget for kravet om forudgående underretning, fordi den var i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69⁽⁷⁾. De norske myndigheder meddelte derfor tilsynsmyndigheden, at udbetalingerne i henhold til kompensationsordningen ikke ville blive indstillet.

Tilsynsmyndigheden anerkendte ved brev af 12. april 2001 (dok. nr. 01-2781-D) modtagelsen af dette brev og anmodede om yderligere oplysninger.

De norske myndigheder fremsendte de ønskede oplysninger ved brev af 15. juni 2001, som blev modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 20. juni 2001 (dok.nr. 01-4686-A).

⁽⁷⁾ Ifølge artikel 17, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 er sådanne kompensationsydelse for de med begrebet offentlig service forbundne krav, som er ydet i overensstemmelse med forordningen, fritaget for kravet om forudgående underretning og dermed også fra standstill-kravet.

3. BEMÆRKNINGER OG YDERLIGERE OPLYSNINGER FRA TREDJEPARTER

Efter at have indledt den formelle undersøgelsesprocedure, men inden beslutningens offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, fremsatte den norske transportsammenslutning, »Transportbedriftenes Landsforening«, bemærkninger til beslutningen ved brev af 21. februar 2001, som blev registreret af tilsynsmyndigheden den 23. februar 2001 (dok. nr. 01-1387-A).

Klageren var ved brev af 18. december 2000 (dok. nr. 00-9193-D) blevet informeret om beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

Efter at have modtaget de norske myndigheders bemærkninger til beslutningen om at indlede den formelle undersøgelse henvendte tilsynsmyndigheden sig atter til klageren ved brev af 12. april 2001 (dok. nr. 01-2780-D). I dette brev gav tilsynsmyndigheden et resumé af de norske myndigheders argumentation imod beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure og opfordrede klageren til at redegøre for sine synspunkter desangående. Desuden blev klageren opfordret til at tilvejebringe yderligere oplysninger, navnlig om konkurrencesituationen mellem lejlighedsvis kørsel og rutekørsel (udført af ekspresbusoperatører) i Norge. Klageren besvarede denne opfordring ved brev af 21. maj 2001, som blev modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 23. maj 2001 (dok. nr. 01-3911-A).

Der blev ikke fremsat yderligere bemærkninger fra tredjeparter inden for den tidsfrist, der var fastsat i henhold til punkt 5.3.2. (1) i kapitel 5 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte⁽⁸⁾, dvs. den 26. maj 2001.

4. YDERLIGERE OPLYSNINGER FRA DE NORSKE MYNDIGHEDER VEDRØRENDE BEMÆRKNINGERNE FRA TREDJEPART

Tilsynsmyndigheden fremsendte ved brev af 30. oktober 2001 (dok. nr. 01-8453-D) bemærkningerne fra tredjepart til de norske myndigheder. Desuden meddelte tilsynsmyndigheden de norske myndigheder, at den ikke anså kompensationsordningen for ikke-subventionerede busoperatører for at være omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. Angående en eventuel henvisning til retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse som begrundelse for ordningen understregede tilsynsmyndigheden navnlig, at kompensationsordningen i så fald skulle være tidsmæssigt begrænset og i princippet gradvist afvikles, at kompensationsydelse til busoperatørerne skulle være lavere end omkostningerne ved det faktiske forbrug af autodiesel ved rutekørsel, og at kompensationsniveauet desuden skal være begrænset for at give busoperatører et incitament til at nedbringe forbruget af autodiesel. På denne baggrund blev de norske myndigheder anmodet om at tilvejebringe yderligere oplysninger.

De norske myndigheder fremsatte deres bemærkninger til indlæggene fra tredjepart ved brev af 31. januar 2002 fra »Samferdselsdepartementet«, modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 5. februar 2002 (dok. nr. 02-1006-A). De norske myndigheder redegjorde også for deres synspunkter vedrørende tilsynsmyndighedens vurdering af anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og fremsendte de krævede oplysninger. De norske myndigheder fremsatte yderligere bemærkninger (jf. brev af 4. april 2002 fra »Samferdselsdepartementet«, modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 9. april 2002 (dok. nr. 02-2573-A)).

5. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPART FREMSAT EFTER FRISTENS UDLØB

Efter at fristen for fremsættelse af bemærkninger fra tredjeparter var udløbet (dvs. den 26. maj 2001), modtog tilsynsmyndigheden desuden yderligere bemærkninger fra »Transportbedriftenes Landsforening« (ved fax af 7. februar 2002, modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden samme dag (dok. nr. 02-1058-A), samt ved brev af 9. april 2002, modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 11. april 2002 (dok. nr. 02-2557-A)) og fra klageren (ved brev af 8. maj 2002, modtaget og registreret af tilsynsmyndigheden den 15. maj 2002 (dok. nr. 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Ifølge punkt 5.3.2. (1) i kapitel 5 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte kan interesserede parter fremsætte deres bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren inden en måned efter datoen for dens offentliggørelse.

B. REDEGØRELSE FOR KOMPENSATIONSORDNINGEN FOR EKSPRESBUSSE

1. DEN NORSKE AUTODIESELAFGIFT: AFSKAFFELSE AF BUSOPERATØRERS FRITAGELSE

Autodieselafgiften (»autodieselavgift«) blev oprindeligt indført med virkning fra den 1. oktober 1993 (som erstatning for den kilometerafgift, der var indført i 1978)⁽⁹⁾. Afgiften er pålagt forbruget af autodiesel, og beløbet pr. liter fastsættes hvert år ved en beslutning truffet af Stortinget⁽¹⁰⁾. Busoperatører, der udfører personbefordring, blev fritaget for denne afgift, ligesom de tidligere var fritaget for kilometerafgiften). I lovforslaget om grønne afgifter (St.prp. nr. 54 (1997-1998) »Grønne Skatter«) anså den norske regering ikke den tidligere fritagelse af busser for berettiget af miljømæssige årsager, eftersom den friholdt busserne for de eksterne omkostninger ved brugen af veje, ulykker og forurening, og fordi den ikke gav busoperatørerne et økonomisk incitament til at nedbringe disse omkostninger. Derfor foreslog den norske regering, at man skulle afskaffe busoperatørers fritagelse for autodieselafgiften med henblik på at give disse virksomheder et incitament til at øge effektiviteten og træffe miljøvenlige investeringsbeslutninger.

Alle busoperatører, der udfører personbefordring (dvs. både rutekørsel⁽¹¹⁾ og lejlighedsvis kørsel⁽¹²⁾) skulle i princippet betale autodieselafgiften fra den 1. januar 1999.

2. INDFØRELSE AF KOMPENSATIONSORDNINGER

For at undgå en svækkelse af den kollektive transports konkurrenceevne (dvs. rutebustrafikken) blev det foreslået at kompensere visse kategorier af busoperatører (såkaldt »tilskudsberettiget bussdrift« eller »subventionerede busoperatører«, dvs. busoperatører, der var berettigede til direkte statstilskud til udførelsen af rutekørsel⁽¹³⁾) for de omkostninger, der kunne tilskrives afskaffelsen af afgiftsfritagelsen. Hvad angår andre kategorier af busoperatører (såkaldte »ikke-tilskudsberettiget bussdrift« eller »ikke-subventionerede busoperatører«, dvs. busoperatører, der udfører rutekørsel, men som ikke er berettigede til direkte statstilskud i denne forbindelse⁽¹⁴⁾), skulle der ifølge lovforslaget om grønne afgifter ikke ydes nogen kompensation, eftersom disse busoperatører forventedes at kunne få dækket meromkostningerne ved enten at forhøje taksterne eller ved at reducere deres fortjeneste. Regeringen anførte desuden, at afskaffelsen af afgiftsfritagelsen ville give busselskaberne et incitament til at øge effektiviteten og gøre bussdriften mere miljøvenlig.

Efter at regeringen havde fremsat sit lovforslag, besluttede Stortinget i efteråret 1998 at indføre en kompensationsordning for subventionerede busoperatører. Selv om det ikke oprindeligt var forudsat i regeringens forslag til reform af de grønne afgifter, vedtog det norske Storting en særskilt kompensationsordning for ikke-subventionerede busoperatører i forbindelse med dets beslutning om det reviderede statsbudget for 1999, der blev vedtaget i foråret 1999 (St.prp. nr. 67 (1998-1999)). Denne ordning hører under »Samferdselsdepartementets« ressort (jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000), kapitel 1330, post 71 »Tilskudd til ekspresbusser«).

⁽⁹⁾ »Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje«, 8. juni 1993.

⁽¹⁰⁾ Tabel 2 nedenfor indeholder mere detaljerede oplysninger om de gældende satser siden 1999.

⁽¹¹⁾ Udtrykket »rutekørsel« anvendes i denne beslutning i overensstemmelse med definitionen i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

⁽¹²⁾ Udtrykket »lejlighedsvis kørsel« anvendes i denne beslutning i overensstemmelse med definitionen i artikel 2, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

⁽¹³⁾ Denne kategori af busoperatører er beskrevet nærmere under punkt C. i den foreliggende beslutning.

⁽¹⁴⁾ Denne kategori af busoperatører er beskrevet nærmere under punkt C. i den foreliggende beslutning.

Med indførelsen af kompensationsordninger for både subventionerede og ikke-subventionerede busoperatører fik busoperatører, der udfører rutekørsel således med virkning fra 1. januar 1999 (delvis) kompensation for deres udgifter til autodieselafgiften. Derimod måtte andre busoperatører, bl.a. dem, der udfører lejlighedsvis kørsel, selv bære de fulde udgifter til autodieselafgiften.

Reglerne for kompensationen til ekspresbusoperatører blev fastsat i to breve af 21. februar 2000, som blev fremsendt til de busoperatører, der var berettigede til støtte ⁽¹⁵⁾.

Kompensationsbeløbet til hvert enkelt busselskab beregnes på grundlag af de afstande, der tilbagelægges ifølge »ruteplanen«, idet der anvendes en bestemt sats pr. km. Denne sats er ikke fastsat på forhånd, men fastlægges, når man har udregnet de samlede afstande for alle busoperatører med køretilladelse ⁽¹⁶⁾. Ifølge de norske myndigheder var satserne i 1999 og 2000 henholdsvis 1,37 NOK og 1,41 NOK, og satserne i 2001 og 2002 anslås til henholdsvis 1,07 NOK og 0,62 NOK pr. km.

Desuden ydes der kompensation for såkaldt »positionskørsel« ⁽¹⁷⁾ og »assistancekørsel« ⁽¹⁸⁾. Ifølge de norske myndigheder blev der i disse tilfælde kun ydet kompensation, hvis »positionskørsel« og »assistancekørsel« oversteg 10 % af kørslen i henhold til ruteplanen. Desuden ydes der også kompensation for »godkendte afvigelser« fra ruteplanen ⁽¹⁹⁾.

Indenlandske transportydelser, der leveres i forbindelse med international transport (»cabotagekørsel«), medregnes også i kompensationsordningen. Det antages, at de udenlandske operatører, der udfører sådanne cabotagekørsler, gør det i nært samarbejde med norske operatører, og at de norske operatører handler på de udenlandske operatørers vegne, når de ansøger om kompensation.

3. DEN FORELIGGENDE UNDERSØGELSE RÆKKEVIDDE

Tilsynsmyndigheden erklærede i sin beslutning af 18. december 2000 at ville indlede den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende »kompensationsordningen for ekspresbusoperatører« ⁽²⁰⁾. De norske myndigheder forklarede i deres bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure, at de operatører, der modtog støtte i henhold til den omhandlede støtteordning, ikke var identiske med »ekspresbusoperatører«. Udtrykket »ekspresbus« anvendes af operatørerne som et markedsføringsudtryk. Ifølge de norske myndigheder udfører »ekspresbusoperatører« i virkeligheden både subventioneret og ikke-subventioneret kørsel. I lyset af disse forklaringer påpeger tilsynsmyndigheden, at den kompensationsordning, der er genstand for den foreliggende undersøgelse, er den, der er indført for ikke-subventionerede busoperatører, der udfører rutekørsel. Kompensationsordningen for subventionerede busoperatører er ikke omfattet af den formelle undersøgelsesprocedure.

⁽¹⁵⁾ Enkelthederne i kompensationsordningen er nærmere beskrevet i tilsynsmyndighedens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

⁽¹⁶⁾ Den beregnes tilsyneladende ved at dividere det samlede beløb, der er afsat til formålet, med det samlede antal kilometer, for hvilke der er ansøgt om kompensation.

⁽¹⁷⁾ »Positionskørsel« er nødvendig for at betjene og efter kørslen efter ruteplanen, f.eks. til og fra garage/depot.

⁽¹⁸⁾ »Assistancekørsel« er nødvendig for at betjene alle passagerer, der benytter en bestemt rute, i fuldt omfang i henhold til køreplanen.

⁽¹⁹⁾ Ved »godkendte afvigelser« forstås de afvigelser, de norske myndigheder henviser til i deres svar på tilsynsmyndighedens anmodning af 12. april 2001 om yderligere oplysninger: ... der er ikke forekommet større afvigelser [fra den fastlagte rute] bortset fra som led i krav om offentlig service, der er fastsat i køretilladelsen

⁽²⁰⁾ I beslutningen om at indlede procedure anvendte tilsynsmyndigheden denne betegnelse, som også er den betegnelse, der anvendes i det norske statsbudget om den omhandlede ordning.

C. REDEGØRELSE FOR LOVGIVNINGEN OM RUTEKØRSEL I NORGE

1. LOVGIVNING OM UDFØRELSE AF RUTEKØRSEL I NORGE

Ifølge de norske myndigheder er alle former for rutekørsel i Norge reguleret ved »Lov om samferdsel 1976 nr. 63« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy«⁽²¹⁾. Alle operatører, der har en køretilladelse i overensstemmelse med § 3 i »Lov om samferdsel«, kan udføre rutekørsel. Samtidig er alle operatører med køretilladelse underlagt de samme betingelser for udførelse af rutekørsel i henhold til »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands«. Sidstnævnte retsakt foreskriver bl.a., at indehaveren af køretilladelsen har både ret og pligt til at levere den transporttjeneste, der er omfattet af tilladelsen. Både ruteplanen og taksterne skal godkendes af de kompetente myndigheder⁽²²⁾. Såfremt en operatør anmoder om at måtte indstille den pågældende kørsel (f.eks. opgive kørslen på en rute eller ændre vilkårene for kørslen), kan de kompetente myndigheder forlange, at operatøren fortsætter driften, og samtidig yde kompensation for et eventuelt underskud på den pågældende rute, som ikke kan dækkes via overskud fra andre ruter (jf. § 19, stk. 2, i »Forskrift om persontransport i rute innenlands«).

2. SONDRING MELLEM SUBVENTIONEREDE OG IKKE-SUBVENTIONEREDE OPERATØRER

De norske myndigheder understregede, at sondringen mellem subventionerede og ikke-subventionerede operatører ikke er baseret på »Lov om samferdsel« eller anden lovgivning om udførelse af rutekørsel.

Tilsynsmyndigheden har dog noteret sig, at subventionerede og ikke-subventionerede operatører er undergivet forskellige regler med hensyn til proceduren for tilkendelse af retten til at tilbyde rutekørsel på individuelle ruter og med hensyn til at kunne gøre krav på direkte statstilskud til udførelsen af denne form for transporttjeneste.

Det fremgår af de oplysninger, tilsynsmyndigheden er i besiddelse af, at de subventionerede operatører udvælges ved en udbudsprocedure til at udføre rutekørsel. Der ydes kompensation for disse transporttjenester i henhold til »rammeaftaler« med de enkelte fylker. Vilkaerne for udbudsproceduren, indgåelsen af rammeaftaler og tilkendelsen af kompensation er fastlagt i »Forskrift om anbud i lokal rutetransport«. Samtidig kan busoperatører ansøge om tilladelse til at udføre rutekørsel på ruter, hvor der er forventninger om gode kommercielle transportmuligheder. Disse ansøgninger bedømmes af de kompetente myndigheder under hensyntagen til transportbehov og konkurrence. Busoperatører, der udfører rutekørsel efter ansøgning, er ikke berettigede til direkte statstilskud. De kaldes derfor ikke-subventionerede.

D. TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING OM AT INDLEDE DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE SAMT BEMÆRKNINGER FREMSAT UNDER PROCEDUREN AF DE NORSKE MYNDIGHEDER OG TREDJEPARTER

I december 2000 besluttede tilsynsmyndigheden at indlede den formelle undersøgelsesprocedure over for kompensationsordningen for ekspresbusoperatører⁽²³⁾. I denne beslutning gav tilsynsmyndigheden udtryk for tvivl om, hvorvidt kompensationsordningen var forenelig med EØS-aftalen. Efter tilsynsmyndighedens opfattelse udgjorde den kompensationsordning for ekspresbusoperatører, der blev indført i 1999, »ny støtte«. Eftersom ordningen ikke var blevet anmeldt til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3 i protokol 3 til aftalen om tilsynsmyndigheden og domstolen, måtte kompensationsordningen betragtes som »ulovlig af procedurermæssige grunde« i henhold til kapitel 6 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte. Desuden fandt tilsynsmyndigheden det tvivlsomt, om kompensationsordningen var forenelig med navnlig artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen vurderet i sammenhæng med retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse.

⁽²¹⁾ De norske myndigheder henviste i deres indlæg til »supplerende forskrifter«.

⁽²²⁾ De gældende regler for rutekørsel i Norge er beskrevet nærmere i det følgende.

⁽²³⁾ Se fodnote 5.

1. STATSSTØTTE I DEN I EØS-AFTALENS ARTIKEL 61, STK. 1, FASTSATTE BETYDNING

a) *Tilsynsmyndighedens synspunkter som de fremgår af beslutningen om at indlede procedure*

Tilsynsmyndigheden kunne ikke på grundlag af de oplysninger, der blev givet i den indledende undersøgelse, udelukke, at kompensationsordningen giver de selskaber, der driver bustrafik både i og uden for Norge, en stærkere konkurrenceposition, og at den derfor kan fordrøje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem de kontraherende parter.

Tilsynsmyndighedens foreløbige konklusion var baseret på følgende omstændigheder:

De virksomheder, der er omfattet af kompensationsordningen, kan udføre både rutekørsel og lejlighedsvis kørsel. Efter tilsynsmyndighedens opfattelse kunne det derfor ikke udelukkes, at ydelser fra kompensationsordningen anvendes til at finansiere lejlighedsvis kørsel (som er fuldt liberaliseret).

Selv i de tilfælde, hvor busoperatører udelukkende udfører rutekørsel, kunne det ikke udelukkes, at kompensationsordningen har konkurrencefordrejende virkninger, eftersom ikke-subventionerede busoperatører — om end i begrænset omfang — konkurrerer med lejlighedsvis kørsel.

Hvad angår international rutekørsel, var tilsynsmyndigheden ikke overbevist om, at udenlandske operatører vil modtage kompensation på et ikke-diskriminerende og gennemsigtigt grundlag. Endelig påpegede tilsynsmyndigheden, at selv om ordningen anvendes uden forskelsbehandling af udenlandske operatører, der leverer transporttjenester i Norge, kunne det ikke udelukkes, at den påvirker samhandelen, eftersom de norske busoperatører, der er omfattet af kompensationsordningen, også kan konkurrere uden for Norge om både lejlighedsvis kørsel og rutekørsel.

b) *De norske myndigheders bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure*

I deres bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure (jf. brev af 31. januar 2001) gav de norske myndigheder udtryk for det synspunkt, at kompensationsordningen ikke udgjorde statsstøtte i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, fastsatte betydning. Den kompensation, der blev ydet for rutekørsel, kunne ikke påvirke konkurrencevilkårene for lejlighedsvis kørsel, eftersom markederne for rutekørsel og lejlighedsvis kørsel var to forskellige markeder med en meget begrænset berøringsflade. Desuden hævdede de norske myndigheder, at samhandelen ikke blev påvirket af kompensationsordningen, eftersom der blev ydet kompensation til alle (indenlandske og udenlandske operatører), der udførte rutekørsel som cabotagekørsel i Norge. Desuden blev kompensationen kun beregnet på grundlag af det antal kilometer, der var kørt i Norge.

c) *Yderligere oplysninger fra de norske myndigheder*

Det fremgik af oplysninger fra de norske myndigheder, at der ud af de i alt 100 operatører, der udfører rutekørsel i Norge og modtager ydelser fra den omhandlede kompensationsordning for autodieselafgiften, er 49, som også udfører lejlighedsvis kørsel, dvs. 49 %. De norske myndigheder fremlagde desuden tal vedrørende bustransporterhvervet i Norge, hvoraf det fremgik, at kørsel uden fast ruteplan ⁽²⁴⁾ normalt udgør under 15 % af de pågældende busselskabers samlede driftsomkostninger.

Med hensyn til konkurrenceforholdene mellem rutekørsel og lejlighedsvis kørsel forklarede de norske myndigheder (jf. brev af 15. juni 2001), at disse former for kørsel udgør to særskilte markeder, eftersom de er undergivet forskellige lovbestemmelser og administrative regler (krav om køretilladelse til rutekørsel, men ikke til lejlighedsvis kørsel, flere forpligtelser vedrørende køreplaner, hyppighed og ruteplaner for rutekørsel, men ikke for lejlighedsvis kørsel), og fordi de angiveligt ud fra kundens synspunkt udgør to forskellige transportaktiviteter.

⁽²⁴⁾ Denne betegnelse anvendes af de norske myndigheder. Tilsynsmyndigheden forstår betegnelsen som refererende til andre transporttjenester end »rutekørsel« som defineret i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98; se fodnote 2.

Ifølge de norske myndigheder kan rutekørsel kun være et brugbart alternativ til lejlighedsvis kørsel for en given gruppe af passagerer, hvis udflugtssteder, hoteller m.m. er beliggende langs den pågældende rute. De norske myndigheder anførte desuden, at en kunde under visse omstændigheder kan have den opfattelse, at der i nogle situationer foreligger et økonomisk fornuftigt valg mellem at lade sig befordre ved at leje en bus til lejlighedsvis kørsel og lade sig befordre med en bus, der kører i fast rute⁽²⁵⁾. En sådan situation vil ifølge de norske myndigheder ikke forekomme særligt hyppigt, og de operatører, der udfører rutekørsel, har kun i meget begrænset omfang betjent kundegrupper, som normalt betjenes af operatører, der udfører lejlighedsvis kørsel.

Det blev yderligere oplyst, at »Lov om samferdsel« hjemler mulighed for, at busser i rutekørsel kan samle grupper af passagerer op inden for rimelig afstand fra de faste stoppesteder. Så vidt de norske myndigheder vidste, var der ikke forekommet større afvigelser, bortset fra som led i de krav om offentlig service, der var fastsat i køretilladelsen. Sådanne krav kan omfatte transporttjenester til særlige udflugtsmål.

Hvad angår tilsynsmyndighedens påpegning af, at operatører, der udfører rutekørsel, har lov til at ændre deres destinationer om vinteren for at udføre rutekørsel til turiststederne, forklarede de norske myndigheder, at ansøgningerne om omlægning af ikke-subventionerede bustjenester skulle vurderes af »Samferdselsdepartementet« under hensyntagen til behovet for en omlægning og dens virkninger for konkurrencen. Desuden har operatørerne ifølge de norske myndigheder i princippet ikke lov til at omlægge deres ruter, selv om en gruppe passagerer ønsker det (det ser dog ud til, at en sådan omlægning er mulig under forudsætning af, at den ikke giver forstyrrelser i rutekørslen, dvs. at køreplaner og stoppesteder respekteres).

Hvad angår udenlandske operatører, der er omfattet af kompensationsordningen, meddelte de norske myndigheder tilsynsmyndigheden, at der i øjeblikket kun er en enkelt operatør, den svenske virksomhed Swebus AB, der udfører international rutekørsel som cabotagekørsel i Norge; selskabet opererer i samarbejde med den norske operatør AS Østfold Bilruter.

Hvad angår norske operatører, der opererer i udlandet, meddelte de norske myndigheder tilsynsmyndigheden, at der i øjeblikket er udstedt 330 EU-køretilladelser⁽²⁶⁾. Oplysninger om køretilladelser til rutekørsel må indhentes fra de respektive lande.

d) **Bemærkninger fra »Transportbedriftenes Landsforening« til beslutningen om at indlede procedure**

»Transportbedriftenes Landsforening« erkendte, at kørsel i fast rute⁽²⁷⁾ konkurrerer med lejlighedsvis kørsel, men hævdede, at en sådan konkurrence må betragtes som en integrerende del af norsk og europæisk transportpolitik. »Transportbedriftenes Landsforening« hævdede, at ændringer i ruteplanerne (som skyldes udsving i efterspørgslen i løbet af året) samt muligheden for at samle grupper af passagerer op inden for rimelig afstand fra de faste stoppesteder er en naturlig del af sådanne bustjenester og omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 684/92, som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98. Hvad angår international kørsel i fast rute⁽²⁸⁾, anførte »Transportbedriftenes Landsforening«, at udenlandske operatører behandles på samme måde som indenlandske. Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt artikel 61, stk. 1, i EØS-aftalen finder anvendelse på den foreliggende kompensationsordning, hævder »Transportbedriftenes Landsforening« i deres brev af 9. april 2002, at den rutekørsel, der er omfattet af den omhandlede kompensationsordning, var begrænset til norsk område, hvorfor konkurrencereglerne ikke fandt anvendelse.

⁽²⁵⁾ Denne betegnelse anvendes af de norske myndigheder. Tilsynsmyndigheden forstår betegnelsen som refererende til »rutekørsel« som defineret i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98; se fodnote 2.

⁽²⁶⁾ De norske myndigheder har dog ikke oplyst, hvor mange af disse køretilladelser der er udstedt til busoperatører, som er omfattet af den foreliggende undersøgelse.

⁽²⁷⁾ Denne betegnelse anvendes af »Transportbedriftenes Landsforening«. Tilsynsmyndigheden forstår betegnelsen som refererende til »rutekørsel« som defineret i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98; se fodnote 2.

⁽²⁸⁾ Denne betegnelse anvendes af »Transportbedriftenes Landsforening«. Tilsynsmyndigheden forstår betegnelsen som refererende til »international rutekørsel« som defineret i artikel 3, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98; se fodnote 2.

e) **Klagerens bemærkninger**

Ifølge klageren konkurrerer ikke-subventionerede busoperatører med turistbusser. Klageren henviser til visse ruter, der både betjenes af ikke-subventionerede busoperatører og turistbusoperatører, og hvor de to kategorier af operatører konkurrerer om den samme kundegruppe (f.eks. ekspresbusruter til Oslo lufthavn, hvor operatører, der udfører rutekørsel, konkurrerer med turistbusser).

Desuden hævder klageren, at busser, der kører i fast rute, i modsætning til, hvad de norske myndigheder har oplyst, har lov til at omlægge deres ruter og befordre grupper af passagerer til turistområder, hvilket typisk er turistbusdrift (i denne forbindelse henviser klageren til Valdresbusserne, der betjener ruten Oslo-Beitostølen, som er »et typisk turistområde«; som andre eksempler nævner klageren ruterne Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal og Oslo-Geilo). Sådanne afvigelse fra ruteplanen resulterer ifølge klageren i overlapninger mellem de forskellige bustjenester.

Desuden hævdes ikke-subventionerede busoperatører at modtage kompensation for assistancekørsel og positionskørsel. Begge former for kørsel udnyttes af disse busoperatører til at levere transporttjenester i konkurrence med klageren (i denne forbindelse henviser klageren navnlig til ruten Valdres-Oslo; ved returkørsel/positions-kørsel tilbyder busoperatørerne turistkørsel for grupper af passagerer).

Endelig fremhævede klageren, at ikke-subventionerede busoperatører modtager kompensation for at udføre rutekørsel med passagerer på ruter, hvor busoperatører med køretilladelse også udfører fragtkørsel.

f) **De norske myndigheders kommentarer til bemærkningerne fra tredjepart**

Klagerens påstande, navnlig med hensyn til ruter, der betjenes både af busoperatører, som udfører rutekørsel, og af busoperatører, der udfører lejlighedsvis kørsel, og førstnævnte busoperatørers mulighed for at omlægge ruter, så de pågældende kan befordre grupper til turistområder, blev ikke tilbagevist af de norske myndigheder (jf. de norske myndigheders brev af 31. januar 2002). De norske myndigheder henviste dog til de kontrolmekanismer, der er indført i forbindelse med kompensationsordningen, og som skal sikre, at kompensationsydelse ikke misbruges til f.eks. at finansiere en operatørs turistkørsel, og at der kun ydes kompensation for kørte kilometer i henhold til bestemte ruter og køreplaner. Hvad angår fragtkørslen, meddelte de norske myndigheder tilsynsmyndigheden, at »Transportbedriftenes Landsforening« havde oplyst, at tallene for den del af omsætningen, der hidrørte fra fragtkørsel, »formentlig udgjorde under 1 %« af omsætningen fra rutekørsel.

Med hensyn til kompensationsordningens virkninger i relation til assistancekørsel, positionskørsel og godkendte afvigelse fra ruteplanerne, således som de er fastsat i køretilladelsen, anførte de norske myndigheder, at den assistance- og positionskørsel, der var ydet kompensation for i 1999, udgjorde under 4 % af kørslen i fast rute. Med henvisning til disse tal mente de norske myndigheder, at medtagelsen af positionskørsel og assistancekørsel kun havde ubetydelig indvirkning på konkurrencen. De norske myndigheder bekræftede, at der også blev ydet kompensation for godkendte afvigelse (29).

(29) Ved »godkendte afvigelse« forstås de afvigelse, de norske myndigheder henviser til i deres svar på tilsynsmyndighedens anmodning af 12. april 2001 om yderligere oplysninger: »... der er ikke forekommet større afvigelse [fra den fastlagte rute] bortset fra som led i de krav om offentlig service, der er fastsat i køretilladelsen Sådanne krav kan være at betjene ... særlige udflugtssteder«.

2. ANMELDESESPILIGT OG STANDSTILL-FORPLIGTELSE

a) *Tilsynsmyndighedens synspunkter som de fremgår af beslutningen om at indlede procedure*

I beslutningen om at indlede procedure gav tilsynsmyndigheden udtryk for, at den omhandlede kompensationsordning udgjorde »ny støtte«. Efter tilsynsmyndighedens opfattelse kunne kompensationsordningen ikke betragtes som »eksisterende støtte« i den betydning, der er fastsat i punkt 7.2. (1) første led, i kapitel 7 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte, eftersom kompensationsydelseerne ikke var baseret på en retsakt, der var gældende på det tidspunkt, EØS-aftalen trådte i kraft (kompensationsordningen for ikke-subventionerede busoperatører blev først indført, efter at busoperatørernes fritagelse for autodieselafgiften blev afskaffet med virkning fra 1. januar 1999). Desuden blev kompensationen beregnet efter specifikke regler, hvoraf nogle blev meddelt de berørte busoperatører i to breve af 21. februar 2000. Disse regler udgjorde et nyt lovgivningsgrundlag for ydelsen af støtte til visse busoperatører, der udførte rutekørsel. Derfor kunne kompensationen ikke betragtes som en videreførelse af en skattelettelse, som var fastsat i en anden retsakt.

b) *De norske myndigheders bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure*

De norske myndigheder hævdede i deres bemærkninger til beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, at det var uden betydning, at kompensationsordningen udgjorde et nyt lovgivningsgrundlag. Det afgørende for vurderingen af, hvorvidt en foranstaltning udgør »ny støtte« eller »eksisterende støtte«, er, om der udbetales flere penge og inddrages nye støttemodtagere. I denne forbindelse hævdede de norske myndigheder, at kompensationsordningen var mindre omfattende (både med hensyn til beløb og med hensyn til støtteberettigede virksomheder) end den tidligere afgiftsfritagelse: ifølge de norske myndigheder blev kompensationsbeløbet for 1999 fastsat ud fra en formodning om en reduktion af brændstofforbruget på 6 %; desuden var kompensationsordningen begrænset til kun at omfatte virksomheder, der udfører rutekørsel, hvorimod den tidligere afgiftsfritagelse dækkede alle busoperatører, også dem, der udfører lejlighedsvis kørsel.

3. VURDERING AF ORDNINGENS FORENELIGHED MED RÅDETS FORORDNING (EØF) NR. 1191/69

a) *Tilsynsmyndighedens synspunkter som de fremgår af beslutningen om at indlede procedure*

De norske myndigheder har ikke under den indledende undersøgelse henvist til forordning nr. 1191/69, men tilsynsmyndigheden har alligevel vurderet, om denne forordning kunne anvendes på den omhandlede kompensationsordning. På grundlag af de oplysninger, tilsynsmyndigheden er i besiddelse af, nåede den frem til den foreløbige konklusion, at »... kompensationen til 'ikke-subventionerede' busoperatører ikke falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, eftersom de støtteberettigede operatører ikke synes at være underlagt nogen forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til ordlyden af artikel 2 i nævnte forordning.« Desuden anførte tilsynsmyndigheden følgende: »På grundlag af de regler for udbetaling af kompensation, der er redegjort for i de to breve af 21. februar 2000, er det tydeligt, at den kompensation, der ydes de pågældende busoperatører, ikke er blevet fastlagt i overensstemmelse med den i forordning (EØF) nr. 1191/69 (særligt artikel 9 ff.) beskrevne procedure«.

b) *De norske myndigheders bemærkninger til beslutningen om at indlede procedure*

I deres bemærkninger til beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure hævdede de norske myndigheder, at kompensationsordningen måtte være omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69.

Ifølge de norske myndigheder var alle former for personbefordring i Norge omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. De norske myndigheder fastholdt, at subventionerede og ikke-subventionerede busoperatører er undergivet de samme lovbestemmelser. Der sondres ikke mellem de to grupper i den norske »Lov om samferdsel«. De norske myndigheder fandt det derfor ikke berettiget at vurdere de to typer busdrift forskelligt. Ud fra formodningen om, at tilsynsmyndigheden fandt kompensationen til subventionerede busoperatører forenelig med EØS-aftalen, hævdede de norske myndigheder, at den kompensation, der ydes til ikke-subventionerede operatører, også måtte betragtes som forenelig med EØS-aftalen.

De norske myndigheder understregede, at sondringen mellem de to kategorier af busoperatører var baseret på skøn over, hvilke busruter der var kommercielt levedygtige, og var foretaget, før afgiftsfritagelsen blev afskaffet. Efter afskaffelsen af afgiftsfritagelsen havde de ikke-subventionerede busoperatørers kommercielle vilkår ændret sig. Ifølge de norske myndigheder var det klart, at ikke-subventionerede busoperatører ikke nødvendigvis ville påtage sig de krav om offentlig service, de havde påtaget sig før 1. januar 1991, i samme udstrækning eller på samme vilkår, som de gjorde, hvis ikke det havde været for fritagelsen for autodieselafgiften.

Ifølge de norske myndigheder er der i »Lov om samferdsel 1976 nr. 63« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøj« fastsat en række betingelser for udførelse af rutekørsel, som indebærer krav om offentlig service ⁽³⁰⁾:

- operatøren har en ubetinget befordringspligt, medmindre der er tale om force majeure (§ 7)
- operatøren skal stille et tilstrækkeligt antal busser til rådighed til at dække den almindelige efterspørgsel og om muligt også ekstraordinær efterspørgsel, hvis den kan forudses (§ 8)
- ruteplanerne skal godkendes af den kompetente myndighed; alle oplysninger om køreplaner, startsteder, mellemliggende stoppesteder og destinationer skal annonceres i fornødent omfang (§ 10)
- takster og rabatter skal godkendes af den kompetente myndighed (§ 11)
- operatøren skal anvende billetter, billetteringsmaskiner og andet udstyr, som er godkendt af den kompetente myndighed (§ 12)
- den kompetente myndighed har ret til at træffe bestemmelse om brug af terminaler, placering af stoppesteder og hvilke veje, ruterne skal følge (§ 13)
- den kompetente myndighed kan beslutte, at passagerer skal have ret til at reservere plads på forhånd (§ 15)
- operatøren skal udstyre busstoppesteder med informationstavler.

Desuden hævder myndighederne, at det på mange ruter, der løber parallelt med jernbanelinjer, ikke er tilladt at tage passagerer op nær disse, hvilket må betragtes som et krav om offentlig service for de pågældende operatører.

Ifølge de norske myndigheder er det indlysende, at de forpligtelser, der er fastsat i »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands«, indebærer højere omkostninger, end hvis bustjenesterne blev drevet på rent kommercielt grundlag, og at navnlig de restriktioner, der er indført for at beskytte jernbanetjenesterne, reducerer indtjeningen.

Hvad angår tilsynsmyndighedens tvivl med hensyn til kompensationsordningens forenelighed med artikel 10-13 i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, eftersom kompensationen ikke beregnes i overensstemmelse med de deri fastsatte kriterier, hævdede de norske myndigheder, at disse uoverensstemmelser ikke havde betydning for spørgsmålet om, hvorvidt kompensationsordningen var forenelig med forordningen, eftersom det kompensationsbeløb, der blev udbetalt, stadigvæk lå inden for det tilladte i henhold til forordningen.

De norske myndigheder henviser også til kompensationsordninger, der anvendes i andre EU-medlemsstater, og som ikke har givet anledning til indsigelse fra Europa-Kommissionen (i denne sammenhæng henvises der navnlig til, at busoperatører, der udfører rutekørsel i Danmark, er fritaget for dieselaftgift). Myndighederne hævdede, at Kommissionen ikke har fortolket Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 særligt restriktivt, og konkluderede, at det i henhold til denne lempelige fortolkning fra Kommissionens side var tilladt at yde kompensation for alle omkostninger i forbindelse med krav om offentlig service.

⁽³⁰⁾ Paragrafhenvisningerne vedrører de relevante bestemmelser i »Forskrift om persontransport i rute innenlands«.

c) *Yderligere bemærkninger fra de norske myndigheder*

Som svar på tilsynsmyndighedens brev af 30. oktober 2001, hvori den redegjorde for sin tvivl med hensyn til, om Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 kunne anvendes, gentog de norske myndigheder, at bestemmelserne i »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands« udgør krav om offentlig service, der er pålagt de berørte busoperatører. Som svar på tilsynsmyndighedens argument om, at disse bestemmelser ikke nødvendigvis kunne anses for at være påtvunget de berørte busoperatører, eftersom de havde ansøgt om en køretilladelse til at drive en bestemt bustjeneste på en bestemt rute, anførte de norske myndigheder, at operatørerne ikke ensidigt kunne ændre de vilkår for kontinuerlig og regelmæssig drift samt kapacitet, der var fastsat i køretilladelserne, for at tilpasse driften til de ændrede finansielle omstændigheder (i dette tilfælde afskaffelsen af fritagelsen for autodieselafgiften). Det var ikke alle ansøgninger om ændringer i takster, køreplaner og ruter, der blev godkendt. Eftersom ansøgninger om at ændre visse vilkår blev afvist, måtte det betragtes som et krav om offentlig service, der var pålagt de pågældende busoperatører. De norske myndigheder erklærede desuden, at det var sandsynligt, at en del af rutekørslen ikke længere var rentabel, efter at den tidligere fritagelse for autodieselafgiften var afskaffet. Resultatet ville formentlig være, at nogle operatører ville indstille driften. Andre operatører ville være tvunget til at forhøje taksterne og/eller øge tidsintervallerne mellem busserne for fortsat at være rentable. Hverken nedlæggelse af linjer eller større takstforhøjelser som følge af afskaffelsen af fritagelsen for autodieselafgiften kunne accepteres af de norske myndigheder.

De norske myndigheder anførte, at der ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« ville blive nedlagt ca. 25 linjer, hvis der ikke var nogen kompensationsordning, og at der for de resterende linjer forventes takstforhøjelser på ca. 15 %. På tilsynsmyndighedens anmodning om dokumentation herfor svarede de norske myndigheder, at man i betragtning af de marginale fortjenester, nogle af operatørerne havde, ikke fandt grund til at betvivle, at nedlæggelse af visse linjer og/eller takstforhøjelser ville blive det sandsynlige resultat af en afskaffelse af kompensationsordningen. Nøjagtigt hvilke bustjenester, der ville blive indstillet, eller på hvilke ruter, der ville ske takstforhøjelser, hvis kompensationsordningen blev afskaffet, kunne man kun vide, hvis ordningen rent faktisk blev afskaffet.

Hvad angår de omkostninger, der kan tilskrives krav om offentlig service, henvises der desuden til bemærkninger fremsat af »Transportbedriftenes Landsforening« (navnlig bilag II til organisationens indlæg). Dette bilag indeholder overslag over de finansielle konsekvenser af kravene om offentlig service. Ifølge de norske myndigheder levner kompensationsordningen ikke mulighed for overkompensation. Generelt lå kompensationen et godt stykke under de faktiske udgifter til autodieselafgiften. Med hensyn til de nøjagtige omkostninger ved kravene om offentlig service erkendte de norske myndigheder dog, at man ikke var i besiddelse af konkrete, verificerbare oplysninger.

d) *Bemærkninger fra »Transportbedriftenes Landsforening«*

Ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« er alle indenlandske busoperatører, der udfører rutekørsel, både de subventionerede og de ikke-subventionerede, i samme grad undergivet de krav om offentlig service, der er fastsat i »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands«, og måtte derfor også i samme grad være berettigede til kompensation.

Der var ifølge organisationen intet i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, der indikerede, at overskudsgivende og ikke-overskudsgivende tjenester skulle behandles forskelligt med hensyn til krav om offentlig service og kompensation.

Ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« er spørgsmålet om en skattelettelses lovlighed som en praktisk form for kompensation for krav om offentlig service aldrig blevet rejst af en EU-medlemsstat eller af Europa-Kommissionen selv. Tværtimod er skattelettelser under forskellige former en almindelig måde at yde kompensation på til kollektiv transport overalt i EU. Ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« finder Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 ikke kun anvendelse på direkte kompensationsydelser, men også på indirekte former for støtte såsom moms-fritagelser, fritagelse fra mineralolieafgift m.m. Det understreges, at det er praktiske og administrative hensyn, der ligger til grund for valget af den pågældende støtte som supplement til et mere kompliceret system med direkte kompensation gennem driftstilskud. Indirekte form for støtte via kompensation for mineralolieafgiften blev betragtet som værende forenelig med artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, hvori der står, at de kompetente myndigheder skal vælge den løsning, som medfører de laveste omkostninger for samfundet.

»Transportbedriftenes Landsforening« indrømmer, at den norske kompensationsordning for dieselolieafgiften ikke er relateret direkte til de faktiske omkostninger, der kan tilskrives de pålagte krav om offentlig service. Så længe der ikke er tale om overkompensation, og der træffes de nødvendige foranstaltninger til at undgå en sådan overkompensation, er det imidlertid kun af rent teoretisk interesse, om ordningen er i overensstemmelse med artikel 10-13 i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69.

»Transportbedriftenes Landsforening« fremlagde en liste over forpligtelser, der er fastsat i de relevante retsakter, samt flere køretilladelser, der indeholder restriktioner for driften på visse dele af den rute, køretilladelsen gælder for. Ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« indebærer de forskellige forpligtelser højere omkostninger, end busoperatørerne ville have haft, hvis busruterne kunne drives på rent kommercielt grundlag, og de reducerer indtjeningen som følge af restriktioner for betjeningen af markedet langs dele af ruterne for at beskytte jernbanerne. Ifølge »Transportbedriftenes Landsforening« er tilsynsmyndighedens indsigelse mod, at de norske myndigheder ikke har dokumenteret, i hvilket omfang de pågældende operatører påføres yderligere forpligtelser og omkostninger i forhold til det serviceniveau, der ville være baseret på rent kommercielle hensyn, udelukkende af teoretisk karakter. De pågældende operatører har aldrig haft mulighed for at udføre rutekørsel uden krav om offentlig service. Med hensyn til tilsynsmyndighedens tvivl om, hvorvidt restriktionerne for betjeningen af ruter langs jernbanelinjer kan betragtes som et krav om offentlig service, hævder »Transportbedriftenes Landsforening«, at det følger af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, at den påtvungne reducerede indtjening udgør et krav om offentlig service. I denne forbindelse fastholder organisationen, at det har været normal praksis i Europa at lade kompensation for denne form for krav indgå i beregningerne vedrørende krav om offentlig service.

»Transportbedriftenes Landsforening« fremlagde overslag over de finansielle konsekvenser af krav om offentlig service for rutekørsel i Norge (som er omfattet af den kompensationsordning, »Samferdselsdepartementet« administrerer). Efter organisationens opfattelse er den negative værdi af de forskellige krav højere end kompensationsbeløbet for dieselafgiften. Selv om der i givet fald skulle være et element af overkompensation, vil sådanne fordele for den kollektive trafik være en uundgåelig følge af den offentlige transportpolitik i hele EØS.

På grundlag af beregningerne og redegørelserne i bilag II til indlægget fra »Transportbedriftenes Landsforening« kan de finansielle konsekvenser af kravet om offentlig service opsummeres således ⁽³¹⁾:

TABEL 1

Betingelser/krav	Anslåede merudgifter
— Ubetinget befordringspligt	i.o.
— Et tilstrækkeligt antal busser stillet til rådighed	i.o.
— Informationstavler og andet udstyr på busstoppesteder	i.o.
— Pligt til at give finansielle og statistiske oplysninger	i.o.
— Annoncering i »Rutebok for Norge«	0,1 mio. NOK
— Specielle takster og rabatter	30 mio. NOK om året
— Pligt til at benytte bestemte terminaler	13 mio. NOK om året

⁽³¹⁾ Det skal bemærkes, at »Transportbedriftenes Landsforening« kun fremlagde overslag over merudgifterne for visse krav og visse virksomheder; hvor der mangler oplysninger, har tilsynsmyndigheden anført »i.o.« (= ikke oplyst).

Betingelser/krav	Anslåede merudgifter
— Merudgifter som følge af obligatoriske ruter i visse områder	0,5 mio. NOK om året
— Reduceret driftseffektivitet som følge af obligatoriske køreplaner, begrænsninger i antallet af afgang og driftsperioder, primært for at beskytte jernbaner.	Der blev ikke givet generelle overslag; »Transportbedriftenes Landsforening« henviste til et enkelt eksempel, hvor en operatør ikke havde lov til at drive bustjeneste i dagtimerne (i dette specifikke tilfælde blev merudgifterne anslået til 0,5 mio. NOK om året).
— Mistet indtjening som følge af restriktioner for betjeningen af markedet, som oftest for at beskytte jernbanelinjer mod konkurrence fra parallelle busruter.	»Transportbedriftenes Landsforening« anførte, at de finansielle konsekvenser ikke kunne beregnes realistisk; det blev dog oplyst, at den mistede indtjening er højere end de ovennævnte beregnede merudgifter.

(¹) Refererer til annoncering af ruteplanen for »NOR-WAY Bussekspress«.

(²) Der henvises til obligatorisk brug af bestemte terminaler i Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes og Otta; overslagene omfattede dog kun brugerafgifter for terminalerne i Oslo og til dels i Trondheim.

(³) Overslagene omfattede kun de syd- og vestgående fjernbusser fra Oslo. Overslagene over merudgifterne vedrørte kun disse ruter. Det blev imidlertid oplyst, at der var tale om tilsvarende omkostninger i andre områder, navnlig i de større byområder. I denne forbindelse henvistes der desuden til mistet indtjening på grund af forbud mod at betjene bykerner, men der blev ikke fremlagt overslag over beløbet.

Ud over disse overslag nævnte »Transportbedriftenes Landsforening« eksempler på visse ekspresbusoperatører og de vilkår, på hvilke bestemte ruter blev drevet.

»Transportbedriftenes Landsforening« understregede de norske ekspresbussers betydning for de fjerntliggende og sparsomt befolkede egne i Norge, hvor der ikke findes andre former for kollektiv transport.

Endelig fastholdt »Transportbedriftenes Landsforening«, at en beslutning fra tilsynsmyndigheden om at erklære kompensationsordningen for én gruppe af busoperatører med køretilladelse for uforenelig med EØS-aftalen formentlig ville være i strid med artikel 61 og muligvis også artikel 59 i EØS-aftalen samt artikel 9 i Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 om konkurrencereglerne på transportområdet (³²). Desuden henledte »Transportbedriftenes Landsforening« tilsynsmyndighedens opmærksomhed på det forhold, at reglerne i artikel 1 i bilag I vedrørende beregning af omkostningerne ved krav om offentlig service i henhold til Kommissionens ændrede forslag til en ny forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje (³³) ikke finder anvendelse på hel eller delvis fritagelse for de finansielle virkninger af en punktafgift på brændstof. Dermed ønsker Europa-Kommissionen helt at undtage spørgsmålet om brændstofafgifter fra reglerne om kompensation for krav om offentlig service. »Transportbedriftenes Landsforening« mener, dette er et væsentligt element, der bør tages hensyn til i den foreliggende undersøgelse.

e) Klagerens bemærkninger

Ifølge klageren er de ikke-subventionerede busoperatører ikke pålagt krav om offentlig service. Navnlig vil det på ruter, der også betjenes af jernbanen, være jernbanetjenesterne, der varetager den kollektive trafik i almenvellets interesse. Der er ikke yderligere behov for ekspresbusser på disse ruter.

(³²) Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 175 af 23.7.1968, s. 1).

(³³) KOM(2002) 107 endelig udg. af 21. februar 2002.

4. KOMPENSATIONSORDNINGENS FORENELIGHED MED RETNINGSLINJERNE FOR STATSSTØTTE TIL MILJØBESKYTTELSE

a) *Tilsynsmyndighedens synspunkter som de fremgår af beslutningen om at indlede procedure*

I beslutningen om at indlede procedure gav tilsynsmyndigheden udtryk for, at de norske myndigheder ikke havde påvist, at kompensationsordningen var i overensstemmelse med betingelserne i retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse med hensyn til kompensationens størrelse, støttens midlertidige og degressive karakter samt nødvendigheden af at yde støtte for at opveje tab af konkurrenceevne.

(1) *Mulig overkompensation*

Tilsynsmyndigheden erkendte i beslutningen om at indlede procedure, at »en nedskæring af kompensationen sammenlignet med den lempelse, der tidligere blev indrømmet i form af fritagelse for autodieselafgiften, måske kan tyde på, at kompensationen holder sig under de omkostninger, der følger af autodieselafgiften«. Tilsynsmyndigheden mente dog, at det ikke kunne udelukkes, at operatører, der modtog kompensation i henhold til ordningen, kunne få udbetalt beløb, der oversteg deres faktiske udgifter til autodieselafgiften.

(2) *Tilskyndelseeffekt: Kompensationsordningens midlertidige og degressive karakter*

Med hensyn til kompensationsordningens midlertidige karakter bemærkede tilsynsmyndigheden i beslutningen om at indlede procedure, at ordningen ikke var forbundet med nogen tidsmæssige begrænsninger. Med hensyn til ordningens tilskyndelseeffekt fandt tilsynsmyndigheden det problematisk, at der ikke er »... noget entydigt tegn på en fremtidig nedskæring af statens støtte, der kunne forpligte busoperatørerne til at nedsætte deres brændstofforbrug.«

Tilsynsmyndigheden bemærkede ligeledes, at de norske myndigheder ikke havde givet »... de relevante oplysninger, hvilket ville have sat EFTA-Tilsynsmyndigheden i stand til at forvisse sig om, at den under ordningen ydede kompensation aftog fortløbende lige siden dens indførelse og sammenholdt med situationen før afskaffelsen af afgiftsfritagelsen i 1999.«

Endelig anførte tilsynsmyndigheden følgende: »Uden at have rådighed over oplysninger om omfanget af den kompensation, der er blevet ydet under ordningen, er det vanskeligt for myndigheden at få fastslået, hvorvidt og i hvilket omfang ordningen har en tilstrækkelig inciterende virkning.«

(3) *Nødvendigheden af at opveje tab af konkurrenceevne*

Med hensyn til kompensationsordningen for de ikke-subventionerede busoperatører til forskel fra de subventionerede busoperatører — begge parter udfører rutekørsel — bemærkede tilsynsmyndigheden i beslutningen om at indlede procedure, at regeringen i sit oprindelige lovforslag om grønne afgifter, ikke fandt det nødvendigt at yde nogen kompensation, eftersom de ikke-subventionerede busoperatører måtte forventes at kunne dække deres meromkostninger enten gennem takstforhøjelser eller gennem en reduktion af fortjenesten. Tilsynsmyndigheden fandt det derfor meget tvivlsomt, om kompensationsordningen var nødvendig.

b) *De norske myndigheders bemærkninger*

(1) *Mulig overkompensation*

De norske myndigheder hævdede, at kompensationsordningen var begrænset til de merudgifter, der skyldtes indførelsen af autodieselafgiften. Desuden meddelte de norske myndigheder tilsynsmyndigheden, at kompensationsbeløbet blev beregnet på grundlag af de mest energieffektive køretøjers brændstofforbrug. Der kunne kun forekomme overkompensation, hvis brændstofforbruget var under 0,31 liter/km. Der ville ikke blive udbetalt beløb under ordningen, som oversteg, hvad der var nødvendigt for at kompensere for forbruget baseret på de mest energieffektive køretøjer. Desuden påpegede de norske myndigheder, at busoperatørerne havde udgifter, de ikke fik fuld kompensation for, f.eks. assistancekørsel og positionskørsel.

Med hensyn til størrelsen af den kompensation, der er ydet under den omhandlede kompensationsordning, fremlagde de norske myndigheder følgende tal:

TABEL 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Bevilling på statsbudgettets kapitel 1 330, post 71 (NOK)	-	71 mio.	75,4 mio.	50 mio.	29 mio.
B	Udbetalt beløb (NOK)	-	64 mio.	66 mio (skøn)	50 mio (skøn)	29 mio (skøn)
C	Provenu fra autodieselafgift udelukkende fra ikke-subventionerede busoperatørers rutekørsel (NOK) inkl. moms	-	Over 64 mio.	Over 66 mio.	Over 53 mio.	Over 51 mio.
D = B/C	Udbetalt kompensation i procent af provenu fra autodieselafgift	-	Under 100 %	Under 100 %	Under 100 %	Under 100 %
E	Forbrug af autodiesel (liter/km) ⁽¹⁾	-	0,315 (skøn)	0,315 (skøn)	0,315 (skøn)	0,315 (skøn)
F	Autodieselafgift (NOK/liter) ekskl. moms	3,43	3,54	3,74 (3,54 efter 1. juli)	3,04 (2,72 efter 1. juli)	2,77
	Autodieselafgift (NOK/liter) inkl. moms	4,22	4,35	4,6 (4,35 efter 1. juli)	3,77 (3,37 efter 1. juli)	3,43
G	Kompensation (NOK/km)	-	1,37	1,41	1,07 (skøn)	0,62 (skøn)

⁽¹⁾ Ifølge de norske myndigheder refererer disse tal til de mest energieffektive køretøjers forbrug.

(2) Nødvendigheden af at opveje tab af konkurrenceevne

De norske myndigheder hævdede, at kompensationsordningen var nødvendig for at opretholde konkurrenceevnen hos de busoperatører, der udfører rutekørsel. Ifølge de norske myndigheder viser erfaringerne fra de seneste år, at der ikke uden betydelige offentlige tilskud kan opretholdes kollektiv transport i tilstrækkeligt omfang til at kunne konkurrere effektivt med privatbilismen. Man fandt det vigtigt ikke at svække den kollektive trafikks konkurrenceevne over for privatbilismen.

De norske myndigheder hævdede, at i modsætning til, hvad der stod i det oprindelige lovforslag ⁽³⁴⁾, var disse operatørers rentabilitet ikke tilstrækkelig til at absorbere meromkostningerne. I henhold til Stortingets beslutning forventedes det, at afskaffelsen af den tidligere fritagelse for autodieselafgiften ville ændre mange ruters kommercielle levedygtighed med den konsekvens, at ikke-subventionerede ruter, der tidligere blev drevet med en meget lille fortjenstmargen, måtte opgives. For de øvrige ruters vedkommende måtte der gennemføres takstforhøjelser med fare for, at kunderne i stedet ville benytte private transportmidler. Det blev også understreget, at en takstforhøjelse ikke blev anset for acceptabel, eftersom det var regeringens mål at sikre kollektiv trafik til overkommelige priser.

I denne forbindelse henviste de norske myndigheder til en rapport om en evaluering af ekspresbussernes konkurrencesituation ⁽³⁵⁾. Med en henvisning til fire udvalgte ruter (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen og TIMEkspressen) citerede de norske myndigheder rapportens konklusion om, at gennemsnitligt 47 % af de rejsende var indstillet på at benytte bilen (enten som fører eller passager) som alternativ transportmulighed.

De norske myndigheder hævdede, at omkostningerne ved brugen af egen bil ikke på nuværende tidspunkt afspejler de eksterne omkostninger, der er forbundet med dette transportmiddel.

Hvad angår busoperatørernes øgede omkostninger som følge af afskaffelsen af afgiftsfritagelsen, fremlagde de norske myndigheder oplysninger, der gjorde det muligt at sammenligne omkostningerne under den tidligere lovgivning, dvs. med fritagelse for autodieselafgiften i 1998, og omkostningerne under den nye lovgivning, dvs. efter at afgiftsfritagelsen var afskaffet med virkning fra 1. januar 1999. Ifølge de norske myndigheder var gennemsnitsprisen på autodiesel hos detailhandlere 4,38 NOK (inkl. moms) pr. liter i 1998, medens gennemsnitsprisen i 1999 var 8,27 NOK (inkl. moms og ekskl. autodieselafgiften). Omkostningerne pr. km var i 1998 1,38 NOK og i 1999 2,61 NOK (omkostningerne pr. km er beregnet på grundlag af et anslået brændstofforbrug på 0,315 liter/km).

c) *Klagerens bemærkninger*

Klageren hævdede, at kompensationsordningen ville resultere i, at busoperatørerne blev kompenseret for 0,45 liter/km, hvilket ifølge klageren oversteg det faktiske forbrug.

d) *Bemærkninger fra »Transportbedriftenes Landsforening«*

Ifølge oplysninger fra »Transportbedriftenes Landsforening«, hvortil de norske myndigheder henviste, kunne de samlede omkostninger pr. km anslås til 12 NOK (inkl. moms og ekskl. autodieselafgiften). Det betyder, at brændstofomkostningerne i 1998 (inkl. moms, men uden autodieselafgiften) kan anslås til at udgøre ca. 12 % af de samlede omkostninger, medens brændstofomkostningerne i 1999 (inkl. moms og ekskl. autodieselafgiften) kan anslås til at udgøre ca. 20 % af de samlede omkostninger.

e) *Bemærkninger vedrørende ensartede vilkår inden for EØS*

De norske myndigheder og »Transportbedriftenes Landsforening« hævdede, at kompensationsordningen i Norge kunne sidestilles med fritagelser for mineralolieafgiften til fordel for lokal kollektiv trafik i EU. Disse undtagelser er omfattet af EU's »mineraloliedirektiv« ⁽³⁶⁾ og Rådets beslutning for nylig af 12. marts 2001 ⁽³⁷⁾. Desuden henviste de norske myndigheder til, at Norges særlige topografi og det forhold, at befolkningen bor meget spredt i landet i forhold til andre europæiske lande, kræver særlige ordninger inden for sektoren for offentlig transport. I fjerntliggende egne af landet ville det være vanskeligt at opretholde en kollektiv trafik på et kommercielt grundlag.

⁽³⁴⁾ Jf. den norske regerings forslag til statens budget for 1999 (St.prp. nr.1 (1998-1999)), som følger op på forslagene i lovforslaget om grønne afgifter (St.prp. nr. 54 (1997-98)).

⁽³⁵⁾ »Evaluering av konkurranseflater for ekspresbussruter«, Hjeltnes COWI AS, juli 1999

⁽³⁶⁾ EU har udstedt to »mineraloliedirektiver«: Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12) og Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19).

⁽³⁷⁾ Rådets beslutning af 12. marts 2001 om punktafgiftssættelser og -fritagelser for visse mineralolier, når disse anvendes til særlige formål (EFT L 84 af 23.3.2001, s. 23).

Klageren hævdede i sit brev af 8. maj 2002, at kompensationsordningen i Norge ikke kunne betragtes som en acceptabel fritagelse, der var omfattet af Rådets direktiv 92/81/EØF⁽³⁸⁾. I denne forbindelse anfører klageren, at kompensationen ikke afhænger af mængden af faktisk anvendt brændstof, men af kørte rutekilometer; dermed tages der ikke hensyn til, at den anvendte brændstofmængde varierer ganske betydeligt afhængigt af hastighed, årstid, vejens kvalitet m.m. Klageren påpeger også, at fritagelser i henhold til direktivet kun kan tillades, hvis de ikke medfører konkurrencefordrejninger.

II. VURDERING

A. STATSSTØTTE I DEN I EØS-AFTALENS ARTIKEL 61, STK. 1, FASTSATTE BETYDNING

Artikel 61, i EØS-aftalen lyder således: »Bortset fra de i denne aftale hjemlede undtagelser er støtte, som ydes af EF-medlemsstater, EFTA-stater eller ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produkter, uforenelig med denne aftale i det omfang, den påvirker samhandelen mellem de kontraherende parter.«

Støtteforanstaltningerne under kompensationsordningen finansieres via statsbudgettet (jf. statsbudgettet, kapitel 1330, post 71: »Tilskudd til ekspresbussener«). Det følger af retspraksis, at foranstaltninger, der letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, er at betragte som statsstøtte⁽³⁹⁾. De busoperatører, der er omfattet af kompensationsordningen, modtager et finansielt tilskud, som nedbringer deres normale forretningsomkostninger (nemlig udgifterne til autodieselafgiften) og dermed giver dem en fordel frem for deres konkurrenter.

Efter tilsynsmyndighedens opfattelse berøres denne vurdering ikke af Domstolens konstateringer i »Ferring«-dommen⁽⁴⁰⁾. Domstolen fastslog her, at afgiftsforanstaltninger, som har til virkning af fritage visse operatører fra den pågældende afgift, og som kompenserer for de merudgifter, de pågældende operatører må afholde for at opfylde kravene om offentlig service, kan betragtes som vederlag for de erlagte ydelser og dermed ikke udgør statsstøtte i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i EF-traktatens artikel 92 (nu artikel 87). Domstolen anførte desuden, at under forudsætning af det nødvendige ligeværd mellem afgiftsfritagelsen og de afholdte merudgifter, vil de pågældende operatører reelt ikke nyde godt af en fordel i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i EF-traktatens artikel 92, stk. 1 (nu artikel 87, stk. 1), fordi den pågældende foranstaltning kun bevirker, at operatører på samme marked får ens konkurrencevilkår.

I betragtning af de særlige regler for transportsektoren (navnlig EØS-aftalens artikel 49 og Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69) er det ikke indlysende, at konklusionerne i denne dom kan anvendes på transportsektoren. Der verserer i øjeblikket en sag ved Domstolen om, hvorvidt offentlig støtte til rutekørsel kan betegnes som statsstøtte⁽⁴¹⁾.

Som det vil blive forklaret nærmere i det følgende, har de norske myndigheder desuden ikke efter tilsynsmyndighedens opfattelse godtgjort, om og i hvilket omfang de busoperatører, der er omfattet af kompensationsordningen, er pålagt krav om offentlig service, som eventuelt kan stille dem ringere i konkurrencen med andre (kommercielle) busoperatører. Tilsynsmyndigheden fandt det heller ikke godtgjort, at kompensationsydelseerne til ekspresbusoperatører kun var begrænset til de afholdte merudgifter, der kunne tilskrives de påståede krav om offentlig service. Kompensationsordningen er ikke i sig selv baseret på en klar sammenhæng mellem kompensationen og eventuelle krav om offentlig service. Tilsynsmyndigheden kan derfor ikke udelukke, at den finansielle støtte, der ydes under kompensationsordningen, kan give de støtteberettigede operatører en reel økonomisk fordel, som er omfattet af EØS-reglerne for statsstøtte.

⁽³⁸⁾ Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12).

⁽³⁹⁾ Sag C-387/92 - Banco Exterior de España, Sml. 1994 I, s. 877, præmis 13 og sag C-75/97 - Belgien mod Kommissionen, Sml. 1999 I, s. 3671, præmis 23.

⁽⁴⁰⁾ Sag C-53/00 - Ferring SA mod ACCOSS, Sml. 2001 I, s. 9067, præmis 27 og 29.

⁽⁴¹⁾ Verserende sag C-280/00 - Altmark Trans GmbH, anmodning om præjudiciel afgørelse (EFT C 273 af 23.9.2000, s. 8).

Støtteordningen er også specifik i det omfang, den kun omfatter virksomheder i transportsektoren.

For at en foranstaltning skal være omfattet af forbuddet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, skal den også fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem EØS-staterne. Når finansiel støtte med offentlige midler styrker en virksomheds stilling i forhold til andre konkurrerende virksomheder i samhandelen inden for EØS, må sidstnævnte virksomheder betragtes som værende berørt af støtten⁽⁴²⁾. *Retten i Første Instans har i en sag for nylig fastslået, at »for at en støtte kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, er det tilstrækkeligt, at det pågældende marked er åbent for konkurrence, selv delvis.«*⁽⁴³⁾.

Med hensyn til de eventuelle konkurrencefordrejende virkninger af den statsstøtte, der er ydet under kompensationsordningen, henviser tilsynsmyndigheden til de gældende regler for passagerbefordring. Der er åbnet for adgangen til det internationale marked for personbefordring ved Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus⁽⁴⁴⁾. Retten til cabotagekørsel blev indført ved Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende⁽⁴⁵⁾, som senere er erstattet af Rådets forordning (EØF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om samme emne⁽⁴⁶⁾.

I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 12/98 er cabotagekørsel med passagerer, bortset fra indenlandsk rutekørsel, liberaliseret med virkning fra 1. januar 1996. Disse bestemmelser har åbnet for konkurrence på markedet for lejlighedsvis kørsel, speciel rutekørsel samt rutekørsel, der udføres under international rutekørsel.

Ifølge en analyse af markedet for passagerbefordring, som Europa-Kommissionen har foretaget, er markedet for kollektiv trafik inden for EU gradvist ved at blive åbnet for konkurrence. Europa-Kommissionen henviser til, at der i 11 af de 15 EU-medlemsstater er indført lovgivning eller administrative ordninger, der skaber konkurrence på i hvert fald en del af markedet for bustransport i byområder og for regional og interregional bustransport⁽⁴⁷⁾.

Europa-Kommissionens analyse refererer desuden til reglerne for offentlige indkøb og navnlig til national lovgivning i EU-medlemsstater, som vil give lettere adgang til hele EU-EØS-markedet. Endelig bemærkede Europa-Kommissionen, at transportvirksomheder viser voksende interesse for at komme ind på andre landes indenlandske transportmarkeder og har i et vist omfang allerede købt sig ind i nationale busselskaber eller varetager kollektive trafik tjenester uden for deres hjemmemarkeder⁽⁴⁸⁾.

Tilsynsmyndigheden påpegede allerede i beslutningen om at indlede procedure, at ekspresbusoperatører udfører både rutekørsel og lejlighedsvis kørsel. Der er derfor risiko for, at statsstøtten under kompensationsordningen vil kunne blive udnyttet af ekspresbusoperatører til at finansiere lejlighedsvis kørsel. Selv i relation til markedet for rutekørsel kan den statsstøtte, der ydes under kompensationsordningen, også udnyttes af de støtteberettigede operatører til at levere tilsvarende transporttjenester i andre lande, som har åbnet dette markedssegment for konkurrence.

⁽⁴²⁾ Sag 730/79 - Philip Morris mod Kommissionen, Sml. 1980, s. 2671, præmis 11.

⁽⁴³⁾ Sag T-288/97 - Regione Friuli Venezia Giulia mod Kommissionen, Sml. 2001 II, s. 1169, præmis 95.

⁽⁴⁴⁾ EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1; indarbejdet i EØS-aftalen i bilag XIII, punkt 32.

⁽⁴⁵⁾ EFT L 251 af 29.8.1992, s. 1; indarbejdet i EØS-aftalen i bilag XIII, punkt 33a.

⁽⁴⁶⁾ EFT L 4 af 8.1.1998, s. 10; indarbejdet i EØS-aftalen i bilag XIII, punkt 33b.

⁽⁴⁷⁾ Jf. Europa-Kommissionens første forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og andre vandveje (KOM(2000) 7 endelig af 26. juli 2000), særlig side 4 i begrundelsen (http://europa.eu.int/eur-lex/da/com/pdf/2000/da_500PC0007.pdf). Ifølge oplysningerne i denne begrundelse har bl.a. Danmark, Finland og Sverige allerede liberaliseret deres transportmarkeder.

⁽⁴⁸⁾ Tilsynsmyndigheden noterer sig, at norske virksomheder inden for busdrift har opkøbt udenlandske virksomheder, der udfører buskørsel, jf. f.eks. Europa-Kommissionens beslutning af 10. december 1999 (sag COMP/M. 1768 - Schoyen/Goldman Sachs/Swebus om en fusions forenelighed med fællesmarkedet (en fusion mellem bl.a. den norske virksomhed Schoyen, der navnlig er aktiv inden for busdrift, og den svenske virksomhed Swebus, der både udfører rutekørsel og kørsel med turistbusser) (EFT C 11 af 14.1.2000, s. 6).

Alene disse omstændigheder giver anledning til at konkludere, at kompensationsordningen, som omfatter virksomheder, der udfører lokal, regional og interregional rutekørsel, må anses for at kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, fastsatte betydning.

Denne konklusion er også i overensstemmelse med Europa-Kommissionens praksis på området ⁽⁴⁹⁾.

Desuden bemærker tilsynsmyndigheden, at oplysninger, de norske myndigheder har afgivet, samt oplysninger og bemærkninger, der er fremsat af tredjeparter under den formelle undersøgelsesprocedure, tyder på, at den kompensation, der ydes til ikke-subsidierede busoperatører, rent faktisk fordrejer konkurrencen og påvirker samhandelen.

For det første fremgik det af oplysninger, der blev fremlagt under den formelle undersøgelsesprocedure, at næsten 50 % af de operatører, som er berettigede til støtte under kompensationsordningen, udfører både rutekørsel og lejlighedsvis kørsel. Følgelig vil eventuelle finansielle ydelser til ekspresbusoperatører for udførelsen af rutekørsel kunne kanaliseres over i andre forretningsområder som f.eks. lejlighedsvis kørsel.

For det andet kan tilsynsmyndigheden ikke udelukke, at rutekørsel og lejlighedsvis kørsel i hvert fald på visse ruter konkurrerer indbyrdes. Hvad angår konkurrencesituationen mellem rutekørsel og lejlighedsvis kørsel, hævdede de norske myndigheder, at lejlighedsvis kørsel og rutekørsel udgør to særskilte markeder på grund af forskelle i de lovfæstede vilkår for de to former for busdrift. Tilsynsmyndigheden bemærker dog, at det reelle omfang af konkurrencen mellem rutekørsel og lejlighedsvis kørsel ikke kan fastslås abstrakt. Hvorvidt de to former for buskørsel konkurrerer indbyrdes, kan kun afgøres i relation til de enkelte ruter og de individuelle omstændigheder såsom afstande, beliggenhed m.m.

Tilsynsmyndigheden noterer sig på grundlag af oplysninger fra de norske myndigheder og disses bemærkninger til klagerens anbringender i denne sammenhæng, at der tilsyneladende er en række ruter, som betjenes både med rutekørsel og med lejlighedsvis kørsel. Det forekommer navnlig at være tilfældet, hvor slutdestinationen er et turistområde/skisporssted, eller hvor der langs en bestemt rute ligger turistattraktioner. Desuden fremgår det af de afgivne oplysninger, at operatører, der udfører rutekørsel, har lov til at befordre grupper af passagerer til særlige udflugtssteder.

Markedet for lejlighedsvis kørsel (samt gods- og pakke-transport) er et fuldt liberaliseret marked. Statsstøtte, som kan fordreje konkurrencen på dette marked, vil derfor også kunne påvirke samhandelen. Desuden kan statsstøtte også påvirke samhandelen i relation til rutekørsel. Den kendsgerning, at udenlandske operatører, der udfører international rutekørsel i Norge, også kan få udbetalt kompensation under den omhandlede ordning, udelukker ikke, at det påvirker samhandelen, fordi de operatører, der er omfattet af kompensationsordningen, kan drage fordel af åbningen af markedet i andre EØS-stater og udføre rutekørsel uden for Norge.

Tilsynsmyndigheden konkluderer derfor, at den omhandlede kompensationsordning vil kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem de kontraherende parter til EØS-aftalen.

Tilsynsmyndigheden konkluderer på grundlag af det foranstående, at den omhandlede kompensationsordning udgør statsstøtte i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, fastsatte betydning.

⁽⁴⁹⁾ Jf. Europa-Kommissionens beslutning om fortsættelse af miljøskattereformen, statsstøttesag N 575/A/99 - Tyskland, samt Kommissionens senere beslutning om videreførelsen af disse foranstaltninger efter marts 2001, statsstøttesag N 449/2001 - Tyskland, og Kommissionens endnu senere beslutning om en støtteordning for fjernbustrafik, statsstøttesag N 588/2002 - Det Forenede Kongerige.

B. ANMELDESESPLOGT OG STANDSTILL-FORPLIGTELSE

I henhold til artikel 1, stk. 3, i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol skal EFTA-Tilsynsmyndigheden underrettes så betids om enhver påtænkt indførelse eller ændring af støtteforanstaltninger, at den kan fremsætte sine bemærkninger hertil. Den pågældende stat må ikke gennemføre de påtænkte foranstaltninger, før den nævnte procedure har ført til endelig beslutning.

Denne anmeldelsespligt og standstill-forpligtelse vedrører »ny støtte«. Derimod kan »eksisterende støtte« fortsat ydes, indtil tilsynsmyndigheden måtte erklære den pågældende støtte uforenelig med EØS-aftalen. Ifølge punkt 7.2. i kapitel 7 til tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte defineres »eksisterende støtte« som »støtte før EØS« (dvs. støtteordninger, der var gældende på tidspunktet for EØS-aftalens ikrafttræden) og godkendt støtte.

Når tilsynsmyndigheden skal afgøre, om en støtteordning skal betragtes som »ny støtte« eller »eksisterende støtte«, vurderer den de relevante lovbestemmelser, der ligger til grund for den pågældende støtte, og navnlig tidspunktet for disse bestemmelsers ikrafttræden. Tilsynsmyndigheden er ikke forpligtet til at foretage en økonomisk analyse af den pågældende foranstaltning sammenholdt med støtteordninger, som var gældende forud for indførelsen af nye lovbestemmelser.

Denne opfattelse bekræftes af Domstolens retspraksis.

Domstolen fastslår i sin dom i sagen »Namur-Les Assurances«, at »spørgsmålet om ..., hvorvidt der er blevet indført en ny støtteforanstaltning eller sket en ændring af en eksisterende støtteordning, [kan ikke] — når støtten har hjemmel i en tidligere lovgivning, som ikke er blevet ændret — ... vurderes på grundlag af støttens størrelse og navnlig ikke på grundlag af det støttebeløb, der på forskellige tidspunkter er tale om for den pågældende virksomhed. Om en støtte skal anses for ny eller for en ændring, beror på de bestemmelser, som hjemler støtten, og på de herfor gældende nærmere vilkår og grænser.«⁽⁵⁰⁾ (Vor understregning).

Den kendsgerning, at den tidligere afgiftsfritagelse, som var baseret på beslutninger vedtaget i henhold til den norske lov om punktafgifter, blev afskaffet og en ny kompensationsordning indført, er tilstrækkeligt til at gøre denne kompensationsordning til »ny støtte« i den forstand, der er udtrykt i artikel 1, stk. 3, i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol.

Desuden mener tilsynsmyndigheden, at den kompensationsordning, der blev indført i 1999, indeholder nogle bestemmelser om, til hvilke aktiviteter der kan ydes støtte, og navnlig hvordan støtten skal beregnes, og disse bestemmelser er i sig selv væsensforskellige fra de tidligere regler for afgiftsfritagelsen. I denne forbindelse noterer tilsynsmyndigheden sig navnlig, at medens den tidligere fritagelse for autodieselafgiften sikrede, at de finansielle fordele, afgiftsfritagelsen indebar, per definition svarede nøjagtigt til virksomhedernes udgifter til autodieselafgiften, sikrer den nye kompensationsordning ikke, at operatørerne ikke modtager mere, end hvad der svarer til deres faktiske udgifter til autodieselafgiften. Kompensationsordningen indebærer risiko for overkompensation, eftersom støttebeløbet ikke er baseret på de pågældende operatørers faktiske udgifter til autodiesel, men fastlægges på grundlag af kørte rutekilometer hos de operatører, der ansøger om statsstøtte under ordningen⁽⁵¹⁾.

Efter tilsynsmyndighedens opfattelse var kompensationsordningen ikke fritaget for anmeldelsespligten i henhold til artikel 17, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, eftersom betingelserne i forordningen ikke var opfyldt⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Sag C-44/93 - Namur-Les Assurances du Crédit SA, Sml. 1994 I, s. 3829, præmis 28.

⁽⁵¹⁾ I det følgende redegøres der nærmere for denne problemstilling.

⁽⁵²⁾ Vedrørende en detaljeret vurdering af kompensationsordningen i forhold til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 henvises til redegørelsen i det følgende.

Tilsynsmyndigheden konkluderer derfor, at den kompensationsordning, der blev indført i 1999, udgør »ny støtte«, som i henhold til artikel 1, stk. 3, i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol skulle have været anmeldt til tilsynsmyndigheden på forhånd ⁽⁵³⁾.

Da den omhandlede kompensationsordning ikke blev anmeldt til tilsynsmyndigheden på forhånd, anses den for at være »ulovlig af proceduremæssige grunde« i henhold til kapitel 6 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte.

C. KOMPENSATIONSORDNINGENS FORENELIGHED MED KONKURRENCEREGLERNE

På grundlag af det af de norske myndigheder meddelte formål med ordningen vurderede tilsynsmyndigheden kompensationsordningen for ikke-subventionerede busoperatører i relation til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 (og artikel 49 i EØS-aftalen) og artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen i kombination med retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse.

1. RÅDETS FORORDNING (EØF) NR. 1191/69

a) *De lovgivningsmæssige rammer*

I henhold til artikel 49 i EØS-aftalen er »støtteforanstaltninger, der modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, [...] forenelige med denne aftale.«

Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽⁵⁴⁾, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 ⁽⁵⁵⁾ og indarbejdet i EØS-aftalen fastsætter reglerne for, hvornår kompensationsydelse for opfyldelsen af krav om offentlig service kan betragtes som forenelige med EØS-aftalen.

Ifølge forordning (EØF) nr. 1191/69 er kompensation for opfyldelsen af krav om offentlig service forenelig med EØS-aftalen og undtaget fra kravet om forudgående anmeldelse, hvis der er tale om en pålagt pligt, og kompensationsbeløbet er fastsat i overensstemmelse med forordningen.

Krav om offentlig service i den i forordningen fastsatte betydning er defineret og opregnet i forordningens artikel 2. I henhold til artikel 2 kan sådanne krav eller forpligtelser kun give anledning til kompensation, hvis det kan godtgøres, at de er pålagt de pågældende operatører i strid med deres kommercielle interesser.

Desuden kan EFTA-stater ifølge forordningens artikel 3 opretholde krav om offentlig service for at sikre en tilstrækkelig trafikbetjening i almenvellets interesse og under hensyntagen til mulighederne for at benytte andre transportformer. Transportvirksomhederne kan anmode de kompetente myndigheder om at få ophævet sådanne krav, hvis de medfører økonomiske ulemper. I henhold til forordningens artikel 6, stk. 2, skal der ved en beslutning om at opretholde krav om offentlig service også fastsættes kompensation, som beregnes i overensstemmelse med forordningen (jf. artikel 10-13 i forordningen).

⁽⁵³⁾ Tilsynsmyndighedens konklusioner er i overensstemmelse med Europa-Kommissionens praksis, f.eks. statsstøttesag N 1999/99 - Nederlandene (skattelettelse til transportvirksomheder, der varetager kommunale trafikktjenester).

⁽⁵⁴⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1; indarbejdet i EØS-aftalen under punkt 4, kapitel I »Landtransport« i bilag XIII.

⁽⁵⁵⁾ EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1; indarbejdet i EØS-aftalen under punkt 4, kapitel I »Landtransport« i bilag XIII.

b) Definition af krav om offentlig service

Tilsynsmyndigheden gør fra starten opmærksom på, at den ikke vil udelukke, at bestemmelserne i den norske »Forskrift om persontransport i rute innenlands« måske principielt kan betragtes som krav om offentlig service (»forpligtelser til offentlig tjeneste«), således som begrebet er defineret i artikel 2, stk. 2-5, i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69.

c) Specifikke krav til ikke-subventionerede busoperatører om offentlig service

Tilsynsmyndigheden mener på grundlag af de afgivne oplysninger, at betingelserne i den norske »Forskrift om persontransport i rute innenlands« ikke kan betragtes som værende pålagt de busoperatører, der er omfattet af kompensationsordningen for ekspresbusser.

Efter tilsynsmyndighedens opfattelse er der væsentlig forskel på subventionerede og ikke-subventionerede busoperatører, hvorfor de to kategorier også må vurderes forskelligt i relation til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. Denne forskel kan tilskrives de retlige rammevilkår, der er fastsat i norsk ret. Subventionerede operatører udvælges til at udføre rutekørsel efter en udbudsprocedure, hvor de kompetente myndigheder fastlægger de specifikke vilkår, på hvilke operatører opfordres til at afgive bud på varetagelse af transporttjenester. De udvalgte operatører modtager direkte statsstøtte i form af kompensation for de omkostninger, der kan tilskrives de pågældende transporttjenester, og niveauet for kompensationen er fastsat i udbudsproceduren. Der indgås en kontrakt med operatører, der er udvalgt efter et udbud, og denne kontrakt giver dem ret til at drive en bestemt rute på betingelser, der er fastsat på forhånd, hvilket kan betragtes som en beslutning, hvorved den udvalgte operatør pålægges specifikke krav om offentlig service. Ikke-subventionerede operatører leverer derimod transporttjenester af rent kommercielle hensyn. Denne kategori er derfor ifølge norsk ret ikke berettiget til direkte statsstøtte til udførelsen af rutekørsel på de pågældende ruter.

Det er tilsynsmyndighedens opfattelse, at den tilladelse, de kompetente myndigheder udsteder til ikke-subventionerede busoperatører til at udføre rutekørsel på bestemte ruter, ikke kan betragtes som en beslutning truffet i henhold til artikel 3 og 6 i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. Tilsynsmyndigheden mener, at tilladelsen snarere er en forudsætning for at kunne udføre rutekørsel end en beslutning, hvorved det pålægges de pågældende operatører at tilbyde sådanne tjenester. Selv om disse busoperatørers tilladelse medfører pligt til at opfylde betingelserne i »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands«, udgør disse betingelser ikke nødvendigvis krav om offentlig service, som er pålagt de pågældende operatører, eftersom de har ansøgt om en tilladelse til at udføre rutekørsel ud fra rent kommercielle hensyn. Desuden bemærker tilsynsmyndigheden, at serviceniveauet i vidt omfang bestemmes af de busoperatører, der ansøger om tilladelse til at udføre rutekørsel på en bestemt rute, frem for af de offentlige myndigheder ⁽⁵⁶⁾.

Tilsynsmyndigheden er opmærksom på, at ansøgninger om tilladelse til at drive bestemte ruter og det serviceniveau, som busselskaberne tilbyder, og som er fastsat i disse køretilladelser, er undergivet nogle lovgivningsmæssige rammevilkår, som (delvist ⁽⁵⁷⁾) kompenserer dem for udgifterne til autodieselafgiften. Det kan muligvis ikke udelukkes, at de kommercielle forudsætninger, der lå til grund for ansøgningen om tilladelse til at drive rutekørsel, har ændret sig for de busoperatører, der nu selv må bære (en del af) autodieselafgiften.

⁽⁵⁶⁾ Se f.eks. beslutning truffet af Møre og Romsdal Fylke af 6. februar 2002 og beslutning truffet af Buskerud Fylke af 22. august 2001. Begge beslutninger er offentliggjort på internettet.

⁽⁵⁷⁾ Operatører, der havde ansøgt om en tilladelse før 1. januar 1999, blev fuldt fritaget for at skulle betale autodieselafgiften; operatører, der fik køretilladelse efter denne dato, skulle i princippet betale autodieselafgiften, men var berettigede til at modtage kompensation under den omhandlede kompensationsordning og blev således kun delvist kompenseret for udgifterne til autodieselafgiften.

Tilsynsmyndigheden bemærker desuden, at de relevante lovbestemmelser (jf. § 19 i »Forskrift om persontransport i rute innenlands«) åbenbart giver transportvirksomhederne mulighed for at anmode om at måtte indstille transporttjenesterne på en bestemt rute eller foretage ændringer i de vilkår, på hvilke transporttjenesterne leveres. De kompetente myndigheder kan på grundlag af en sådan anmodning pålægge den pågældende operatør krav om offentlig service, hvis opretholdelsen af transporttjenester på ruten anses for at være i almenvellets interesse. Anvendelsen af denne bestemmelse giver de norske myndigheder mulighed for at afgøre, hvilke ruter der betragtes som værende i almenvellets interesse, og hvilke vilkår og forpligtelser der må pålægges den pågældende operatør for at sikre et serviceniveau, som operatøren ikke ville tilbyde, hvis han kun skulle tilgodese sine egne kommercielle interesser.

Tilsynsmyndigheden bemærker imidlertid, at denne bestemmelse ikke er bragt i anvendelse i den foreliggende sag. Derfor mener tilsynsmyndigheden, at de kompetente offentlige myndigheder ikke har truffet nogen beslutning, der pålægger specifikke operatører krav om offentlig service.

d) Fastsættelse af meromkostninger i forhold til de meromkostninger, ikke-subventionerede busoperatører afholder i egen kommercielle interesse

Tilsynsmyndigheden er opmærksom på, at det muligvis skyldes kompensationsordningen, at myndighederne ikke har henvist til § 19 i »Forskrift om persontransport i rute innenlands«. Tilsynsmyndigheden har derfor undersøgt, om ikke-subventionerede busoperatører ud fra deres finansielle situation kan anses for at opfylde forpligtelser, som er fastsat i »Lov om samferdsel« og »Forskrift om persontransport i rute innenlands« i modstrid med deres kommercielle interesse (navnlig de tilfælde, hvor driften af bestemte ruter ville være underskudsgivende uden ydelserne fra kompensationsordningen).

Tilsynsmyndigheden udelukker ikke, at kommercielt drevne (dvs. rentable) selskaber kan være berettigede til statsstøtte i form af kompensation for krav om offentlig service, således som »Transportbedriftenes Landsforening« hævder. For at en sådan statsstøtte kan anses for forenelig med EØS-aftalen, skal bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 imidlertid være opfyldt (navnlig skal de meromkostninger, der kan tilskrives krav om offentlig service, være dokumenteret og kompensationen beregnet i overensstemmelse hermed).

I henhold til de »fælles kompensationsprocedurer« i artikel 10-13 i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 skal kompensationsbeløbet fastsættes på grundlag af de meromkostninger, der er forbundet med specifikke betingelser og forpligtelser, minus indtægter. Denne metode kræver, at de kompetente myndigheder sammenholder den situation, hvor kravet om offentlig service er opfyldt, med den (reelle eller hypotetiske) situation, hvor den pågældende operatør frit kan bestemme driften af den pågældende transporttjeneste på et rent kommercielt grundlag. Fastsættelsen af kompensationsbeløbet kræver, at de kompetente myndigheder i hver enkelt sag vurderer de omkostnings- og indtægtsmæssige virkninger af de pågældende krav om offentlig service.

I denne forbindelse noterer tilsynsmyndigheden sig, at den omhandlede kompensationsordning ikke giver mulighed for en sådan vurdering. Det er derfor vanskeligt at se, hvordan kompensationsordningen for ekspressbusoperatører kan anses for at opfylde bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69.

Desuden bemærker tilsynsmyndigheden, at de oplysninger, de norske myndigheder og »Transportbedriftenes Landsforening« har fremlagt, hverken klart viser, hvilke meromkostninger der kan tilskrives alle påståede krav om offentlig service, eller de enkelte transportvirksomheders meromkostninger. I denne forbindelse gør tilsynsmyndigheden opmærksom på, at der for visse krav (bl.a. kravet om ubetinget befordringspligt) ikke blev fremlagt overslag over meromkostningerne. Efter tilsynsmyndighedens opfattelse vil nogle af de krav, hvortil de norske myndigheder og »Transportbedriftenes Landsforening« henviser, desuden ikke nødvendigvis indebære meromkostninger i forhold til, hvad de pågældende operatører må afholde i egen kommercielle interesse, f.eks. kravet om, at oplysninger om ruteplaner skal bekendtgøres for offentligheden i tilstrækkeligt omfang. Andre betingelser kunne også forventes at afføde ekstraindtægter, som i så fald skulle fratrækkes meromkostningerne. »Transportbedriftenes Landsforening« har imidlertid ikke forelagt oplysninger om eventuelle ekstra indtægter som følge af kravene om offentlig service.

Tilsynsmyndigheden mener derfor, at de norske myndigheder ikke har påvist, at alle de påståede krav om offentlig service medførte meromkostninger, og at alle operatører skulle være pålagt sådanne krav.

e) **Kompensation begrænset til nettomeromkostningerne ved opfyldelsen af krav om offentlig service**

De norske myndigheder hævdede, at kompensationsordningen ikke kan resultere i overkompensation for ekspresbusoperatører, eftersom kompensationsbeløbet i alle tilfælde vil være mindre end udgifterne til autodieselafliften.

Hvorvidt kompensationen kun delvist dækker udgifterne til autodieselafliften, er ikke relevant for vurderingen af kompensationsordningens forenelighed med Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, fordi ekspresbusoperatørers udgifter til autodieselafliften muligvis ikke svarer til de udgifter, der kan tilskrives opfyldelsen af påståede krav om offentlig service.

Som nævnt bestod de fremlagte oplysninger kun af overslag vedrørende nogle af kravene og bestemte operatører. Visse krav, som »Transportbedriftenes Landsforening« refererede til, var tilsyneladende gældende for alle former for rutekørsel (f.eks. ubetinget befordringspligt, tilstrækkeligt mange busser i drift, offentliggørelse af ruteplanerne i »Ruteboken«), hvorimod andre krav tilsyneladende kun gjaldt for bestemte operatører, f.eks. brug af bestemte terminaler og bestemte stoppesteder, krav om at udstyre stoppestederne med informationstavler, fortrinsret for bestemte grupper af passagerer, brug af billetter og billetteringsmaskiner, der er godkendt af de kompetente myndigheder⁽⁵⁸⁾.

Derfor kan vilkårene for udførelse af rutekørsel og de pågældende busoperatørers eventuelle (netto) meromkostninger variere betydeligt fra busoperatør til busoperatør og fra rute til rute. Kompensationsbeløbet fastsættes derimod på grundlag af »ruteproduktionen«. Beløbet varierer ikke efter eventuelle specifikke krav og betingelser eller de udgifter, der er forbundet med disse krav og betingelser.

De norske myndigheder har derfor ikke påvist, at den statsstøtte, der ydes under kompensationsordningen, ikke medfører nogen form for overkompensation af de pågældende operatørers omkostninger ved opfyldelsen af påståede krav om offentlig service.

f) **Konklusioner om ordningen vurderet i relation til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 samt afsluttende bemærkninger**

Tilsynsmyndigheden konkluderer på baggrund af ovenstående omstændigheder, at de vilkår, på hvilke ekspresbusoperatører udfører rutekørsel, heller ikke i overført betydning kan betragtes som krav om offentlig service, der er pålagt de pågældende operatører. De norske myndigheder har desuden ikke påvist, at de påståede krav om offentlig service medfører meromkostninger (og har heller ikke sat tal på sådanne omkostninger), eller at den kompensation, der ydes ekspresbusoperatørerne under den omhandlede kompensationsordning, er begrænset til disse meromkostninger. Tilsynsmyndigheden anser derfor ikke bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 for at være opfyldt.

Under den forudsætning, at kompensationsordningen kan vurderes direkte i relation til artikel 49 i EØS-aftalen⁽⁵⁹⁾, mener tilsynsmyndigheden, at kompensationsordningen ikke kan anses for forenelig med den pågældende bestemmelse, eftersom de norske myndigheder ikke har påvist, at kompensationen er nødvendig og står i rimeligt forhold til varetagelsen af en offentlig service.

⁽⁵⁸⁾ Forskellen mellem vilkårene for transporttjenester fremgår af oplysninger fra »Transportbedriftenes Landsforening« om meromkostningerne ved opfyldelse af krav om offentlig service og betingelserne i de enkelte køretilladelser.

⁽⁵⁹⁾ I denne forbindelse bemærker tilsynsmyndigheden også, at der ifølge generaladvokat Légers forslag til afgørelse for nylig i »Altmark Trans«-sagen ikke kan henvises til de grundlæggende bestemmelser i EF-traktaten som begrundelse for at yde kompensation for krav om offentlig service (jf. første forslag til afgørelse, fremsat den 19. marts 2002, præmis 114-117, endnu ikke refereret).

Tilsynsmyndigheden vil gerne påpege, at ovenstående konklusion ikke er ensbetydende med, at ekspresbusoperatører, der udfører rutekørsel, ikke må modtage kompensation for de omkostninger, der kan tilskrives krav om offentlig service, der rent faktisk er pålagt dem. Det afhænger af de kompetente myndigheders individuelle vurdering af omstændighederne omkring de pågældende ruter, hvorvidt og i hvilket omfang den pågældende operatør er pålagt eller kan pålægges krav om offentlig service, når det skal afgøres, hvilke meromkostninger der er forbundet med disse krav, og når der skal ydes kompensation for dem. Uden en sådan individuel vurdering fra de kompetente nationale myndigheders side kan tilsynsmyndigheden ikke se, hvordan kompensationsordningen for ekspresbusoperatører kan anses for at være forenelig med EØS-reglerne for statsstøtte.

Endelig er tilsynsmyndigheden ikke bekendt med nogen kommissionsbeslutning, som med henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 skulle have godkendt støtte svarende til den støtte, der er ydet under den omhandlede kompensationsordning. Det fremgår tværtimod af en kommissionsbeslutning for nylig om støtte til fjernbusser i Det Forenede Kongerige, at Europa-Kommissionen ved vurderingen af, hvorvidt kompensationsydelser for krav om offentlig service var forenelige med Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, tillagde risikoen for mulig overkompensation stor betydning. Europa-Kommissionen fandt, at selve støtteordningen, hvorefter støtten blev beregnet på grundlag af kørte kilometer uden sammenhæng med de faktiske omkostninger, der fulgte af kravene om offentlig service, indebar risiko for overkompensation. Først efter at de britiske myndigheder havde indført mekanismer, der sikrede, at ydelserne fra støtteordningen hverken som helhed eller for den enkelte støtteberettigede operatør kunne resultere i overkompensation, erklærede Europa-Kommissionen støtteordningen for forenelig med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 ⁽⁶⁰⁾.

2. ARTIKEL 61, STK. 3, LITRA C), I EØS-AFTALEN SAMT RETNINGSLINJERNE FOR STATSSTØTTE TIL MILJØBE- SKYTTELSE

Tilsynsmyndigheden har på grundlag af yderligere oplysninger fra de norske myndigheder undersøgt, hvorvidt kompensationsordningen kan være omfattet af en undtagelse i henhold til artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen vurderet i sammenhæng med kapitel 15 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte for så vidt angår støtte til miljøbeskyttelse.

Det skal med det samme understreges, at der er vedtaget nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse ⁽⁶¹⁾ efter tilsynsmyndighedens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

I henhold til punkt 73 i det nye kapitel 15 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse gælder de nye retningslinjer fra datoen for deres vedtagelse (dvs. fra den 23. maj 2001). I henhold til punkt 74 i det nye kapitel 15 i samme retningslinjer anvender tilsynsmyndigheden 1994-retningslinjerne ⁽⁶²⁾, hvor det drejer sig om ikke-anmeldt støtte, såfremt støtten er ydet før vedtagelsen af de nye retningslinjer. I det omfang, støtten er ydet efter vedtagelsen af de nye retningslinjer, anvender tilsynsmyndigheden disse.

Som nævnt udgør kompensationsordningen ny støtte, som de norske myndigheder ikke anmeldte til tilsynsmyndigheden. Der er derfor tale om ikke-anmeldt støtte i den betydning, der er fastsat i punkt 74 i de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse.

Tilsynsmyndigheden har derfor vurderet kompensationsordningen for perioden fra 1. januar 1999 til 22. maj 2001 efter 1994-retningslinjerne og for perioden fra 23. maj 2001 efter de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse.

⁽⁶⁰⁾ Statsstøttesag nr. N 588/2002 - Det Forenede Kongerige.

⁽⁶¹⁾ EFTA-Tilsynsmyndighedens afgørelse af 23. maj 2001, nr. 152/01/KOL (EFT L 237 af 6.9.2001, s. 16).

⁽⁶²⁾ FN missing voir modèle

a) **Vurdering af kompensationsordningen i henhold til 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse**

I henhold til punkt 15.4.3. i tilsynsmyndighedens 1994-retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse kan driftsstøtte inden for affaldsforvaltning og miljøskattelempler accepteres. Bestemmelserne i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte indebærer, at støtten principielt skal være begrænset til de produktionsomkostninger, der ligger ud over de traditionelle omkostninger, og de skal være midlertidige og principielt degressive, så der skabes et incitament til hurtigere at mindske forureningen eller fremme en mere effektiv ressourceudnyttelse. En sådan midlertidig hel eller delvis fritagelse for nye miljøafgifter kan tillades, hvis det er nødvendigt for at opveje tab af konkurrenceevne, navnlig på internationalt plan. En anden faktor, der skal tages hensyn til, er, hvad de pågældende virksomheder til gengæld skal gøre for at nedbringe deres forurening.

(1) *Kompensation begrænset til de ekstra produktionsomkostninger*

Under den formelle undersøgelsesprocedure fremlagde de norske myndigheder tal for de samlede beløb, der var udbetalt under kompensationsordningen, sammenholdt med provenuet fra autodieselafgiften. Disse tal, som var opdateret på grundlag af den norske regerings seneste budgetforslag, er gengivet i tabellen nedenfor.

TABEL 3:

	1998	1999	2000	2001	2002
Kompensationsydelser (revideret)	-	64,0 mio.	71,7 mio.	40,8 mio.	29,0 mio.
Provenu fra autodieselafgiften (inkl. moms) ⁽¹⁾	-	64,0 mio.	66,0 mio.	53,0 mio.	51,0 mio.

⁽¹⁾ Disse tal viser ikke det faktiske provenu fra den autodieselafgift, de ikke-subventionerede busoperatører betaler, men er beregnet på grundlag af de mest energieffektive køretøjers brændstofforbrug.

De norske myndigheder hævdede, at provenuet fra autodieselafgiften oversteg det beløb, der var udbetalt under kompensationsordningen. Følgelig var det generelle kompensationsniveau ifølge de norske myndigheder under alle omstændigheder under 100 %.

I denne forbindelse hævdede de norske myndigheder, at provenuet fra autodieselafgiften i realiteten var højere end det i tabellen anførte beløb. Ifølge de norske myndigheder var det tal for provenuet, tilsynsmyndigheden havde fået opgivet, ikke baseret på den autodieselafgift, de ikke-subventionerede busoperatører rent faktisk betaler, men beregnet på grundlag af en formodning om, at de pågældende busoperatører vil anvende de mest energieffektive køretøjer (med et brændstofforbrug på 0,315 liter/km). Ifølge de norske myndigheder var det ikke alle busoperatører, der havde sådanne køretøjer. Hvis operatørerne i virkeligheden havde et højere forbrug af autodiesel end forudsat ved beregningen af provenuet, ville tallet for provenuet fra autodieselafgiften være højere. I så fald ville kompensationsniveauet og dermed støtteintensiteten i realiteten være lavere end den, der er beregnet på grundlag af de norske myndigheders tal.

Eftersom der ikke blev fremlagt verificerbare oplysninger om det nøjagtige provenu fra den autodieselafgift, der opkræves hos de ekspresbusoperatører, som er omfattet af kompensationsordningen, kan tilsynsmyndigheden imidlertid kun basere sig på tallene fra de norske myndigheder, således som de fremgår af ovennævnte tabel. På grundlag af disse tal skulle kompensationsniveauet være 100 % i 1999, ca. 109 % i 2000 og 77 % i 2001. Følgelig skulle kompensationsniveauet i henhold til ovenstående tal have været gennemsnitligt 95,3 % i perioden 1999-2001.

Tilsynsmyndigheden beklager, at tallene fra de norske myndigheder ikke giver mulighed for at fastslå det nøjagtige kompensationsniveau. På trods af den resterende usikkerhed kan tilsynsmyndigheden dog konkludere, at de kompensationsydelse, der blev udbetalt under kompensationsordningen, i gennemsnit var begrænset til meromkostningerne (dvs. udgifterne til autodieselafgiften inkl. moms⁽⁶³⁾). Tilsynsmyndigheden tager desuden forsikringen fra de norske myndigheder om, at ingen beløb under ordningen, som overstiger, hvad der er nødvendigt for at kompensere for forbruget beregnet på grundlag af de mest energieffektive køretøjer, kommer til udbetaling, til efterretning. Tilsynsmyndigheden tager også de norske myndigheders erklæring om, at der ikke ydes fuld kompensation for omkostningerne i forbindelse med assistancekørsel og positionskørsel, til efterretning.

(2) *Midlertidig og degressiv hel eller delvis fritagelse for nye miljøafgifter som tilskyndelse til hurtigere at mindske forureningen eller fremme en mere effektiv ressourceudnyttelse*

Tilsynsmyndigheden bemærker, at selve kompensationsordningen ikke er tidsmæssigt begrænset. Ordningens videreførelse afhænger af den norske regerings årlige budgetforslag og de årlige budgetbeslutninger, der vedtages af Stortinget. Den del af kompensationsordningen, der skal vurderes efter 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse, er dog tidsmæssigt begrænset, nemlig fra den 1. januar 1999 til den 22. maj 2001, dvs. ca. 2½ år⁽⁶⁴⁾.

Tilsynsmyndigheden bemærker på grundlag af de tal, de norske myndigheder har fremlagt, at bevillingerne til kompensationsordningen er reduceret i perioden fra 1999 til 2001 (64 mio. NOK i 1999 og 40,8 mio. NOK i 2001). Beregnet på grundlag af de norske myndigheders tal⁽⁶⁵⁾ blev kompensationsniveauet i perioden 1999-2001 reduceret fra 100 % i 1999 til 77 % i 2001. Hvis der skal tages hensyn til kompensationsniveauet under ordningen i 2002 (56,9 %), kan der konstateres en vis faldende tendens. Det skal dog i denne forbindelse bemærkes, at Europa-Kommissionen i praksis ikke har forlangt streng overholdelse af princippet om degressivitet⁽⁶⁶⁾.

På den anden side var kompensationsniveauet i hele perioden meget højt. Beregnet på grundlag af tallene fra de norske myndigheder var det gennemsnitlige kompensationsniveau 95,3 %⁽⁶⁷⁾. Som påpeget ovenfor afspejler denne procentsats ikke nødvendigvis det faktiske kompensationsniveau, eftersom disse tal bygger på kun de mest energieffektive køretøjers formodede forbrug af autodiesel.

Det skal understreges, at kun for de operatører, der har en flåde bestående udelukkende af, hvad der anses for at være de mest energieffektive køretøjer, har den øgede kompensation dækket en stor del af udgifterne til autodieselafgiften. I forhold til situationen før 1999, hvor busoperatører var fuldt fritaget for autodieselafgiften, er det rimeligt at formode, at operatørerne vil være tilskyndet til at minimere meromkostningerne og derfor udskifte den eksisterende flåde med nye og mere energieffektive køretøjer. Tilsynsmyndigheden beklager, at de norske myndigheder ikke har fremlagt oplysninger om de støtteberettigede operatørers adfærd efter afskaffelsen af afgiftsfritagelsen og indførelsen af kompensationsordningen, navnlig om, hvorvidt de pågældende operatører har investeret i mindre forurenende køretøjer. Tilsynsmyndigheden er dog bekendt med, at der i 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse ikke var sat noget loft over acceptabel støtte. Det fremgår af Kommissionens praksis i henhold til 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse, at bestemmelserne vedrørende den pågældende afgiftsforanstaltningens tilskyndende virkning blev anset for at være fuldt opfyldt, såfremt afgiftslettelsen ikke kompenserede fuldt ud for afgiften. Under disse omstændigheder fandt Europa-Kommissionen, at selve afgiften gav støttemodtagerne et incitament til at mindske den forurenende adfærd⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ De meromkostninger, der skyldes afskaffelsen af fritagelsen for autodieselafgiften, er både selve autodieselafgiften og moms på afgiften. Det skal understreges, at meromkostningerne dog ikke omfatter udgiften til den moms, der er pålagt autodiesel som sådan.

⁽⁶⁴⁾ Se statsstøttesag nr. NN 75/2002 - Finland, hvor Kommissionen mente, at kravet om støttens midlertidige karakter var opfyldt, eftersom varigheden af den ordning, der skulle vurderes efter 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse, var begrænset til ca. fire år; se også statsstøttesag nr. NN 3/A/2001 og NN 4/A/2001 - Sverige, hvor Europa-Kommissionen fandt, at spørgsmålet om, hvorvidt støtten var midlertidig, ikke var relevant i de pågældende sager.

⁽⁶⁵⁾ Vedrørende beregningen af kompensationsniveauet henvises til redegørelsen for tabel 3.

⁽⁶⁶⁾ Jf. den kommissionsbeslutning, hvortil der henvises i fodnote 69.

⁽⁶⁷⁾ Vedrørende beregningen af kompensationsniveauet henvises til redegørelsen for tabel 3.

⁽⁶⁸⁾ Jf. bl.a. statsstøttesag nr. NN 3/A/2001 og NN 4/2001 - Sverige (Forlængelse af CO²-ordning), hvor ordningen blev vurderet dels efter 1994-retningslinjerne, dels efter de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse; statsstøttesag nr. N 575/A/1999 - Tyskland (Fortsættelse af miljøskattereformen).

(3) *Kravet om, at støtten skal opveje tab af konkurrenceevne*

Ifølge retningslinjerne kan midlertidig hel eller delvis fritagelse for miljøafgifter tillades, hvis det er nødvendigt for at opveje tab af konkurrenceevne.

Afskaffelsen af fritagelsen for autodieselafgiften for busoperatører medførte en ekstra byrde for de virksomheder, der udfører rutekørsel. Denne meromkostning blev af de norske myndigheder vurderet til at udgøre ca. 8 % af virksomhedernes samlede omkostninger pr. kilometer. De transporttjenester, ekspresbusoperatører leverer, konkurrerer om passagerer, som ellers ville køre i bil. I henhold til undersøgelser af de eksterne omkostninger ved transport i Europa (undersøgelser, der omfatter Norge) er de gennemsnitlige eksterne omkostninger ved at benytte bilen (inkl. eksterne faktorer såsom luftforurening, klimaændring og trafikulykker) mere end det dobbelte af de eksterne omkostninger ved at benytte busser⁽⁶⁹⁾. Der findes ikke i dag noget komplet system, som kan sikre, at disse eksterne omkostninger internaliseres i fuldt omfang i de forskellige transportformer og dermed afspejles i markedspriserne. Ifølge de norske myndigheder afspejler omkostningerne ved at benytte egen bil ikke i dag de eksterne omkostninger, der er forbundet med dette transportmiddel. Den kompensation, der ydes til operatører, der udfører rutekørsel, kan derfor fortolkes som en kompensation for de ubetalte eksterne omkostninger, der er forbundet med at benytte bilen. En sådan foranstaltning er den næstbedste løsning, da der ikke findes noget komplet system til internalisering af de eksterne omkostninger ved transportsystemet. I betragtning af de særlige forhold på markedet for udførelse af rutekørsel mener tilsynsmyndigheden, at det er berettiget at iværksætte foranstaltninger til at sikre rutebustrafikkens konkurrencestilling i forhold til privatbilen som alternativt transportmiddel.

(4) *En kompensationsordning, som ikke strider imod den fælles interesse*

Endelig påpeger tilsynsmyndigheden, at støtte til lokal og regional rutekørsel er i de kontraherende parter fælles interesse. Europa-Kommissionen anfører således i sin meddelelse af 10. juli 1998 om »udvikling af borgernes transportnet«, at et velfungerende europæisk transportsystem forudsætter god, bæredygtig personbefordring. Det bidrager til den økonomiske udvikling og beskæftigelsen og nedbringer overbelastningen af vor transportinfrastruktur. Det er med til at forbedre miljøet ved at være mindre energiforbrugende og mindre støjende og producere færre forurenende stoffer. Det mindsker den sociale udstødelse ved at give mennesker, der ikke har bil, adgang til arbejde, uddannelse, forretninger, sygehuse, sundhedsfaciliteter og fritidsaktiviteter, og samtidig må det erkendes, at det især er kvinder, unge, ældre, arbejdsløse og handicappede, der er afhængige af kollektiv transport.

Ud fra disse overvejelser godkendte Europa-Kommissionen bl.a. en skattelettelse for virksomheder, der varetager lokal personbefordring i Tyskland⁽⁷⁰⁾. Ligesom i den foreliggende sag var det kun de operatører, der udførte rutekørsel, der blev delvis fritaget for mineralolieafgiften i Tyskland, medens lejlighedsvis transporttjenester ikke var omfattet af ordningen.

Klageren hævdede, at kompensationsordningen ville fordreje konkurrencen mellem de busselskaber, der udfører rutekørsel, og dem, der udfører lejlighedsvis kørsel. I denne forbindelse henviste han navnlig til visse ruter, hvor begge kategorier af busselskaber efter klagerens opfattelse konkurrerer direkte.

Tilsynsmyndigheden er som nævnt enig i dette synspunkt. Efter tilsynsmyndighedens opfattelse overstiger kompensationsordningens konkurrencefordrejende virkninger dog ikke, hvad der er nødvendigt for at opfylde formålene med ordningen.

⁽⁶⁹⁾ Disse tal er baseret på en undersøgelse foretaget af INFRAS og IWW i 2000; de er refereret i Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg«.

⁽⁷⁰⁾ Statsstøttesag nr. N 575/A/99 - Tyskland (Fortsættelse af miljøskattereformen), og statsstøttesag nr. N 449/2001 - Tyskland (Videreførelse af miljøskattereformen efter 31. marts 2002). Offentliggjort på internettet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf

I denne forbindelse bemærker tilsynsmyndigheden, at operatører, der er berettigede til støtte under kompensationsordningen, udfører rutekørsel i henhold til en tilladelse, som er udstedt af de lokale myndigheder. Ved udstedelsen af tilladelsen tages der hensyn til det samfundsgavnligt i at have et tilstrækkeligt udbud af transporttjenester. Ekspresbusser kan derfor betragtes som en integreret del af det kollektive transportsystem i Norge. Ekspresbusser er i mange tilfælde det eneste kollektive transportmiddel og det eneste alternativ til at benytte bilen. Disse omstændigheder gør det berettiget at yde offentlig støtte til ekspresbussernes rutekørsel.

Den kendsgerning, at der på visse ruter udføres lejlighedsvis kørsel i konkurrence med rutekørsel, har ingen betydning for den samlede vurdering. Liberaliseringen af markedet for lejlighedsvis kørsel kan resultere i overlapninger i transportudbuddet fra de operatører, der udfører rutekørsel, og dem, der udfører lejlighedsvis kørsel. Det ændrer dog ikke ved, at der er behov for kompensation til ekspresbusoperatører i bestræbelserne på at undgå, at folk benytter bilen som det fremherskende transportmiddel.

Med hensyn til fordrejningen af konkurrencen mellem rutekørsel og lejlighedsvis kørsel henviser tilsynsmyndigheden også til de norske myndigheders forsikring om, at der kun ydes kompensation til rutekørsel. Ekspresbusoperatører, der udfører lejlighedsvis kørsel, er derfor ikke berettigede til at modtage ydelser under kompensationsordningen. Hvad angår de påståede konkurrencefordrejende virkninger som følge af, at ekspresbusoperatører omlægger deres ruter for at kunne befordre folk til turiststeder, mener tilsynsmyndigheden, at omlægning af ruter for at tage hensyn til ændringer i efterspørgslen ikke ændrer ved, at den pågældende form for kørsel kan betegnes som »rutekørsel« i den i artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98 fastsatte betydning ⁽⁷¹⁾. Ifølge de norske myndigheder er afvigelser fra den oprindelige ruteplan desuden kun blevet godkendt som led i opfyldelsen af krav om offentlig service, der er fastsat i den pågældende operatørs køretilladelse. Disse transporttjenester vil derfor fortsat være en del af den pågældende operatørs rutekørsel. Den kendsgerning, at destinationen for nogle af ruterne kan være et turiststed, ændrer ikke transporttjenestens karakter fra at være rutekørsel til at være lejlighedsvis kørsel. Desuden synes de påståede konkurrencefordrejende virkninger af, at ekspresbusoperatører udnytter assistancekørsel og positionskørsel til at udføre turistikørsel for grupper af passagerer, ikke at være et resultat af kompensationsordningen i sig selv. Hvis sådanne tjenester — som klageren hævder — kunne betragtes som »lejlighedsvis kørsel« i den i artikel 2, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 12/98 fastsatte betydning, ville de ikke være omfattet af kompensationsordningen.

Tilsynsmyndigheden finder på grundlag af ovenstående, at kompensationsordningens konkurrencefordrejende virkninger er begrænset til, hvad der er nødvendigt for at sikre formålet med ordningen, nemlig at opretholde rutebustrafikkens konkurrenceevne over for kørsel i egen bil.

b) *Vurdering efter de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse*

De nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse indeholder specifikke regler for alle former for driftsstøtte i form af afgiftsnedsættelser eller -fritagelser. Der står således i punkt 42 »Når EFTA-staterne indfører afgifter på visse aktiviteter af miljøhensyn, kan de finde det nødvendigt at indrømme visse virksomheder midlertidige undtagelser, navnlig når der ikke er sket en harmonisering på europæisk plan, eller når visse virksomheder risikerer midlertidigt at miste international konkurrenceevne. ... Ved vurderingen af, hvorvidt sådanne foranstaltninger er omfattet af undtagelserne fra det generelle statsstøtteforbud i artikel 61, stk. 1, skal det bl.a. undersøges, om den pågældende afgift svarer til en afgift, der opkræves på EF-plan som følge af en EF-beslutning. Dette aspekt er væsentligt for at afgøre, om der er tale om tab af international konkurrenceevne for den afgiftspligtige.«

⁽⁷¹⁾ Der står således i artikel 2, stk. 1, at kørselens karakter af rutekørsel ikke påvirkes af tilpasninger i betingelserne for udførelse af kørslen.

(1) 10-årig fritagelse for nye miljøafgifter, som svarer til harmoniserede EU-afgifter

Ifølge punkt 46.1.b) i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse kan fritagelse for nye miljøafgifter være berettiget i en 10-årig periode uden degressivitet, hvis afgiften svarer til en harmoniseret EU-afgift og er højere end den afgift, der er fastsat i EU-retten, under forudsætning af at det af virksomhederne faktisk betalte beløb efter fradrag stadig er højere end EU-minimumsbeløbet, så virksomhederne tilskyndes til at arbejde på at forbedre miljøbeskyttelsen.

På denne baggrund vurderede tilsynsmyndigheden, om de i den norske lovgivning fastsatte satser for autodieselafgiften er højere end de gældende satser i EU.

I henhold til artikel 5, stk. 1, i direktiv 92/82/EØF er mindstesatsen for diesel (gasolie anvendt som drivmiddel) fastsat til 245 EUR pr. 1000 liter (eller 0,245 EUR pr. liter). Udtrykt i NOK var mindstesatsen for mineralolie 2,037 NOK pr. liter i 2001 ⁽⁷²⁾ og 1,96 NOK pr. liter i 2002 ⁽⁷³⁾.

De gældende satser for autodieselafgiften i Norge var 3,44 NOK pr. liter i 2001 (vægtet gennemsnitlig afgiftssats i den periode, der er omfattet af de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse) og 3,43 NOK pr. liter i 2002. Disse satser er højere end de gældende satser i EU.

Desuden vurderede tilsynsmyndigheden, hvorvidt busoperatører, der skal betale autodieselafgiften, men er berettigede til ydelser fra den omhandlede kompensationsordning, stadigvæk betaler mere end den mindstesats for diesel, der er fastsat i EU's mineraloliedirektiv.

Baseret på de gældende satser for autodieselafgiften (inkl. moms) for 2001 og 2002 og kompensationsniveauet (støtteintensiteten), således som den fremgår af tabel 3 ⁽⁷⁴⁾, beregnede tilsynsmyndigheden den afgiftssats, de af kompensationsordningen omfattede busoperatører rent faktisk betaler. Denne beregning giver følgende resultat: i 2001 betalte busoperatørerne ifølge beregningerne rent faktisk 0,79 NOK pr. liter ⁽⁷⁵⁾. Det er mindre end den gældende EU-mindstesats for mineralolie, som var 2,037 NOK pr. liter. I 2002 betalte busoperatørerne ifølge beregningen rent faktisk 1,47 NOK pr. liter ⁽⁷⁶⁾. Det er mindre end den gældende EU-mindstesats for mineralolie, som var 1,96 NOK pr. liter.

Selv om det faktiske kompensationsniveau kan være lavere end det, der fremgår af de tal, de norske myndigheder har fremlagt, kan tilsynsmyndigheden i mangel af de fornødne nøjagtige oplysninger ikke afgøre, om de beløb, ekspresbusoperatørerne rent faktisk har betalt, er højere end EU-mindstesatserne.

Tilsynsmyndigheden finder derfor ikke, at en 10-årig fritagelse er berettiget i den foreliggende sag.

⁽⁷²⁾ Denne beregning er baseret på en vekselkurs på 8,3145 NOK = 1 EUR, som fastsat af tilsynsmyndigheden for 2001.

⁽⁷³⁾ Denne beregning er baseret på en vekselkurs på 8,0105 NOK = 1 EUR, som fastsat af tilsynsmyndigheden for 2002; jf. tilsynsmyndighedens websted: <http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Vedrørende beregningen af kompensationsniveauet henvises til redegørelsen for tabel 3.

⁽⁷⁵⁾ Baseret på et kompensationsniveau på 77 % (dvs. den faktisk betalte afgift udgør 23 % af den gældende afgiftssats). Den gældende afgiftssats var fra 1. januar 2001 til 30. juni 2001 3,77 NOK pr. liter og fra 1. juli 2001 3,37 NOK pr. liter. Den vægtede gennemsnitlige afgiftssats for den periode, der er omfattet af de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse, var således ca. 3,44 NOK pr. liter.

⁽⁷⁶⁾ Baseret på et kompensationsniveau på 57 % (dvs. den faktisk betalte afgift udgør 43 % af den gældende afgiftssats). Satsen for 2002 var 3,43 NOK pr. liter.

(2) 5-årig fritagelse for nye miljøafgifter, som svarer til EU-afgifter

I henhold til punkt 48, andet afsnit i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse »... gælder det imidlertid, at EFTA-staten bibeholder muligheden for at yde driftsstøtte på de vilkår, der er omhandlet i punkt 40 og 41, hvis de heri fastlagte betingelser er opfyldt. Hvis afgiften svarer til en afgift, der er harmoniseret på EF-plan, kræver en undtagelse fra EF-mindstesatserne under alle omstændigheder en udtrykkelig godkendelse i henhold til den tilsvarende EF-harmoniseringsbestemmelse for afgiften.«

a) **Midlertidig karakter og støtteintensitet**

Ifølge punkt 40 i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse gælder det for samtlige former for driftsstøtte, »at 'degressiv' støtte højst kan ydes i fem år. Støtteintensiteten kan være indtil 100 % af meromkostningerne det første år, men skal derefter lineært nedsættes til en nulsats ved udgangen af det femte år.« Endvidere står der i punkt 41 i retningslinjerne: »for 'ikke-degressiv' støtte er varigheden begrænset til fem år, og intensiteten kan højst udgøre 50 % af meromkostningerne.«

Med hensyn til kravet om, at støtten skal være midlertidig, bemærker tilsynsmyndigheden, at kompensationsordningen som påpeget ovenfor ikke i sig selv er tidsmæssigt begrænset. Tilsynsmyndigheden noterer sig også, at Stortinget har besluttet at videreføre kompensationsordningen i 2003 og bevilgede 30 mio. NOK til formålet.

Hvad angår den acceptable støtteintensitet, bemærker tilsynsmyndigheden, at kompensationsordningen i sig selv ikke er indrettet på en sådan måde, at støtteintensiteten ville falde lineært fra 100 % det første år til nul ved udgangen af det femte år. Støtten er derfor ikke »degressiv« i den i retningslinjernes punkt 40 fastsatte betydning. »Ikke-degressiv« støtte er acceptabel under forudsætning af, at varigheden er begrænset til fem år, og at støtteintensiteten ikke overstiger 50 % af meromkostningerne. På grundlag af de ovenstående tal var kompensationsniveauet (støtteintensiteten) i 2001 og 2002 henholdsvis 77 % og 57 % (den gennemsnitlige støtteintensitet i denne toårige periode var 67 %) ⁽⁷⁾.

Desuden indeholder kompensationsordningen ingen bestemmelser, der kan sikre, at det gennemsnitlige kompensationsniveau i den 5-årige periode vil være begrænset til 50 % af de meromkostninger, der kan tilskrives autodieselafgiften.

b) **Undtagelse fra EU-mindstesatsen**

I punkt 44.b) i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse står der, at en fritagelse, som medfører, at de omfattede virksomheder betaler mindre end EU-mindstesatsen, ville blive betragtet som uforenelig med artikel 61 i EØS-aftalen, »hvis en sådan undtagelse ikke ville kunne tillades ifølge det pågældende EF-direktiv ...«. Hvis fritagelsen derimod ville være tilladt ifølge EF-direktivet, »kan myndigheden betragte den som forenelig med artikel 61, hvis den er nødvendig og af et rimeligt omfang i forhold til de tilsigtede EØS-mål. Myndigheden vil være særligt opmærksom på, at en sådan undtagelse i tid begrænses til det strengt nødvendige.«

Ud fra de tal, de norske myndigheder har fremlagt, ser det ud til, at de busoperatører, der er omfattet af kompensationsordningen, betaler mindre end EU-mindstesatsen.

Selv hvis kompensationen var begrænset til 50 % af busoperatørernes udgifter til autodieselafgiften, som det kræves i henhold til punkt 41 i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse, ville den autodieselafgift, de af ordningen omfattede busoperatører rent faktisk har betalt, stadigvæk være lavere end den harmoniserede mindstesats: i 2001 betalte operatørerne ifølge beregningerne 1,71 NOK pr. liter, hvorimod den harmoniserede sats var 2,037 NOK pr. liter. I 2002 betalte operatørerne ifølge beregningerne 1,72 NOK pr. liter, hvorimod den harmoniserede sats var 1,96 NOK pr. liter.

Eftersom de norske myndigheder ikke har fremlagt oplysninger, der giver tilsynsmyndigheden mulighed for at fastslå det nøjagtige kompensationsniveau, formoder tilsynsmyndigheden på grundlag af ovenstående overvejelser, at den autodieselafgift, de af kompensationsordningen omfattede operatører rent faktisk har betalt, var mindre end den harmoniserede sats for mineralolie, der er fastsat i »mineraloliedirektivet«.

⁽⁷⁾ Vedrørende beregningen af kompensationsniveauet henvises til redegørelsen for tabel 3.

Tilsynsmyndigheden skal derfor i overensstemmelse med punkt 44 i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse vurdere, om kompensationen for autodieselafgiften kunne have været tilladt i EU.

Ifølge artikel 8, stk. 2, litra c), i direktiv 92/81/EØF kan EU-medlemsstaterne indrømme afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for mineralolier, der anvendes til personbefordring. Den 12. marts 2001 traf Rådet beslutning om at tillade flere EU-medlemsstater at indrømme fritagelser for afgiften på mineralolie, der primært anvendes til brændstof i køretøjer, som benyttes til lokal kollektiv passagertrafik ⁽⁷⁸⁾.

Den omhandlede kompensationsordning er ikke begrænset til lokale transporttjenester, men omfatter også regionale og interregionale transporttjenester.

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt hel eller delvis fritagelse for autodieselafgiften kunne have været tilladt i EU, skal tilsynsmyndigheden på forhånd gøre opmærksom på, at artikel 8, stk. 2, i »mineraloliedirektivet« ikke begrænser muligheden for fritagelser til lokal passagertrafik. En fritagelse for regional og interregional passagertrafik synes derfor ikke at være udelukket.

Desuden mener tilsynsmyndigheden, at en kompensationsordning for rutekørsel ikke kun er berettiget i relation til lokal transport. Det fremgår ikke af de oplysninger, tilsynsmyndigheden er i besiddelse af, at den konkurrencemæssige situation, ekspresbusoperatører befinder sig i som del af det kollektive transportsystem over for privatbilismen, er væsentligt bedre på de regionale og interregionale ruter end på lokale ruter. Tilsynsmyndigheden tog også hensyn til de særlige geografiske forhold i Norge og den kendsgerning, at rutebustrafik på grund af et begrænset jernbanenet mange steder er det eneste kollektive transportmiddel og eneste alternativ til at benytte bilen.

I henhold til punkt 44.b) i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse er tilsynsmyndigheden fortsat nødsaget til at undersøge, om den omhandlede afgiftslempelse er nødvendig, af et rimeligt omfang i forhold til de tilsigtede EØS-mål og begrænset i tid til det strengt nødvendige. Desuden står der i punkt 45 i retningslinjerne: »Generelt skal de pågældende afgiftsforanstaltninger yde et væsentligt bidrag til miljøbeskyttelsen. Det skal sikres, at undtagelserne eller fritagelserne ikke er af en sådan art, at de skader opfyldelsen af de generelle mål.«

Eftersom de operatører, der er omfattet af kompensationsordningen, tidligere var fuldt fritaget for autodieselafgiften, medfører afskaffelsen af denne afgiftsfritagelse kombineret med kun delvis kompensation for denne merudgift, at busoperatørernes omkostninger øges, hvorved de får et incitament til at nedbringe forureningen ved bl.a. at investere i mere energieffektive køretøjer. Desuden har kompensationsordningen til formål at opretholde rutebustrafikkens konkurrenceevne over for privatbilismen, som medfører flere eksterne omkostninger end de kollektive transportmidler. Det betyder, at afskaffelsen af fritagelsen for autodieselafgiften kombineret med kompensationsordningen bidrager til opfyldelsen af målsætninger på miljøområdet. Som påpeget ovenfor anses kompensationsordningens konkurrencefordrejende virkninger, navnlig i relation til lejlighedsvis kørsel, for at være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde de tilsigtede mål.

Som tidligere beskrevet er kompensationsordningen ikke tidsmæssigt begrænset og giver heller ikke den nødvendige garanti for, at den statsstøtte, der ydes under ordningen, er begrænset til 50 % af de ekstra produktionsomkostninger. Som nævnt fremgår det ikke af de oplysninger, de norske myndigheder har fremlagt, at kompensationsordningen i 2001 og 2002 overholdt loftet på 50 %.

⁽⁷⁸⁾ Se fodnote 37.

For at være sikker på, at ordningen er i overensstemmelse med retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse, finder tilsynsmyndigheden det derfor nødvendigt at forlange, at de norske myndigheder begrænser kompensationsordningens varighed til fem år begyndende fra datoen for anvendelsen af de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Det betyder, at kompensationsordningen højst må være gældende til den 22. maj 2006.

Desuden forlanger tilsynsmyndigheden, at de norske myndigheder sikrer, at alle ydelser, der udbetales under kompensationsordningen for ekspresbusoperatører, begrænses til 50 % af deres merudgifter til autodieselafgiften. Alle udbetalte beløb til ekspresbusoperatører, som overskrider dette loft, må anses for uforenelige med EØS-aftalen og skal tilbagesøges hos støttemodtagerne.

c) Konklusioner i relation til artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen vurderet i sammenhæng med retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse

Den kompensationsordning for ekspresbusoperatører, der var gældende fra den 1. januar 1999 til den 22. maj 2001, opfylder betingelser i 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Støtte, der er udbetalt under kompensationsordningen i denne periode, kan anses for forenelig med EØS-aftalen.

Den kompensationsordning for ekspresbusoperatører, der har været gældende fra den 23. maj 2001, kan anses for forenelig med EØS-aftalen under forudsætning af, at den begrænses tidsmæssigt, dvs. til fem år begyndende fra ikrafttrædelsestidspunktet for de nye retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse, og at den kompensation, der udbetales til ekspresbusoperatører, begrænses til 50 % af deres merudgifter til autodieselafgiften i forbindelse med rutekørsel. Der må ikke ydes kompensation for udgifter til autodieselafgiften i forbindelse med andre transporttjenester (dvs. lejlighedsvis kørsel i den i artikel 2, stk. 3, i forordning (EF) nr. 12/98 fastsatte betydning samt godstransport).

Alle beløb ydet i henhold til kompensationsordningen efter den 23. maj 2001, som overstiger dette loft, anses for uforenelige med EØS-aftalen og skal tilbagesøges hos støttemodtagerne. Hvad angår kompensationsordningens anvendelse fremover, må de norske myndigheder vedtage foranstaltninger, som garanterer, at kompensationsydelser under ordningen ikke overstiger 50 % af merudgifterne til autodieselafgiften.

3. SAMLET KONKLUSION

Kompensationsordningen for ekspresbusoperatører (baseret på kapitel 1330, post 71, på statsbudgettet) må betragtes som »ny støtte« i den betydning, der er fastsat i artikel 1, stk. 3, i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol. Ordningen er sat i værk uden tilsynsmyndighedens godkendelse og er derfor at betragte som »ulovlig af proceduremæssige årsager« i henhold til kapitel 6 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte.

Tilsynsmyndigheden bestrider ikke retten til at yde offentlig støtte til rutekørsel generelt. En sådan støtte skal dog være i overensstemmelse med de gældende EØS-regler for statsstøtte.

De norske myndigheder har efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke påvist, at kompensationsordningen for ekspresbusoperatører opfylder kravene i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. Som tilsynsmyndigheden har påpeget, udelukker denne konklusion ikke, at ekspresbusoperatører, der udfører rutekørsel, kan modtage kompensation for udgifter, der kan tilskrives opfyldelsen af dem pålagte krav om offentlig service. En sådan kompensation skal i givet fald ydes i overensstemmelse med reglerne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69.

På den anden side mener tilsynsmyndigheden, at afskaffelsen af fritagelse for autodieselafgiften for busser kombineret med kompensationsordningen for rutekørsel kan anses for at forfølge miljømæssige mål. Ekspresbusoperatører, der udfører rutekørsel, er en del af det kollektive transportsystem i Norge. Kollektiv transport medfører færre eksterne omkostninger end kørsel i egen bil. I mangel af et komplet system til internalisering af eksterne omkostninger i alle transportformer kan kompensation til kollektiv transport anses for berettiget for at opretholde denne transportforms konkurrencemæssige stilling over for privatbilismen.

Eftersom kompensationsordningen blev iværksat med virkning fra 1. januar 1999, måtte tilsynsmyndigheden vurdere kompensationsordningen i henhold til både 1994-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og de nye retningslinjer desangående. Kompensationsordningen kan anses for forenelig med 1994-retningslinjerne for statsstøtte på miljøområdet, hvorimod ordningens videreførelse efter den 23. maj 2001 kun kan anses for forenelig med retningslinjerne, hvis ordningen begrænses tidsmæssigt, og kompensationsydelseerne til ekspresbusoperatører begrænses til 50 % af deres merudgifter til autodieselafgiften.

Begrænsningen i tid betyder, at kompensationsordningen kun må gælde frem til den 23. maj 2006. Busoperatørerne bør underrettes om kompensationsordningens begrænsede varighed.

Begrænsningen af kompensationen til 50 % af merudgifterne forudsætter, at de norske myndigheder begrænser al fremtidig kompensation til 50 % af busoperatørernes merudgifter til autodieselafgiften og undersøger, om tidligere udbetalinger foretaget til individuelle ekspresbusoperatører under kompensationsordningen efter den 23. maj 2001 overholdt loftet på 50 %. Al kompensation, der overstiger dette loft, kan ikke anses for forenelig med artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen vurderet i sammenhæng med retningslinjerne til miljøbeskyttelse. Hvis der tidligere er foretaget udbetalinger, hvor kompensationsbeløbet overstiger det tilladte loft på 50 %, skal det overskydende beløb tilbagesøges med renter hos støttemodtageren.

Alle overskydende beløb skal tilbagesøges hos ekspresbusoperatører ifølge vilkårene i national ret, for så vidt som disse ikke i praksis umuliggør den af EØS-retten krævede tilbagesøgning og ikke skader princippet om lighed i forhold til de regler, der gælder for rent nationale tvister af samme art ⁽⁷⁹⁾ —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

1. Kompensationsordningen for ekspresbusoperatører (kapitel 1330, post 71 på statsbudgettet) udgør ny statsstøtte i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, fastsatte betydning. Kompensationsordningen er iværksat i strid med den norske regerings forpligtelser i henhold til artikel 1, stk. 3, i protokol 3 til aftalen om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol og udgør derfor »ulovlig støtte af procedurermæssige årsager« i den betydning, der er fastsat i kapitel 6 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte.
2. Anvendelsen af kompensationsordningen for ekspresbusoperatører fra den 1. januar 1999 til den 22. maj 2001 er forenelig med EØS-aftalen, navnlig artikel 61, stk. 3, litra c), vurderet i sammenhæng med kapitel 15 i de retningslinjer for statsstøtte, tilsynsmyndigheden vedtog i 1994.
3. Anvendelsen af kompensationsordningen for ekspresbusoperatører fra den 23. maj 2001 er forenelig med EØS-aftalen, særlig artikel 61, stk. 3, litra c), vurderet i sammenhæng med kapitel 15 i tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte, som ændret i 2001, under forudsætning af at:
 - a) kompensationsordningen begrænses til fem år begyndende fra den 23. maj 2001

⁽⁷⁹⁾ Sag C-382/99 - Nederlandene mod Kommissionen, Sml. 2002 I, s. 5163, præmis 90.

- b) kompensation, der ydes under ordningen, ikke overstiger 50 % af de udgifter, der kan tilskrives auto-dieselaafgiften i forbindelse med udførelse af rutekørsel.
4. Alle udbetalinger foretaget under kompensationsordningen efter den 23. maj 2001, som overstiger det i punkt 3 tilladte støttebeløb, er uforenelige med EØS-aftalen.
 5. Den i punkt 4 nævnte støtte, der er uforenelig med EØS-aftalen, skal tilbagesøges hos støttemodtagerne. Tilbagesøgningen skal ske uophørligt og i overensstemmelse med national lovgivning, hvis denne giver mulighed for at efterkomme beslutningen hurtigt og effektivt. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, den blev udbetalt til støttemodtagerne, og indtil den er tilbagebetalt. Renterne beregnes på basis af den referencesats, der anvendes til at beregne subventionsækvivalenten for regionalstøtte.
 6. Den norske regering træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelse af bestemmelserne i punkt 3 og 5 med omgående virkning. Hvad angår den tidsmæssige begrænsning, som er nævnt i punkt 3.a., underretter den norske regering uophørligt støttemodtagerne om, at den nuværende kompensationsordning højst kan gælde til den 23. maj 2006. Hvad angår overholdelsen af bestemmelserne i punkt 3.b. og 5, anmodes den norske regering om at undersøge, om udbetalinger foretaget efter den 23. maj 2001 til individuelle ekspresbusoperatører under kompensationsordningen overholder loftet på 50 %.
 7. Den norske regering underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning tilsynsmyndigheden om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.
 8. Denne beslutning er rettet til Kongeriget Norge.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. juli 2003.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Einar M. BULL

Formand
