

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk

- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram** 1
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1601/2002 af 9. september 2002 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 16
- ★ **Kommissionens forordning (EF) nr. 1602/2002 af 9. september 2002 om fastsættelse af detaljerede regler for anvendelse af Rådets direktiv 1999/105/EF for så vidt angår en medlemsstats bemyndigelse til at forbyde markedsføringen af specificeret forstligt formeringsmateriale til slutbrugeren** 18
- ★ **Kommissionens forordning (EF) nr. 1603/2002 af 9. september 2002 om ændring af bilaget til forordning (EF) nr. 1535/2002 om fravigelse af Rådets forordning (EF) nr. 1251/1999 om indførelse af en støtteordning for producenter af visse markafgrøder for så vidt angår arealbetalingerne for visse markafgrøder og betalingen for jordudtagning i produktionsåret 2002/03 til producenterne i visse regioner i Tyskland** 21
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1604/2002 af 9. september 2002 om ændring af eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand 23

II Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk

Kommissionen

2002/746/EF:

- ★ **Kommissionens beslutning af 5. juli 2002 om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 81 og EØS-aftalens artikel 53 (COMP/37.730 AuA/LH) ⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(2002) 2502)** 25

2002/747/EF:

- ★ **Kommissionens beslutning af 9. september 2002 om opstilling af reviderede miljøkriterier for tildeling af Fællesskabets miljømærke til elektriske lyskilder og om ændring af beslutning 1999/568/EF ⁽¹⁾ (meddelt under nummer K(2002) 3310)** 44

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE Nr. 1600/2002/EF
af 22. juli 2002
om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 3,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 1. maj 2002, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et rent og sundt miljø er en væsentlig forudsætning for samfundets velfærd og velstand, men en fortsat vækst på globalt plan vil føre til fortsat pres på miljøet.
- (2) Fællesskabets femte handlingsprogram på miljøområdet »Mod en bæredygtig udvikling« udløb den 31. december 2000 og har resulteret i en række vigtige forbedringer.
- (3) En vedvarende indsats er påkrævet for at opfylde de miljømålsætninger og nå de miljømål, som Fællesskabet allerede har opstillet, og der er behov for det sjette miljøhandlingsprogram (»programmet«), der er fastlagt i denne afgørelse.
- (4) Der er stadig en række alvorlige miljøproblemer, og der opstår nye, som kræver en yderligere indsats.

(5) Ved udarbejdelsen af en strategi til beskyttelse af sundhed og miljø bør der fokuseres stærkere på forebyggelse og gennemførelse af forsigtighedsprincippet.

(6) En forsigtig udnyttelse af naturressourcerne og beskyttelse af det globale økosystem er sammen med økonomisk velstand og en afbalanceret social udvikling en nødvendig forudsætning for en bæredygtig udvikling.

(7) Programmet tager sigte på et højt beskyttelsesniveau for miljø og sundhed og på en generel forbedring af miljø og livskvalitet, opstiller prioriteter for miljødimensionen i strategien for bæredygtig udvikling og bør tages i betragtning i forbindelse med aktioner i henhold til denne strategi.

(8) Formålet med programmet er at opnå en afkobling mellem presset på miljøet og den økonomiske vækst; det er samtidig i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og respekterer de forskelligartede forhold i de forskellige områder i EU.

(9) I programmet opstilles miljøprioriteter for en fællesskabsindsats, der især fokuserer på klimaændringer, natur og biodiversitet, miljø, sundhed og livskvalitet samt naturressourcer og affald.

(10) For hvert af disse områder er der opstillet nøglemålsætninger og visse mål, ligesom der er fastsat en række foranstaltninger med henblik på at nå de fastsatte mål. Disse målsætninger og mål er præstationsniveauer eller resultater, der skal stiles mod.

(11) Målsætningerne, prioriteterne og aktionerne i programmet bør bidrage til bæredygtig udvikling i kandidatlandene og til at sikre beskyttelsen af disse landes naturaktiver.

(12) Lovgivning spiller fortsat en central rolle for løsning af miljøproblemerne, og en fuldstændig og korrekt gennemførelse af den gældende lovgivning er højt prioriteret. Andre muligheder for at nå miljømålsætningerne bør også overvejes.

⁽¹⁾ EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 218.

⁽²⁾ EFT C 221 af 7.8.2001, s. 80.

⁽³⁾ EFT C 357 af 14.12.2001, s. 44.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 31.5.2001 (EFT C 47 E af 21.2.2002, s. 13), Rådets fælles holdning af 27.9.2001 (EFT C 4 af 7.1.2002, s. 52) og Europa-Parlamentets afgørelse af 17.1.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 30.5.2002 og Rådets afgørelse af 11.6.2002.

- (13) Programmet skal fremme integrationen af miljøhensyn i alle fællesskabspolitikker og -aktiviteter i overensstemmelse med traktatens artikel 6 for at begrænse presset på miljøet fra forskellige kilder.
- (14) En strategisk integreret fremgangsmåde, der er baseret på nye former for samarbejde med markedet, og som inddrager borgere, virksomheder og andre interessenter, er nødvendig for at realisere de nødvendige ændringer i både produktion og offentlige og private forbrugsmønstre, der påvirker miljøtilstanden og udviklingen heri negativt. Denne fremgangsmåde skal fremme bæredygtig udnyttelse og forvaltning af land- og havområder.
- (15) Det vil være vigtigt for programmets succes, at der er adgang til miljøoplysninger og til klage og domstolsprøvelse, samt at der er offentlig deltagelse i politiske beslutningsprocesser.
- (16) Den række af muligheder og instrumenter, der er nødvendige for at behandle en række komplekse spørgsmål, som kræver en bred og flerdimensional tilgang, vil blive taget op i temastrategier, og de nødvendige aktioner vil blive foreslået, om fornødent med inddragelse af Europa-Parlamentet og Rådet.
- (17) Der er videnskabelig enighed om, at menneskelige aktiviteter forårsager en stigning i koncentrationen af drivhusgasser, der medfører globale temperaturstigninger og forstyrrelser i klimaet.
- (18) Klimaændringer indebærer alvorlige konsekvenser for vores samfund og for naturen og bør begrænses. Foranstaltninger til reduktion af emissionen af drivhusgasser kan gennemføres uden at sænke niveauet for vækst og velstand.
- (19) Selv om en sådan begrænsning lykkes, må samfundet alligevel tilpasse sig og forberede sig på virkningerne af klimaændringer.
- (20) Sunde og afbalancerede natursystemer er grundlaget for livet på jorden.
- (21) De menneskelige aktiviteter udøver et betydeligt pres på naturen og biodiversiteten. Det er nødvendigt at træffe foranstaltninger til at modvirke det pres, som navnlig skyldes forurening, indførelse af ikke-hjemmehørende arter, potentielle risici ved udsætning af genetisk modificerede organismer og den måde, jorden og havet udnyttes på.
- (22) Jord er en begrænset ressource, som er udsat for miljøbelastning.
- (23) På trods af forbedringer af miljøstandarderne er der øget sandsynlighed for, at der er en sammenhæng mellem miljøforringelse og visse sygdomme hos mennesker. Derfor må der gøres noget ved de potentielle risici ved f.eks. emissioner og farlige kemikalier, pesticider og støj.
- (24) Der bør tilvejebringes større viden om potentielle negative indvirkninger som følge af anvendelse af kemikalier, og ansvaret for at tilvejebringe viden bør placeres hos producenter, importører og downstream-brugere.
- (25) Kemikalier, der er farlige, bør erstattes af sikrere kemikalier eller sikrere alternative teknologier, der ikke medfører brug af kemikalier, med henblik på at begrænse risikoen for mennesker og miljø.
- (26) Der bør sikres en bæredygtig anvendelse af pesticider således, at de negative konsekvenser for sundhed og miljø reduceres mest muligt.
- (27) Ca. 70 % af befolkningen bor i et bymiljø, og der er behov for samordnet indsats for at sikre bedre miljø og livskvalitet i byerne.
- (28) Jorden har kun en begrænset kapacitet til at tilfredsstille den stigende efterspørgsel efter ressourcer og absorbere emissionerne og affaldet fra deres anvendelse, og der er tegn på, at den nuværende efterspørgsel i adskillige tilfælde overstiger miljøets bæreevne.
- (29) Affaldsmængderne i Fællesskabet vokser fortsat, og en betydelig del af disse er farlige, hvilket fører til tab af ressourcer og øgede forureningsrisici.
- (30) Den økonomiske globalisering betyder, at der i stigende grad bør sættes ind med miljøtiltag på internationalt plan, herunder også inden for transportpolitikken, hvilket kræver nye initiativer fra Fællesskabets side i forbindelse med dets handels-, udviklings- og udenrigspolitik, som kan gøre det muligt at opnå en bæredygtig udvikling i andre lande. God regeringsførelse bør bidrage hertil.
- (31) Handel, internationale investeringsstrømme og eksportkreditter bør yde et mere positivt bidrag til fremme af miljøbeskyttelse og bæredygtig udvikling.
- (32) I betragtning af miljøspørgsmålenes komplekse karakter bør miljøpolitikken bygge på de bedste tilgængelige videnskabelige og økonomiske vurderinger og på viden om miljøtilstanden og udviklingen heri i tråd med traktatens artikel 174.
- (33) Informationen til politiske beslutningstagere, interessenter og offentlighed skal være relevant, gennemskuelig, ajourført og letforståelig.
- (34) De fremskridt, der gøres hen imod miljømålsætningerne, skal måles og vurderes.

- (35) På grundlag af en vurdering af miljøets tilstand, der tager hensyn til de regelmæssige oplysninger fra Det Europæiske Miljøagentur, bør der midtvejs i programmet ses på de hidtidige fremskridt, ligesom behovet for en eventuel kursændring bør vurderes —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Programmets anvendelsesområde

1. Med denne afgørelse fastlægges der et miljøhandlingsprogram for Fællesskabet (i det følgende benævnt »programmet«). Det indeholder nøglemålsætninger og -prioriteter for miljøområdet, der er baseret på en vurdering af miljøtilstanden og de fremherskende tendenser, herunder nye spørgsmål, der gør et fællesskabsinitiativ påkrævet. Programmet skal fremme integrationen af miljøhensyn i alle Fællesskabets politikker og bidrage til en bæredygtig udvikling i hele det nuværende og kommende udvidede Fællesskab. Programmet tager endvidere sigte på en vedvarende indsats for at opfylde de miljømålsætninger og nå de miljømål, som Fællesskabet allerede har opstillet.
2. Programmet opstiller de nøglemålsætninger på miljøområdet, der skal nås. Det fastlægger mål og tidsplaner, hvor dette er relevant. Målsætningerne og målene skal være opfyldt inden programmets udløb, medmindre andet er angivet.
3. Programmet løber over en periode på ti år fra 22. juli 2002. Der skal tages passende initiativer på de forskellige politikområder med henblik på at opfylde målsætningerne, og de skal omfatte en række foranstaltninger, herunder lovgivning og de i artikel 3 omhandlede strategiske fremgangsmåder. Disse initiativer bør forelægges løbende og senest fire år efter vedtagelsen af denne afgørelse.
4. Målsætningerne modsvarer de nøgleprioriteter for miljøpolitikken, som Fællesskabet skal gennemføre på følgende områder:
 - klimaændringer
 - natur og biodiversitet
 - miljø og sundhed og livskvalitet
 - naturressourcer og affald.

Artikel 2

Principper og overordnede mål

1. Programmet udgør i programperioden rammen for Fællesskabets miljøpolitik med henblik på at sikre et højt beskyttelsesniveau under hensyntagen til subsidiaritetsprincippet og de forskelligartede forhold, der gør sig gældende i de forskellige områder i Fællesskabet, og på at opnå en afkobling mellem

presset på miljøet og den økonomiske vækst. Det baseres navnlig på forureneren betaler-princippet, forsigtighedsprincippet og princippet om forebyggende indsats samt princippet om at gribe ind mod forureningen ved kilden.

Programmet danner grundlag for miljødimensionen i den europæiske strategi for bæredygtig udvikling og bidrager til integration af miljøbeskyttelseshensyn i alle Fællesskabets politikker, bl.a. ved at opstille miljømæssige prioriteringer for strategien.

2. Programmet sigter mod:

- at lægge vægt på klimaændringer som en vigtig udfordring i de næste 10 år og længere og at bidrage til det langsigtede mål om at stabilisere atmosfærens koncentrationer af drivhusgasser på et niveau, der kan forhindre farlige antropogene forstyrrelser af klimasystemet. Et langsigtet mål om en maksimal global temperaturstigning på 2 °C over det førindustrielle niveau og en CO₂-koncentration på under 550 ppm skal således være retningsgivende for programmet. På længere sigt forventes dette at kræve en samlet reduktion i drivhusgasemissionerne på 70 % i forhold til 1990 som fastlagt af Det Mellemstatslige Panel for Klimaændringer (IPCC)
- at beskytte, bevare, genoprette og udvikle de naturlige systemers, naturtypernes, de vilde planters og dyrs normale måde at fungere på med henblik på at standse ørkendannelse og tab af biodiversitet, herunder de genetiske ressourcers diversitet, både inden for Den Europæiske Union og globalt
- at bidrage til at sikre borgerne et højt niveau for livskvalitet og social velfærd ved at tilvejebringe et miljø, hvor forureningsniveauet ikke medfører skadelige virkninger for menneskers sundhed og miljøet, og ved at tilskynde til en bæredygtig byudvikling
- at skabe en bedre ressourceeffektivitet og ressource- og affaldsforvaltning for at etablere mere bæredygtige produktions- og forbrugsmønstre, hvorved ressourceudnyttelsen og affaldsdannelsen kobles fra den økonomiske vækst, og det tilstræbes, at forbruget af vedvarende og ikke-vedvarende ressourcer ikke overskrider miljøets bæreevne.

3. Programmet skal sikre, at miljømålsætningerne, som bør fokusere på de miljøresultater, der skal opnås, opfyldes med de mest effektive og hensigtsmæssige til rådighed værende midler under hensyntagen til principperne i stk. 1 og de strategiske fremgangsmåder i artikel 3. Der skal sættes alt ind på at sikre, at Fællesskabets miljøpolitik udformes på en integreret måde, og at alle de muligheder og instrumenter, der er til rådighed, inddrages i overvejelserne under hensyn til regionale og lokale forskelle såvel som økologisk følsomme områder, idet der lægges særlig vægt på:

- udvikling af europæiske initiativer med henblik på at øge borgernes og de lokale myndigheders bevidsthed

- en bred dialog med interessenterne, stigende miljøbevidsthed og deltagelse af offentligheden
- analyse af fordele og omkostninger under hensyntagen til nødvendigheden af en internalisering af miljøomkostninger
- den bedste foreliggende videnskabelige dokumentation og yderligere forbedring af den videnskabelige viden gennem forskning og teknologisk udvikling
- data og information om miljøets tilstand og miljøtendenser.

4. Programmet skal fremme fuld integration af miljøbeskyttelseskrav i alle Fællesskabets politikker og tiltag ved at opstille miljømålsætninger, og, hvor det er relevant, mål og tidsplaner, som der skal tages hensyn til på relevante politikområder.

Desuden bør der være indbyrdes sammenhæng mellem de foranstaltninger, der foreslås og vedtages til gavn for miljøet, og målene for den økonomiske og sociale dimension af bæredygtig udvikling.

5. Programmet skal fremme vedtagelsen af politikker og fremgangsmåder, der bidrager til opnåelse af en bæredygtig udvikling i kandidatlandene, som bygger på omskrivning af gældende fællesskabsret til national ret og gennemførelse heraf. Udvidelsesprocessen bør understøtte og beskytte kandidatlandenes miljøaktiver, som f.eks. en rig biologisk mangfoldighed, og bør opretholde og styrke bæredygtige produktions-, forbrugs- og arealanvendelsesmønstre samt miljøvenlige transportstrukturer ved:

- integration af miljøbeskyttelseskrav i fællesskabsprogrammer, herunder programmer med relation til udvikling af infrastruktur
- fremme af overførsel af rene teknologier til kandidatlandene
- en udvidet dialog og erfaringsudveksling med de nationale og lokale forvaltninger i kandidatlandene om bæredygtig udvikling og bevarelse af deres miljøaktiver
- samarbejde med det civile samfund, ikke-statslige miljøorganisationer (ngo'er) og erhvervskredse i kandidatlandene med henblik på at bidrage til at øge offentlighedens miljøbevidsthed og deltagelse

- tilskyndelse til, at internationale finansielle institutioner og den private sektor støtter gennemførelsen og overholdelsen af gældende fællesskabsret på miljøområdet i kandidatlandene og i passende omfang integrerer miljøhensyn i den økonomiske sektors aktiviteter.

6. Programmet skal fremme

- Den Europæiske Unions positive og konstruktive rolle som ledende partner med hensyn til beskyttelsen af det globale miljø og i forbindelse med bestræbelserne på at opnå en bæredygtig udvikling
- udvikling af et globalt partnerskab for miljø og bæredygtig udvikling

- integration af miljøhensyn og -målsætninger i alle aspekter af Fællesskabets eksterne relationer.

Artikel 3

Strategiske fremgangsmåder til opfyldelse af miljømålsætningerne

Målene og målsætningerne i dette program skal søges virkeliggjort bl.a. med følgende midler:

- 1) Udarbejdelse af ny fællesskabslovgivning og ændring af gældende lovgivning, hvor det er relevant.
- 2) Tilskyndelse til en mere effektiv gennemførelse og håndhævelse af Fællesskabets miljølovgivning, uden at dette anfægter Kommissionens ret til at indlede overtrædelsesprocedurer. Dette kræver:
 - øgede foranstaltninger for at højne respekten for Fællesskabets regler om miljøbeskyttelse og indgriben over for overtrædelser af miljølovgivningen
 - fremme af bedre standarder for medlemsstaternes tilladelser, tilsyn, overvågning og håndhævelse
 - en mere systematisk overvågning af anvendelsen af miljølovgivningen i medlemsstaterne
 - en bedre udveksling af oplysninger om bedste gennemførelsespraksis, herunder via EU-netværket til gennemførelse og håndhævelse af miljølovgivning (IMPEL-netværket) inden for rammerne af dets beføjelser.
- 3) Der er behov for yderligere bestræbelser for at integrere miljøbeskyttelseskrav i udarbejdelsen, fastlæggelsen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker og aktiviteter på de forskellige politikområder. Det er nødvendigt at gøre en større indsats inden for forskellige sektorer, herunder at overveje deres specifikke målsætninger, mål, tidsplaner og indikatorer på miljøområdet. Dette kræver:
 - sikring af, at de integrationsstrategier, som Rådet har fastlagt på forskellige politikområder, udmøntes i konkret handling og bidrager til virkeliggørelsen af programmets miljømål og -målsætninger
 - før vedtagelsen af foranstaltninger på det økonomiske og sociale område, overvejelse af, om de bidrager til og er i overensstemmelse med programmets målsætninger, mål og tidsplan
 - etablering af hensigtsmæssige regulære interne mekanismer i Fællesskabets institutioner, der i fuldt omfang tager hensyn til behovet for at fremme gennemsigtighed og adgang til information, for at sikre, at miljøhensyn i fuldt omfang kommer til udtryk i Kommissionens politikinitiativer, herunder i relevante beslutninger og i lovgivningsforslag

- regelmæssig overvågning med relevante indikatorer, der om muligt er fastlagt efter en fælles metode for hver sektor, og rapportering om sektorintegrationsprocessen
 - yderligere integration af miljøkriterier i Fællesskabets støtteprogrammer, uden at dette berører allerede eksisterende programmer
 - fuld og effektiv anvendelse og gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger og strategiske miljøvurderinger
 - at målsætningerne i programmet bør tages i betragtning ved fremtidige revisioner af de finansielle overslag for Fællesskabets finansielle instrumenter.
- 4) Fremme af bæredygtige produktions- og forbrugsmønstre ved en effektiv gennemførelse af de i artikel 2 nævnte principper med henblik på at internalisere såvel negative som positive miljøvirkninger gennem en blanding af virkemidler, herunder markedsbaserede og økonomiske virkemidler. Dette kræver bl.a.:
- tilskyndelse til reformer af subsidier, der har betydelige negative miljøvirkninger og er uforenelige med bæredygtig udvikling, bl.a. ved i forbindelse med midtvejsvurderingen at opstille en liste over kriterier, der muliggør registrering af sådanne subsidier, som har negative miljøvirkninger, med henblik på en gradvis afskaffelse heraf
 - analyse af miljøeffektiviteten af omsættelige miljøtilladelser som et generisk instrument og af handel med emissionsrettigheder med henblik på at fremme og implementere brugen heraf, hvor dette er muligt
 - fremme af og tilskyndelse til brugen af fiskale foranstaltninger som f.eks. miljørelaterede afgifter og incitamenter på det relevante, nationale plan eller på fællesskabsplan
 - fremme af integrationen af miljøbeskyttelseskrav i forbindelse med standardiseringsaktiviteter.
- 5) Bedre samarbejde og partnerskab med virksomhederne og disses repræsentative organisationer og inddragelse af arbejdsmarkedets parter, forbrugere og deres organisationer, hvor det er relevant, med henblik på en forbedring af virksomhedernes miljøpræstationer og opnåelse af bæredygtige produktionsmønstre. Dette kræver:
- fremme under hele programmet af en tilgang, der har form af en integreret produktpolitik, hvorved der tilskyndes til at tage hensyn til miljøkrav i produkternes fulde livscyklus og til at gøre større brug af miljøvenlige processer og produkter
 - tilskyndelse til øget anvendelse af fællesskabsordningen for miljøledelse og miljørevision (EMAS) ⁽¹⁾ og udvikling af initiativer til at tilskynde virksomhederne til at offentliggøre nøjagtige og af uafhængige organer attesterede rapporter om deres præstationer inden for miljø eller bæredygtig udvikling
 - opstilling af et program for bistand til overholdelse af lovgivningen med særlig hjælp til små og mellemstore virksomheder
 - tilskyndelse til indførelse af ordninger til belønning af virksomheders miljøpræstationer
 - tilskyndelse til produktinnovation med henblik på at gøre markedet mere grønt, bl.a. ved en bedre formidling af Life-programmets ⁽²⁾ resultater
 - fremme af frivillige tilsagn eller aftaler om opfyldelse af klare miljømålsætninger, herunder fastlæggelse af, hvilke procedurer der skal følges i tilfælde af manglende overholdelse.
- 6) Hjælp til at sikre, at de enkelte forbrugere, virksomheder og offentlige organer i deres egenskab af købere informeres bedre om processers og produkters miljøvirkninger, for at opnå bæredygtige forbrugsmønstre. Dette kræver:
- tilskyndelse til anvendelse af miljømærker og andre former for miljøinformation og -mærkning, der giver forbrugerne mulighed for at sammenligne miljøegenskaberne ved produkter af samme art
 - tilskyndelse til anvendelse af pålidelige miljøanprisninger og forebyggelse af vildledende anprisninger
 - fremme af en politik for grønne offentlige indkøb, der giver mulighed for hensyntagen til miljøegenskaber og en eventuel integration af den miljømæssige livscyklus, herunder produktionsfasen, i indkøbsprocedurerne, under overholdelse af Fællesskabets konkurrenceregler og reglerne for det indre marked, med retningslinjer for bedste praksis, idet der indledes en gennemgang af fællesskabsinstitutionernes grønne indkøb.
- 7) Støtte til integration af miljøhensyn i den finansielle sektor. Dette kræver:
- overvejelse af et frivilligt initiativ med den finansielle sektor, herunder retningslinjer for angivelse af oplysninger om miljøomkostninger i virksomhedernes årsberetninger og udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 761/2001 af 19. marts 2001 om organisationers frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS) (EFT L 114 af 24.4.2001, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/2000 af 17. juli 2000 om det finansielle instrument for miljøet (Life) (EFT L 192 af 28.7.2000, s. 1).

- opfordring til Den Europæiske Investeringsbank om i højere grad at integrere miljømålsætninger og -hensyn i sin udlånsvirksomhed, især for at støtte en bæredygtig udvikling i kandidatlandene
 - øget integration af miljømålsætninger og -hensyn i andre finansielle institutioners aktiviteter, f.eks. i Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling.
- 8) Oprettelse af en fællesskabsordning for erstatningsansvar. Dette kræver bl.a.:
- lovgivning om erstatningsansvar ved miljøskader.
- 9) Bedre samarbejde og partnerskab med forbrugergrupper og ngo'er og fremme af de europæiske borgeres forståelse af og inddragelse i miljøspørgsmål. Dette kræver:
- sikring af adgang til oplysninger, deltagelse samt klage og domstolsprøvelse gennem Fællesskabets og medlemsstaternes hurtige ratifikation af Århus-konventionen ⁽¹⁾
 - støtte til formidling af tilgængelig information til borgerne om status og tendenser for miljøet i forbindelse med sociale, økonomiske og sundhedsmæssige tendenser
 - generel forbedring af miljøbevidstheden
 - udarbejdelse af generelle regler og principper for god regerings- og forvaltningspraksis på miljøområdet i dialogprocesser.
- 10) Tilskyndelse til og fremme af effektiv og bæredygtig udnyttelse og forvaltning af land- og havområder, hvori der tages hensyn til miljøet. Dette kræver under fuld iagttagelse af subsidiaritetsprincippet:
- fremme af bedste praksis inden for bæredygtig fysisk planlægning, der tager hensyn til særlige regionale forhold, med særlig vægt på programmet for integreret kystzoneplanlægning
 - fremme af bedste praksis og støtte til netværk til øget udveksling af erfaringer om bæredygtig udvikling omfattende byområder, havområder, kystlinjer, bjergområder, vådområder og andre følsomme områder
 - udvidet anvendelse af, øgede ressourcer til og bredere rammer for landbrugsmiljøforanstaltninger som led i den fælles landbrugspolitik
 - tilskyndelse af medlemsstaterne til at overveje at anvende regionalplanlægning som et instrument til bedre miljøbeskyttelse for borgerne; fremme af udveksling af erfaringer vedrørende bæredygtig regionaludvikling, navnlig i byer og tætbefolkede områder.

⁽¹⁾ Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet, Århus, Danmark, 25. juni 1998.

Artikel 4

Temastrategier

1. De i artikel 5-8 nævnte tiltag omfatter udarbejdelse af temastrategier og evaluering af eksisterende strategier for prioriterede miljøproblemer, der kræver en bred tilgang. Disse strategier bør omfatte en fastlæggelse af, hvilke forslag der er nødvendige for at opfylde målsætningerne i programmet, og hvilke procedurer de bør vedtages efter. Disse strategier forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet og skal, hvor det er hensigtsmæssigt, have form af en afgørelse, der træffes af Europa-Parlamentet og Rådet efter proceduren i traktatens artikel 251. Med forbehold af forslagetets retsgrundlag vedtages de lovgivningsforslag, der udarbejdes på grundlag af disse strategier, efter proceduren i traktatens artikel 251.
2. Temastrategierne kan omfatte fremgangsmåder som dem, der er skitseret i artikel 3 og artikel 9, og relevante kvalitative og kvantitative miljømål og tidsplaner, på baggrund af hvilke man kan måle og evaluere de planlagte foranstaltninger.
3. Temastrategierne bør udvikles og gennemføres i nært samråd med de relevante parter som f.eks. ngo'er, erhvervslivet, andre arbejdsmarkedsparter og offentlige myndigheder, samtidig med at det, hvor det er relevant, sikres, at kandidatlandene høres i denne proces.
4. Temastrategierne bør forelægges Europa-Parlamentet og Rådet senest tre år efter programmets vedtagelse. Der skal i midtvejsrapporten, hvori Kommissionen vurderer de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af programmet, indgå en revision af temastrategierne.
5. Kommissionen aflægger årligt rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene i forbindelse med udarbejdelsen og gennemførelsen af strategierne og om deres effektivitet.

Artikel 5

Målsætninger og prioriterede indsatsområder for håndtering af klimaændringer

1. Målene i artikel 2 bør forfølges ved hjælp af følgende målsætninger:
 - ratifikation og ikrafttræden af Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer senest i 2002 og opfyldelse af protokollens forpligtelse til en reduktion på 8 % af emissionerne frem til 2008-2012 i forhold til 1990-niveauet for Det Europæiske Fællesskab som helhed i overensstemmelse med den forpligtelse for hver enkelt medlemsstat, der er angivet i Rådets konklusioner af 16.-17. juni 1998
 - gennemførelse senest i 2005 af beviselige fremskridt hen imod opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til Kyoto-protokollen

— placering af Fællesskabet i en troværdig position, hvor det kan slå til lyd for en international aftale om opstilling af strengere reduktionsmål for den anden forpligtelsesperiode, der er fastsat i Kyoto-protokollen. Denne aftale bør sigte mod en betydelig reduktion af emissionerne, bl.a. under fuld hensyntagen til resultaterne af IPCC's tredje evalueringsrapport, og tage i betragtning, at det er nødvendigt at bevæge sig hen imod en global retfærdig fordeling af drivhusgasemissionerne.

2. Disse målsætninger skal søges virkeliggjort gennem bl.a. følgende prioriterede tiltag:

i) gennemførelse af internationale klimaforpligtelser, herunder Kyoto-protokollen gennem:

- a) undersøgelse af resultaterne af det europæiske klimaændringsprogram og vedtagelse af effektive fælles, koordinerede politikker og foranstaltninger på grundlag heraf, når det er hensigtsmæssigt, for forskellige sektorer som supplement til nationale tiltag i medlemsstaterne
- b) arbejde hen imod oprettelsen af en fællesskabsramme for udvikling af en effektiv handel med CO₂-emissionsrettigheder med mulighed for udvidelse til andre drivhusgasser
- c) forbedret overvågning af drivhusgasserne og af, hvilke fremskridt der gøres for at opfylde de forpligtelser, medlemsstaterne har indgået i henhold til aftalen om den interne byrdefordeling

ii) reduktion af drivhusgasemissionerne i energisektoren:

- a) udarbejdelse snarest muligt af en opgørelse over og gennemgang af subsidier, der modvirker en effektiv og bæredygtig energianvendelse med henblik på en gradvis afvikling
- b) fremme af fornyelige brændsler og fossile brændsler med lavere kulstofindhold til elfremstilling
- c) fremme af brugen af vedvarende energikilder, herunder ved brug af incitament, også på lokalt plan, med henblik på at nå det vejledende mål på 12 % af den samlede energianvendelse senest i 2010
- d) indførelse af incitament til øget anvendelse af kraftvarme og gennemførelse af foranstaltninger med henblik på at fordoble den samlede andel af kraftvarme i Fællesskabet som helhed til 18 % af den samlede bruttoproduktion
- e) forebyggelse og reduktion af metanemissioner fra energifremstilling og -distribution
- f) fremme af energieffektivitet

iii) reduktion af drivhusgasemissioner i transportsektoren:

- a) fastlæggelse og gennemførelse af særlige tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfarten, medmindre Den Internationale Organisation for Civil Luftfart vedtager sådanne tiltag inden udgangen af 2002
- b) fastlæggelse og gennemførelse af særlige tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra skibsfarten, medmindre Den Internationale Søfartsorganisation vedtager sådanne tiltag inden udgangen af 2003
- c) fremme af et skift til mere effektive og renere transportformer, herunder bedre organisation og logistik
- d) opfordring til Kommissionen om inden udgangen af 2002 at forelægge en meddelelse om kvantificerede miljømål for et bæredygtigt transportsystem som led i opfyldelsen af Den Europæiske Unions målsætning om en nedskæring af drivhusgasemissioner på 8 %
- e) fastlæggelse og gennemførelse af yderligere specifikke tiltag, herunder hensigtsmæssig lovgivning, til at reducere drivhusgasemissionerne fra motorkøretøjer, herunder N₂O
- f) fremme af udviklingen og anvendelsen af alternative brændstoffer samt af brændstoføkonomiske køretøjer med henblik på en væsentlig og kontinuerlig forøgelse af deres andel
- g) fremme af foranstaltninger, hvorved de fulde miljøomkostninger afspejles i transportprisen
- h) afkobling mellem økonomisk vækst og transportefterspørgsel med henblik på at mindske miljøvirkningerne

iv) reduktion af drivhusgasemissioner i industriproduktionen:

- a) fremme af miljøeffektiv praksis og teknik i industrien
- b) udvikling af midler til at bistå små og mellemstore virksomheder med at tilpasse sig, innovere og forbedre deres præstationer
- c) tilskyndelse til udvikling af mere miljøvenlige og teknisk mulige alternativer, herunder indførelse af fællesskabsforanstaltninger, med henblik på at reducere emissionerne, gradvis udfase produktionen, hvor det er hensigtsmæssigt og muligt, og reducere brugen af de fluorerede industrigasser HFC'er (hydrofluorcarboner), PFC'er (perfluorcarboner) og SF₆ (svovlhexafluorid)

v) reduktion af drivhusgasemissioner i andre sektorer:

- a) fremme af energieffektivitet, især i forbindelse med opvarmning, køling og varmtvandsforsyning ved udformning af bygninger

- b) sideløbende med andre miljøbetragtninger hensyntagen til behovet for at reducere drivhusgasemissionerne i forbindelse med den fælles landbrugspolitik og i Fællesskabets strategi for affaldshåndtering
- vi) anvendelse af andre relevante instrumenter som f.eks.:
- a) fremme af anvendelsen af fiskale foranstaltninger, herunder i rette tid en passende fællesskabsramme for energiafgifter, for at fremme et skift til en mere effektiv energianvendelse samt renere energi og transport og for at fremme teknologisk innovation
- b) tilskyndelse til miljøaftaler med industrisektorerne om reduktioner af drivhusgasemissionerne
- c) sikring af, at klimaændringer indtager en central plads i Fællesskabets politik for forskning og teknologisk udvikling og i de nationale forskningsprogrammer.

3. Ud over en begrænsning af klimaændringerne bør Fællesskabet udarbejde foranstaltninger med henblik på tilpasning til konsekvenserne af klimaændringer ved:

- at revidere Fællesskabets politikker, navnlig dem, der har relevans for klimaændringer, så der i investeringsafgørelser tages fornødent hensyn til tilpasningsbehovet
- at fremme regionale klimamodeller og -vurderinger både med henblik på at udarbejde regionale tilpasningsforanstaltninger som f.eks. vandressourceforvaltning, bevarelse af biodiversiteten og forebyggelse af ørkendannelse og oversvømmelse og med henblik på at støtte en bevidstgørelse af borgerne og virksomhederne.

4. Det skal sikres, at der tages højde for klimaproblematikken i forbindelse med Fællesskabets udvidelse. Dette vil bl.a. kræve følgende tiltag med kandidatlandene:

- støtte til kapacitetsopbygning med henblik på anvendelse af nationale foranstaltninger ved brug af Kyoto-mekanismerne og bedre rapportering og overvågning af emissioner
- støtte til en mere bæredygtig transport- og energisektor
- sikring af, at samarbejdet med kandidatlandene styrkes yderligere vedrørende klimaændrings spørgsmål.

5. Bekæmpelse af klimaændringer skal udgøre en integrerende del af Den Europæiske Unions politik for forbindelser med tredjelande og skal være en af prioriteterne i Unionens politik for bæredygtig udvikling. Dette vil kræve en samordnet og koordineret indsats fra Fællesskabets og dets medlemsstaters side med henblik på:

- kapacitetsopbygning for at bistå udviklingslandene og lande med overgangsøkonomi, for eksempel ved at tilskynde til projekter i forbindelse med mekanismen for bæredygtig

udvikling (CDM) i Kyoto-protokollen og fælles gennemførelse

- opfyldelse af identificerede behov for teknologioverførsel
- hjælp til at klare en tilpasning til klimaændringer i de berørte lande.

Artikel 6

Målsætninger og prioriterede indsatsområder for natur og biodiversitet

1. Målene i artikel 2 bør forfølges ved hjælp af følgende målsætninger:

- en standsning af nedgangen i biodiversiteten med henblik på at nå dette mål senest i 2010, herunder forebyggelse og afdæmpning af virkningerne af invasive fremmede arter og genotyper
- beskyttelse og hensigtsmæssig genopretning af natur og biodiversitet ved skadelig forurening
- bevaring, hensigtsmæssig genopretning og bæredygtig udnyttelse af havmiljø, kyster og vådområder
- bevaring og hensigtsmæssig genopretning af områder med væsentlige landskabelige værdier, herunder såvel opdyrkede som følsomme områder
- bevaring af arter og levesteder, med særlig vægt på forebyggelse af habitatfragmentering
- fremme af bæredygtig udnyttelse af jordbunden, med særlig vægt på forebyggelse af erosion, nedbrydning, kontaminering og ørkendannelse.

2. Disse mål skal søges virkeliggjort gennem følgende prioriterede tiltag under hensyntagen til subsidiaritetsprincippet på grundlag af gældende globale og regionale konventioner og strategier og fuld gennemførelse af relevante fællesskabsretsakter. Overalt hvor det er muligt, bør økosystemtilgangen anvendes som vedtaget i konventionen om den biologiske mangfoldighed⁽¹⁾. Dette kræver:

- a) i forbindelse med biodiversitet:
- sikring af gennemførelse og fremme af overvågning og vurdering af Fællesskabets biodiversitetsstrategi og de relevante handlingsplaner, herunder på grundlag af et program for indsamling af data og information, udarbejdelse af relevante indikatorer samt fremme af brugen af de bedste tilgængelige teknikker og den bedste miljøpraksis
 - fremme af forskning i biodiversitet, genetiske ressourcer, økosystemer og samspil med menneskelige aktiviteter

⁽¹⁾ EFT L 309 af 13.12.1993, s. 1.

- iværksættelse af foranstaltninger for at fremme bæredygtig udnyttelse, bæredygtig produktion og bæredygtige investeringer i forbindelse med biodiversitet
 - tilskyndelse til en sammenhængende vurdering, yderligere forskning og samarbejde vedrørende truede arter
 - fremme på globalt plan af en rimelig og retfærdig fordeling af udbyttet fra udnyttelsen af genetiske ressourcer til gennemførelse af artikel 15 i konventionen om den biologiske mangfoldighed vedrørende adgang til genetiske ressourcer fra tredjelande
 - udarbejdelse af foranstaltninger til forebyggelse og bekæmpelse af invasive fremmede arter, herunder fremmede genotyper
 - oprettelse af Natura 2000-nettet og gennemførelse af de nødvendige tekniske og finansielle instrumenter og foranstaltninger, der kræves for dets fuldstændige gennemførelse og for beskyttelsen uden for Natura 2000-områder af arter, der er beskyttet i henhold til direktivet om naturtyper og direktivet om vilde fugle
 - fremme af en udvidelse af Natura 2000-nettet til kandidatlønderne
- b) i forbindelse med ulykker og katastrofer:
- øget fællesskabskoordinering af medlemsstaternes beredskabsindsats i forbindelse med ulykker og naturkatastrofer, f.eks. ved at oprette et netværk til udveksling af oplysninger om forebyggelsespraksis og -værktøjer
 - udformning af yderligere foranstaltninger til afværgelse af risikoen for alvorlige ulykker, navnlig i forbindelse med rørledninger, minedrift og søtransport af farlige stoffer, og foranstaltninger rettet mod mineaffald
- c) en temastrategi for jordbundsbeskyttelse, der bl.a. omfatter forebyggelse af forurening, erosion, ørkendannelse, jordforringelse, arealforbrug og hydrogeologiske risici under hensyntagen til den regionale diversitet, herunder de særlige forhold i bjergområder og tørre områder
- d) fremme af en bæredygtig forvaltning af udvindingsindustrien for at nedbringe dens indvirkning på miljøet
- e) fremme af en integration af bevaring og genopretning af landskabelige værdier i andre politikker, herunder turisme, under hensyntagen til relevante internationale instrumenter
- f) fremme af en integration af biodiversitetshensyn i landbrugspolitikkerne og tilskyndelse til en bæredygtig udvikling i landdistrikterne og et multifunktionelt og bæredygtigt landbrug ved
- tilskyndelse til fuld udnyttelse af de nuværende muligheder i den fælles landbrugspolitik og andre politikforanstaltninger
 - fremme af et mere miljømæssigt ansvarligt landbrug, herunder, hvor det er hensigtsmæssigt, ekstensive produktionsmetoder, integreret landbrugspraksis, økologisk landbrug og biodiversitet i landbruget, i fremtidige revisioner af den fælles landbrugspolitik, idet der tages hensyn til behovet for en afbalanceret tilgang til landsby-samfundene og de mange funktioner, de udfylder
- g) fremme af bæredygtig udnyttelse af havene og bevaring af havøkosystemerne, herunder havbunden, flodmundinger og kystområder, under særlig hensyntagen til steder af stor biodiversitetsværdi, ved:
- fremme af øget integration af miljøhensyn i den fælles fiskeripolitik i forbindelse med revisionen heraf i 2002
 - en temastrategi for beskyttelse og bevaring af havmiljøet bl.a. under hensyntagen til bestemmelserne og gennemførelsesforpligtelserne i havkonventionerne og behovet for at reducere emissionerne fra og virkningerne af søtransport og andre aktiviteter til søs og til lands
 - fremme af integreret forvaltning af kystområder
 - yderligere fremme af beskyttelsen af havområder, navnlig ved hjælp af Natura 2000-nettet samt andre mulige fællesskabsmidler
- h) gennemførelse og yderligere udarbejdelse af strategier og foranstaltninger for skovene i overensstemmelse med EU's strategi for skovene under hensyn til subsidiaritetsprincippet og biodiversiteten, herunder:
- forbedring af nuværende fællesskabsforanstaltninger, som beskytter skovene, og gennemførelse af bæredygtig skovforvaltning, bl.a. gennem nationale skovprogrammer i forbindelse med udviklingsplaner for landdistrikterne med øget vægt på overvågning af skovenes forskellige roller på linje med de anbefalinger, der er vedtaget af ministerkonferencen om beskyttelse af Europas skove, De Forenede Nationers Skovforum og andre fora samt konventionen om den biologiske mangfoldighed
 - tilskyndelse til effektiv koordinering mellem alle politiksektorer, der er involveret i skovbrug, herunder den private sektor, samt koordinering mellem alle interessenter på skovområdet
 - stimulering til en forøgelse af markedsandelen for bæredygtigt produceret træ, bl.a. ved at fremme certificering for bæredygtig skovforvaltning og mærkning af produkter herfra
 - fortsat aktiv deltagelse fra Fællesskabets og medlemsstaternes side i gennemførelsen af globale og regionale resolutioner og i drøftelser og forhandlinger om skovrelaterede spørgsmål

- undersøgelse af mulighederne for at træffe aktive foranstaltninger til at forebygge og bekæmpe handel med ulovligt fældede træer
 - tilskyndelse til overvejelse af skovbrugets indvirkning på klimaændringer
- i) i forbindelse med genetisk modificerede organismer (GMO'er):
- udformning af bestemmelser og metoder til risikovurdering, identifikation, mærkning og sporbarhed af GMO'er med henblik på effektiv overvågning af og kontrol med virkninger på sundhed og miljø
 - indsats for hurtig ratifikation og gennemførelse af Cartagena-protokollen om biosikkerhed og støtte til udformning af regler i tredjelande, hvor det skønnes nødvendigt gennem teknisk og finansiel bistand.

Artikel 7

Målsætninger og prioriterede indsatsområder for miljø og sundhed og livskvalitet

1. Målene i artikel 2 bør søges virkeliggjort ved hjælp af følgende målsætninger under hensyntagen til Verdenssundhedsorganisationen WHO's relevante standarder, retningslinjer og programmer:

- øget indsigt i truslerne mod menneskers sundhed og miljøet for at tage skridt til at forebygge og mindske disse trusler
- bidrag til bedre livskvalitet ved hjælp af en integreret strategi, der koncentrerer om byområder
- indsats med henblik på inden for en generation (2020) at opnå, at kemikalier kun produceres og anvendes på en måde, der ikke har en væsentlig negativ virkning på sundhed og miljø i erkendelse af, at der skal rettes op på den nuværende utilstrækkelige viden om kemikaliers egenskaber, anvendelse og bortskaffelse samt eksponeringen for dem
- kemikalier, der er farlige, bør erstattes med sikrere kemikalier eller sikrere alternative teknologier, der ikke indebærer brug af kemikalier, med henblik på at nedsætte risikoen for mennesker og miljø
- nedsættelse af pesticiders virkninger på sundhed og miljø og mere generelt opnåelse af en mere bæredygtig anvendelse af pesticider samt en betydelig samlet nedsættelse af risici og af pesticidanvendelsen, der dog skal være forenelig med den nødvendige afgrødebeskyttelse. Anvendte pesticider, der er persistente eller bioakkumulerende eller toksiske eller har andre problematiske egenskaber, bør erstattes af mindre farlige pesticider, hvor det er muligt
- opnåelse af et kvalitetsniveau for grund- og overfladevand, der ikke medfører væsentlige virkninger og risici for

sundhed og miljø, og sikring af, at indvindingen af vand fra vandressourcerne er bæredygtig på lang sigt

- opnåelse af et luftkvalitetsniveau, der ikke medfører væsentlige negative virkninger og risici for sundhed og miljø
 - væsentlig begrænsning af antallet af mennesker, der regelmæssigt udsættes for langvarige gennemsnitlige støjni-veauer, navnlig fra trafik, der i henhold til videnskabelige undersøgelser har skadelige virkninger på menneskers sundhed, og forberedelse af næste skridt i arbejdet med støjdirektivet.
2. Disse målsætninger søges virkeliggjort ved hjælp af følgende prioriterede tiltag:

a) udbygning af Fællesskabets forskningsprogrammer og videnskabelige ekspertise og tilskyndelse til international koordinering af de nationale forskningsprogrammer til støtte for sundheds- og miljømålsætningerne, herunder navnlig:

- identifikation og anbefalinger af prioriterede indsatsområder for forskning og tiltag, herunder bl.a. potentielle sundhedsrisici fra elektromagnetiske forureningskilder, samt særlig vægt på udvikling og validering af alternativer til dyreforsøg, især i forbindelse med kemisk sikkerhed
- fastlæggelse og udformning af sundheds- og miljøindikatorer
- fornyet gennemgang, udbygning og ajourføring af de nuværende sundhedsnormer og grænseværdier, herunder, hvor det er relevant, hensyntagen til virkningerne for potentielt sårbare grupper som f.eks. børn eller ældre og til forskellige forurenende stoffers synergi- og vekselvirkninger
- undersøgelse af tendenserne og indførelse af en ordning for tidlig varsling for så vidt angår nye og begyndende problemer

b) på kemikalieområdet:

- placering hos producenter, importører og downstream-brugere af ansvaret for at tilvejebringe viden om alle kemikalier (diligenspligt) og vurdere risiciene ved brug af dem, herunder i produkter, samt ved genanvendelse og bortskaffelse
- udvikling af et sammenhængende system baseret på en trinvis fremgangsmåde, der ikke omfatter kemiske stoffer anvendt i meget små mængder, for afprøvning, risikovurdering og risikostyring af nye og nuværende stoffer med afprøvningsprocedurer, der minimerer behovet for dyreforsøg og fører til udvikling af alternative afprøvningsmetoder

- sikring af, at problematiske kemiske stoffer underkastes fremskyndede risikostyringsprocedurer, og at meget problematiske stoffer, herunder kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske stoffer og stoffer med POP-egenskaber (persistente organiske miljøgifte), kun anvendes i berettigede og veldefinerede tilfælde og skal godkendes, inden de anvendes
 - sikring af, at der fuldt ud tages hensyn til resultaterne af risikovurderinger af kemikalier på alle områder af fællesskabslovgivningen, hvor kemikalier er omhandlet, og undgåelse af overlappning
 - fastlæggelse af kriterier for medtagelse blandt de meget problematiske stoffer af stoffer, der er persistente og bioakkumulerende og toksiske, og stoffer, der er meget persistente og meget bioakkumulerende, samt overvejelser om eventuelt at tilføje kendte hormonforstyrrende stoffer, når der er fastlagt godkendte undersøgelsesmetoder og kriterier
 - sikring af, at de vigtigste foranstaltninger, der er nødvendige med henblik på at nå de fastlagte målsætninger, udarbejdes hurtigt, så de kan træde i kraft inden midtvejsrevisionen
 - sikring af offentlig adgang til ikke-fortrolige oplysninger i Fællesskabets kemikalieregister (REACH-registret)
- c) på pesticidområdet:
- en fuldstændig gennemførelse og vurdering af den nuværende lovgivningsrammes⁽¹⁾ effektivitet for at sikre et højt beskyttelsesniveau, når den ændres. Denne revision kunne, hvor det er relevant, omfatte en sammenlignende vurdering og udarbejdelse af fællesskabsgodkendelsesprocedurer for markedsføring
 - en temastrategi for bæredygtig anvendelse af pesticider med henblik på:
 - i) minimering af farerne og risiciene for sundhed og miljø i forbindelse med anvendelsen af pesticider
 - ii) bedre kontrol med anvendelse og distribution af pesticider
 - iii) nedbringelse af niveauerne for skadelige aktive stoffer, bl.a. ved at erstatte de farligste med sikrere alternativer, herunder ikke-kemiske
 - iv) tilskyndelse til begrænset pesticidanvendelse eller pesticidfri dyrkning, navnlig ved at øge forbrugernes
- d) på kemikalie- og pesticidområdet:
- indsats for en hurtig ratifikation af Rotterdam-konventionen om proceduren med forudgående informeret samtykke for visse farlige kemikalier og pesticider i international handel og Stockholm-konventionen om persistente organiske miljøgifte (POP'er)
 - ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2455/92 af 23. juli 1992 om indførsel og udførsel af visse farlige kemikalier⁽²⁾ med henblik på at bringe forordningen i overensstemmelse med Rotterdam-konventionen og forbedre de heri fastsatte procedurer samt oplysningerne til udviklingslandene
 - støtte til forbedring af forvaltningen af kemikalier og pesticider i udviklingslandene og kandidatlandene, herunder bortskaffelse af lagre af forældede pesticider, bl.a. gennem støtte til projekter, der tager sigte på bortskaffelse
 - bidrag til de internationale bestræbelser på at udarbejde en strategi for international forvaltning af kemikalier
- e) med henblik på bæredygtig udnyttelse af vandressourcerne og sikring af en høj vandkvalitet:
- sikring af et højt beskyttelsesniveau for overflade- og grundvand ved at forhindre forurening og fremme en bæredygtig udnyttelse af vandressourcerne
 - bestræbelser på at sikre fuldstændig gennemførelse af vandrammedirektivet⁽³⁾ med henblik på en god økologisk, kemisk og kvantitativ vandtilstand og en sammenhængende og bæredygtig vandforvaltning
 - udarbejdelse af foranstaltninger vedrørende ophør med udledninger, emissioner og udslip af prioriterede farlige stoffer i overensstemmelse med vandrammedirektivet
 - sikring af et højt beskyttelsesniveau for badevand, herunder en revision af direktivet om badevand⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Rådets direktiv 91/414/EØF af 15. juli 1991 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler (EFT L 230 af 19.8.1991, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/49/EF (EFT L 176 af 29.6.2001, s. 61).

⁽²⁾ EFT L 251 af 29.8.1992, s. 13. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2247/98 (EFT L 282 af 20.10.1998, s. 12).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2001, s. 1).

⁽⁴⁾ Rådets direktiv 76/160/EØF af 8. december 1975 om kvaliteten af badevand (EFT L 31 af 5.2.1976, s. 1). Senest ændret ved tilrædelsesakten af 1994.

- sikring af, at begreberne og fremgangsmåderne i vandrammedirektivet og andre direktiver om vandbeskyttelse integreres i andre fællesskabspolitikker
- f) på luftkvalitetsområdet bør udviklingen og gennemførelsen af de foranstaltninger i transport-, industri- og energisektoren, der er omhandlet i artikel 5, være forenelige med og bidrage til forbedring af luftkvaliteten. Yderligere planlagte foranstaltninger:
- forbedring af overvågningen og vurderingen af luftkvaliteten, herunder afsætning af forurenende stoffer, og oplysningen af offentligheden, herunder udarbejdelse og anvendelse af indikatorer
 - en temastrategi til styrkelse af en sammenhængende og integreret politik vedrørende luftforurening, der skal omfatte prioriteter for yderligere tiltag, gennemgang og, hvor det er relevant, opdatering af luftkvalitetsstandarderne og de nationale emissionslofter med henblik på at nå det langsigtede mål om ikke at overskride kritiske belastninger og niveauer og udvikling af bedre systemer til dataindsamling, modellering og fremskrivning
 - vedtagelse af passende foranstaltninger vedrørende ozon ved jordoverfladen og partikler
 - undersøgelse af indeluftens kvalitet og de sundhedsmæssige virkninger heraf, når det er relevant ledsaget af henstillinger med henblik på yderligere foranstaltninger
 - en ledende rolle i forhandlingerne om og gennemførelsen af Montreal-protokollen om stoffer, der nedbryder ozonlaget
 - en ledende rolle i forhandlingerne om og styrkelsen af forbindelserne og samspillet med internationale processer, der bidrager til ren luft i Europa
 - videreudvikling af specifikke fællesskabsinstrumenter til mindskelse af emissionerne fra relevante kategorier af kilder

g) på støjområdet:

- supplerende og yderligere forbedring af foranstaltningerne, herunder relevante typegodkendelsesprocedurer, vedrørende støjemissioner fra tjenesteydelser og produkter, navnlig motorkøretøjer, herunder foranstaltninger til nedbringelse af støj fra interaktionen mellem dæk og vejbelægning, der ikke anfægter færdselssikkerheden, fra skinnekøretøjer, fly og stationære maskiner
- udvikling og gennemførelse af instrumenter til mindskelse af trafikstøj i relevant omfang, f.eks. ved hjælp af en nedsættelse af transportefterspørgslen, et skift til mindre støjende transportformer, fremme af tekniske foranstaltninger og en bæredygtig transportplanlægning

h) med hensyn til bymiljøet:

- en temastrategi til fremme af en integreret horisontal tilgang på tværs af Fællesskabets politikker og forbedring af kvaliteten af bymiljøet under hensyn til de fremskridt, der gøres med at gennemføre den eksisterende samarbejdsramme⁽¹⁾, som revideres om nødvendigt; strategien skal omfatte:
 - fremme af lokale Agenda 21-aktiviteter
 - begrænsning af forbindelsen mellem økonomisk vækst og efterspørgslen efter personbefordring
 - nødvendigheden af en øget transportandel for offentlig transport, jernbaner, indre vandveje samt transport til fods og på cykel
 - nødvendigheden af at gøre noget ved de voksende trafikmængder og bryde sammenhængen mellem trafikvæksten og væksten i BNP
 - nødvendigheden af at fremme brugen af køretøjer med lav emission i offentlig transport
 - hensyntagen til bymiljøindikatorer.

Artikel 8

Målsætninger og prioriterede indsatsområder for bæredygtig udnyttelse og forvaltning af naturressourcerne og affald

1. Målene i artikel 2 bør udmøntes i følgende målsætninger:

- bestræbelser for at sikre, at forbruget af ressourcer og virkningerne heraf ikke overskrider miljøets bæreevne, og for at bryde koblingen mellem økonomisk vækst og ressourceanvendelse. I den forbindelse erindres der om det vejledende mål om at opnå en procentdel på 22 % af elproduktionen fra vedvarende energiformer senest i 2010 i Fællesskabet med henblik på at opnå en drastisk forøgelse af ressource- og energieffektiviteten
- opnåelse af en væsentlig samlet reduktion af affaldsmængderne gennem affaldsforebyggelsesinitiativer, øget ressourceeffektivitet og et skift til mere bæredygtige produktions- og forbrugsmønstre
- en væsentlig reduktion i de mængder af affald, der skal bortskaffes, og i produktionen af farligt affald, idet der undgås en forøgelse af emissioner til luft, vand og jord

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1411/2001/EF af 27. juni 2001 om en EF-ramme for samarbejde til fordel for en bæredygtig udvikling af bymiljøet (EFT L 191 af 13.7.2001, s. 1).

— fremme af genbrug og for den resterende affaldsproduktions vedkommende bør affaldets farlighed reduceres, og det bør indebære mindst mulig risiko; nyttiggørelse og navnlig genvinding bør foretrækkes; mængden af affald til bortskaffelse bør minimeres, og bortskaffelsen bør ske på en betryggende måde; affald til bortskaffelse bør behandles så tæt som muligt ved stedet for dets opståen, for så vidt dette ikke mindsker affaldsbehandlingsprocessernes effektivitet.

2. Disse målsætninger søges virkeliggjort under hensyntagen til den integrerede produktpolitik og Fællesskabets strategi for affaldshåndtering ⁽¹⁾ gennem følgende prioriterede tiltag:

- i) udvikling af en temastrategi for bæredygtig udnyttelse og forvaltning af ressourcerne, herunder bl.a.:
 - a) et skøn over materiale- og affaldsstrømme i Fællesskabet, herunder import og eksport, f.eks. ved brug af materialestrømsanalyser
 - b) en oversigt over effektiviteten af politiske foranstaltninger og virkningen af subsidier i forbindelse med naturressourcer og affald
 - c) opstilling af mål for ressourceeffektivitet og formindsket ressourceanvendelse med afkobling af forbindelsen mellem økonomisk vækst og negative indvirkninger på miljøet
 - d) fremme af udvindings- og produktionsmetoder og -teknikker for at tilskynde til miljøeffektivitet og bæredygtig udnyttelse af råmaterialer, energi, vand og andre ressourcer
 - e) udvikling og gennemførelse af en bred vifte af instrumenter, herunder forskning, teknologioverførsel, markedsbaserede og økonomiske instrumenter, programmer for den bedste praksis og indikatorer for ressourceeffektivitet
- ii) udvikling og gennemførelse af foranstaltninger vedrørende affaldsforebyggelse og -håndtering, bl.a. ved:
 - a) opstilling af en række kvantitative og kvalitative mål for reduktion af alle relevante kategorier af affald, der skal være opfyldt på fællesskabsniveau senest i 2010. Kommissionen anmodes om at udarbejde forslag for sådanne mål senest i 2002
 - b) tilskyndelse til økologisk forsvarligt og bæredygtigt produktdesign
 - c) bevidstgørelse om offentlighedens potentielle bidrag til affaldsreduktion
 - d) udarbejdelse af operative foranstaltninger til fremme af affaldsforebyggelse, f.eks. tilskyndelse til genbrug og nyttiggørelse samt udfasning af visse stoffer og materialer gennem produktrelaterede foranstaltninger

- e) udarbejdelse af yderligere indikatorer inden for affaldshåndtering
- iii) udvikling af en temastrategi for genvinding af affald, herunder bl.a.:
 - a) foranstaltninger til sikring af kildesortering, indsamling og genvinding af prioriterede affaldsstrømme
 - b) yderligere udvikling af producentansvar
 - c) udvikling og overførsel af miljømæssigt forsvarlig affaldsgenvindings- og affaldsbehandlingsteknologi
- iv) udvikling eller revision af lovgivningen om affald, herunder bl.a. bygge- og nedrivningsaffald, spildevandsslam ⁽²⁾, biologisk nedbrydeligt affald, emballage ⁽³⁾, batterier ⁽⁴⁾ og overførsel af affald ⁽⁵⁾, præcisering af sondringen mellem affald og ikke-affald og udarbejdelse af passende kriterier for videreudviklingen af bilag IIA og IIB til rammedirektivet om affald ⁽⁶⁾.

Artikel 9

Målsætninger og prioriterede indsatsområder for internationale spørgsmål

1. Målene i artikel 2 vedrørende internationale spørgsmål og de internationale dimensioner af de fire prioriterede miljøindsatsområder under dette program omfatter følgende målsætninger:

- ambitiøse miljøpolitikker på internationalt niveau med særlig vægt på det globale miljøes bæreevne
- yderligere fremme af bæredygtige forbrugs- og produktionsmønstre på internationalt plan
- fremskridt for at sikre, at handels- og miljøpolitikker og -foranstaltninger understøtter hinanden.

⁽²⁾ Rådets direktiv 86/278/EØF af 12. juni 1986 om beskyttelse af miljøet, navnlig jorden, i forbindelse med anvendelse i landbruget af slam fra rensningsanlæg (EFT L 181 af 4.7.1986, s. 6). Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/62/EF af 20. december 1994 om emballage og emballageaffald (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 10). Senest ændret ved Kommissionens beslutning 1999/177/EF (EFT L 56 af 4.3.1999, s. 47).

⁽⁴⁾ Kommissionens direktiv 93/86/EØF af 4. oktober 1993 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 91/157/EØF om batterier og akkumulatorer, der indeholder farlige stoffer (EFT L 264 af 23.10.1993, s. 51).

⁽⁵⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab (EFT L 30 af 6.2.1993, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens beslutning 1999/816/EF (EFT L 316 af 10.12.1999, s. 45).

⁽⁶⁾ Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald (EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39). Senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF (EFT L 135 af 6.6.1999, s. 32).

⁽¹⁾ Rådets resolution af 24. februar 1997 om en EF-strategi for affaldshåndtering (EFT C 76 af 11.3.1997, s. 1).

2. Disse målsætninger skal søges virkeliggjort gennem følgende prioriterede tiltag:

- a) integration af miljøbeskyttelseskrav i alle aspekter af Fællesskabets politik udadtil, herunder handel og udviklingssamarbejde, for at opnå en bæredygtig udvikling bl.a. ved at udarbejde retningslinjer
- b) opstilling af et sæt sammenhængende miljø- og udviklingsmål, der skal søges vedtaget som led i »en ny global aftale eller pagt« på verdenskonferencen om bæredygtig udvikling i 2002
- c) arbejde hen imod en styrkelse af den internationale regerings- og forvaltningspraksis på miljøområdet ved en gradvis styrkelse af det multilaterale samarbejde og den institutionelle ramme, herunder ressourcer
- d) indsats for hurtig ratifikation og effektiv overholdelse og håndhævelse af internationale miljøkonventioner og -aftaler, som Fællesskabet er part i
- e) fremme af bæredygtig miljøpraksis i forbindelse med udenlandske investeringer og eksportkreditter
- f) intensivering af indsatsen på internationalt plan for at nå til enighed om metoder til vurdering af risici for sundhed og miljø og om tilgange til risikostyring, der omfatter forsigtighedsprincippet
- g) opnåelse af et gensidigt understøttende forhold mellem handel og behovet for miljøbeskyttelse ved at tage passende hensyn til miljødimensionen i bæredygtighedsvurderinger af multilaterale handelsaftaler, der skal foretages på et tidligt stadium af forhandlingerne, og ved at handle i overensstemmelse hermed
- h) yderligere fremme af et verdenshandelssystem, der fuldt ud anerkender multilaterale eller regionale miljøaftaler og forsigtighedsprincippet og øger mulighederne for handel med bæredygtige og miljøvenlige produkter og tjenesteydelser
- i) fremme af det grænseoverskridende miljø samarbejde med nabolande og -regioner
- j) fremme af bedre indbyrdes sammenhæng mellem politikkerne ved sammenkædning af arbejdet inden for rammerne af de forskellige konventioner, herunder vurdering af den indbyrdes sammenhæng mellem biodiversitet og klimaændringer, og integration af biodiversitetshensyn i gennemførelsen af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og Kyoto-protokollen.

Artikel 10

Udformning af miljøpolitik

Målsætningerne i artikel 2 vedrørende udformning af miljøpolitik baseret på inddragelse af de berørte parter og det bedste tilgængelige videnskabelige videngrundlag og de i artikel 3 omhandlede strategiske fremgangsmåder søges virkeliggjort gennem følgende prioriterede tiltag:

- a) udvikling af forbedrede ordninger og af generelle regler og principper for god regerings- og forvaltningspraksis, hvorved interessenter høres på alle stadier i forberedelserne hertil, så der kan træffes de mest effektive valg for at opnå de bedste resultater for miljøet og en bæredygtig udvikling i forbindelse med de foranstaltninger, der skal foreslås
- b) styrkelse af miljø-ngo'ers deltagelse i dialogen gennem passende støtte, herunder fællesskabsfinansiering
- c) forbedring af udformningen af politikken gennem:
 - forhåndsvurdering af de mulige virkninger, navnlig miljøvirkninger, af nye politikker, herunder det alternativ ikke at gøre noget, og af forslag til lovgivning samt offentliggørelse af resultaterne
 - efterfølgende vurdering af bestående foranstaltningers effektivitet med hensyn til at nå miljømålene
- d) sikring af, at miljøet og navnlig de prioriterede indsatsområder, der er udpeget i dette program, prioriteres højt i Fællesskabets forskningsprogrammer. Der bør foretages regelmæssige vurderinger af miljøforskningsbehov og -prioriteter inden for Fællesskabets rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling. Sikring af bedre koordinering af den miljørelaterede forskning i medlemsstaterne, bl.a. for at forbedre anvendelsen af resultaterne
 - etablering af forbindelser mellem miljø- og andre aktører inden for oplysning, erhvervsuddannelse, forskning, uddannelse og politik
- e) sikring af regelmæssig information, der skal tilvejebringes fra 2003, og som kan danne grundlag for:
 - politikafgørelser om miljø og bæredygtig udvikling
 - opfølgning og revision af sektorintegrationsstrategierne samt af strategien for bæredygtig udvikling og
 - information til den bredere offentlighed

Udarbejdelsen af denne information vil blive støttet af Det Europæiske Miljøagenturs og andre relevante organers regelmæssige rapporter. Informationen skal navnlig omfatte:

 - nøgleindikatorer på miljøområdet
 - indikatorer for miljøets tilstand og miljøtendenser
 - integrationsindikatorer

- f) gennemgang af og regelmæssig kontrol med oplysnings- og rapporteringssystemerne med henblik på et mere sammenhængende og effektivt system til sikring af ensartet rapportering af høj kvalitet og sammenlignelige og relevante miljødata og -oplysninger. Kommissionen anmodes om snarest muligt at forelægge et passende forslag med henblik herpå. Kontrol, dataindsamling og rapporteringskrav bør behandles effektivt i fremtidig miljølovgivning
- g) fremskyndelse af udviklingen og anvendelsen af jordmoniteringsapplikationer (f.eks. satellitteknologi) og -værktøjer til støtte for udformning og gennemførelse af miljøpolitiske foranstaltninger.

Artikel 11

Overvågning og vurdering af resultaterne

1. I løbet af programmets fjerde år vurderer Kommissionen de fremskridt, der er gjort i gennemførelsen af programmet, samt dertil knyttede miljøtendenser og -perspektiver. Dette skal ske på grundlag af et omfattende sæt indikatorer. Kommissi-

onen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne midtvejsrapport sammen med eventuelle forslag til ændringer, som den måtte finde hensigtsmæssige.

2. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en endelig vurdering af programmet og af miljøtilstanden og -perspektiverne i løbet af programmets sidste år.

Artikel 12

Denne afgørelse offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. juli 2002.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

P. S. MØLLER

Formand

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1601/2002**af 9. september 2002****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⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1498/98 ⁽²⁾, 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 10. september 2002.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. september 2002.

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

⁽¹⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EFT L 198 af 15.7.1998, s. 4.

BILAG

til Kommissionens forordning af 9. september 2002 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	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
999		77,6
0809 30 10, 0809 30 90	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

⁽¹⁾ Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2020/2001 (EFT L 273 af 16.10.2001, s. 6). Koden »999« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1602/2002

af 9. september 2002

om fastsættelse af detaljerede regler for anvendelse af Rådets direktiv 1999/105/EF for så vidt angår en medlemsstats bemyndigelse til at forbyde markedsføringen af specificeret forstligt formeringsmateriale til slutbrugeren

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

Frø og Plantemateriale henhørende under Landbrug, Havebrug og Skovbrug —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 1999/105/EF af 22. december 1999 om markedsføring af forstligt formeringsmateriale ⁽¹⁾, særlig artikel 17, stk. 3, og

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

ud fra følgende betragtninger:

Artikel 1

- (1) I overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, i direktiv 1999/105/EF drager medlemsstaterne omsorg for, at intet formeringsmateriale, som bringes på markedet i overensstemmelse med nævnte direktivs bestemmelser, underkastes begrænsninger i markedsføringen med hensyn til egenskaber, forskrifter for undersøgelse og inspektion, samt mærkning og lukning, ud over hvad der er fastlagt i nævnte direktiv.
- (2) Medlemsstaterne kan under visse forhold bemyndiges til at forbyde markedsføring til slutbrugeren af specificeret forstligt formeringsmateriale, der er uegnet til såning eller plantning på deres område.
- (3) Sådanne bemyndigelser bør kun gives, når der er grund til at antage, at brugen af det forstlige formeringsmateriale som følge af dets fænotype eller genetiske egenskaber vil få skadelige følger for skovbrug, miljø, genbestand eller biodiversitet på medlemsstatens område.
- (4) For at Kommissionen kan træffe beslutning under fuldt kendskab til forholdene bør ansøgningen om bemyndigelsen ledsages af relevante beviser og oplysninger om bl.a. det forstlige formeringsmateriales proveniensregion eller oprindelse og resultater af forsøg, videnskabelig forskning og skovbrugspraksis. De krævede oplysninger bør specificeres.
- (5) For at bistå en medlemsstat ved udarbejdelsen af dens ansøgning bør andre medlemsstater efter anmodning fremlægge alle relevante oplysninger om proveniensregionen eller oprindelsen og de nationale lister over grundmateriale til produktion af forstligt formeringsmateriale.
- (6) En kopi af ansøgningen skal samtidig sendes til den medlemsstat, hvor proveniensregion eller oprindelsesstedet ligger, for at nævnte medlemsstat kan informere Kommissionen om sin holdning.
- (7) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for

1. En medlemsstat, der ansøger om bemyndigelse til at forbyde markedsføring af specificeret forstligt formeringsmateriale til slutbrugeren efter artikel 17, stk. 2, i direktiv 1999/105/EF, indgiver en ansøgning til Kommissionen, hvor den erklærer, hvorfor den mener, at kriterierne i artikel 17, stk. 2, er opfyldt. Ansøgningen ledsages af alle disponible oplysninger og dokumenter til underbygning som fastsat i stk. 2 til 5.

2. Kort og nærmere oplysninger om materialets proveniensregion eller oprindelse fremlægges sammen med dokumentation, der viser forskellene i deres respektive klimatiske og økologiske data som specificeret i bilaget.

3. Resultaterne af forsøg eller videnskabelig forskning eller resultaterne fra skovbrugspraksis, der viser, hvorfor materialet er uegnet til brug på hele medlemsstatens område eller en del af dens område, hvor forbuddet foreslås anvendt stilles til rådighed. Nærmere oplysninger om forsøg såsom layout, vurderingsprocedure og dataanalyse skal fremlægges. Forsøgene skal udføres på relevante typer prøvesteder i overensstemmelse med kravene i punkt 1 i bilag V til direktiv 1999/105/EF. Der skal også fremlægges nærmere oplysninger om de personer, der udførte forsøgene, og om resultaterne er blevet gennemgået eller offentliggjort.

4. Med hensyn til resultaterne af videnskabelig forskning skal de nærmere oplysninger om forskning såsom layout, datakilder, vurderingsprocedure og dataresultater fremlægges.

5. Med hensyn til resultater fra skovbrugspraksis skal der fremlægges oplysninger og dokumentation om overlevelse og udvikling af forstligt formeringsmateriale inklusive vækst.

Artikel 2

Med hensyn til ansøgninger om forbud mod markedsføring af forstligt formeringsmateriale i kategorierne »lokalitetsbestemt« eller »udvalgt« fra godkendt grundmateriale i form af frøkilde eller bevoksning skal den medlemsstat, der ønsker at forbyde materialet, fremlægge en vurdering af dets upassende karakter ved henvisning til proveniensregionen.

⁽¹⁾ EFT L 11 af 15.1.2000, s. 17.

Artikel 3

Med hensyn til ansøgninger om forbud mod markedsføring af formeringsmateriale i kategorierne »kvalificeret« eller »afprøvet« fra godkendt grundmateriale i form af frøplantage, familieforældreplante, kloner og klonblandinger skal den medlemsstat, der ønsker at forbyde materialet, fremlægge en vurdering af dets upassende karakter ved henvisning til de enkelte kåringsheder.

Udover de oplysninger, der er specificeret i artikel 10 i direktiv 1999/105/EF, skal følgende oplysninger fremlægges efter anmodning:

- a) udvælgelseskriterierne for komponenterne i grundmaterialet
- b) sammensætningen af grundmaterialet
- c) de(t) proveniensområde(r), hvor de originale komponenter blev udvalgt.

Artikel 4

1. For at hjælpe en medlemsstat med at udarbejde en ansøgning som omhandlet i artikel 1 skal andre medlemsstater efter

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. september 2002.

anmodning fra den medlemsstat, der udarbejder ansøgningen, fremlægge kort og oplysninger om de klimatiske og økologiske forhold i proveniensområdet for det forstlige formeringsmateriale, som der vil blive ansøgt om bemyndigelse til at forbyde markedsføring til slutbrugeren for.

2. Samtidig med at ansøgningen om bemyndigelse indgives til Kommissionen, sendes der en kopi af den til den medlemsstat, hvor proveniensområdet eller oprindelsesstedet for det materiale, der skal forbydes, ligger.

3. Den i stk. 2 omhandlede medlemsstat har tre måneder til at overveje ansøgningen og underrette Kommissionen om sin holdning. Når det er berettiget, kan Kommissionen efter anmodning fra nævnte medlemsstat udvide denne periode.

Artikel 5

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2003.

På Kommissionens vegne

David BYRNE

Medlem af Kommissionen

BILAG

Liste over oplysninger, som en medlemsstat skal fremlægge til underbygning af en ansøgning efter artikel 17, stk. 2, i direktiv 1999/105/EF

1. Oplysninger om de arter, der vokser på dets område eller en del af dets område: naturligt hjemmehørende arter eller indførte arter.
 2. Kort og henvisninger til proveniensregionen eller kåringsenheden for det forstlige formeringsmateriale, som ansøgningen indgives for.
 3. Angivelse af det område eller den del af området, som ansøgningen om forbud mod markedsføring af materialet til slutbrugeren med henblik på såning eller plantning indgives for.
 4. Klimatiske data om proveniensregionen eller kåringsenheden som specificeret i punkt 2 og om området eller delen af området som specificeret i punkt 3:
 - a) samlet årlig nedbør (mm)
 - b) nedbør (mm) i vækstsæsonen inklusive de måneder, hvor nedbøren falder
 - c) temperatur:
 - årligt gennemsnit °C
 - gennemsnit for den koldeste måned °C
 - gennemsnit for den varmeste måned °C
 - d) vækstsæsonens længde (dage over 5 °C eller lignende passende mål).
 5. Økologiske data om proveniensregionen eller kåringsenheden som specificeret i punkt 2 og området eller delen af området som specificeret i punkt 3:
 - a) højdeinterval
 - b) større geologisk(e) formation(er)
 - c) vigtigste jordbundstype(r).
-

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1603/2002**af 9. september 2002****om ændring af bilaget til forordning (EF) nr. 1535/2002 om fravigelse af Rådets forordning (EF) nr. 1251/1999 om indførelse af en støtteordning for producenter af visse markafgrøder for så vidt angår arealbetalingerne for visse markafgrøder og betalingen for jordudtagning i produktionsåret 2002/03 til producenterne i visse regioner i Tyskland**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 1251/1999 af 17. maj 1999 om indførelse af en støtteordning for producenter af visse markafgrøder ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1038/2001 ⁽²⁾, særlig artikel 9, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1535/2002 ⁽³⁾ kan Tyskland foretage en forskudsbetaling for produktionsåret 2002/03 på maksimalt 50 % af arealbetalingerne for markafgrøderne, herunder den ekstra støtte for hård hvede, samt af betalingerne for jordudtagning til producenterne i de katastroferamte områder, der er ramt af oversvømmelser i august 2002, og som er anført i bilaget til denne forordning.
- (2) I betragtning af situationen i visse områder i Mecklenburg-Vorpommern og Schleswig-Holstein og under hensyntagen til den budgetmæssige situation bør Tyskland have tilladelse til inden den 16. november 2002 at udbetale forskud på arealbetalingerne for markafgrø-

derne og betalingerne for jordudtagning for produktionsåret 2002/03 til flere områder i Mecklenburg-Vorpommern og Sachsen-Anhalt og til at se bort fra denne mulighed for visse områder i Schleswig-Holstein.

- (3) Bilaget til forordning (EF) nr. 1535/2002 bør derfor ændres.
- (4) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelsen fra Forvaltningskomitéen for Korn —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Bilaget til forordning (EF) nr. 1535/2002 affattes som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. september 2002.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen⁽¹⁾ EFT L 160 af 26.6.1999, s. 12.⁽²⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 16.⁽³⁾ EFT L 231 af 29.8.2002, s. 36.

BILAG

»BILAG

TYSKLAND

Brandenburg (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreis: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz, Ludwigslust)

Niedersachsen (Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (hele området)

Sachsen-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land).«

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1604/2002
af 9. september 2002
om ændring af eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand

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⁾, ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 680/2002 ⁽²⁾, særlig artikel 27, stk. 5, tredje afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker er fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1585/2002 ⁽³⁾.
- (2) Anvendelsen af de bestemmelser, der er nævnt i forordning (EF) nr. 1585/2002, på de oplysninger, som Kommissionen har kendskab til, fører til at ændre de for

tiden gældende eksportrestitutioner i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De i bilaget til forordning (EF) nr. 1260/2001 fastsatte eksportrestitutioner for de produkter, som er nævnt i artikel 1, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 1585/2002, i uforarbejdet stand og ikke denaturerede, ændres til de beløb, der er angivet i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 10. september 2002.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. september 2002.

På Kommissionens vegne

Franz FISCHLER

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 178 af 30.6.2001, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 104 af 20.4.2002, s. 26.

⁽³⁾ EFT L 239 af 6.9.2002, s. 10.

BILAG

til Kommissionens forordning af 9. september 2002 om ændring af eksportrestitutionerne for hvidt sukker og råsukker i uforarbejdet stand

Produktkode	Bestemmelse	Måleenhed	Restitutionsbeløb
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % saccharose × 100 kg nettoprodukt	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % saccharose × 100 kg nettoprodukt	0,4676

⁽¹⁾ Dette beløb anvendes for råsukker med et udbytte på 92 %. Såfremt det udførte råsukkers udbytte ikke udgør 92 %, beregnes størrelsen af den restitution, der skal anvendes, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 28, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 1260/2001.

⁽²⁾ Denne fastsættelse blev suspenderet ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 2689/85 (EFT L 255 af 26.9.1985, s. 12), ændret ved forordning (EØF) nr. 3251/85 (EFT L 309 af 21.11.1985, s. 14).

NB: Produktkoderne samt koderne for bestemmelsessteder i serie »A« er fastsat i Kommissionens ændrede forordning (EØF) nr. 3846/87 (EFT L 366 af 24.12.1987, s. 1), som ændret.

De numeriske koder for bestemmelsessteder er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2020/2001 (EFT L 273 af 16.10.2001, s. 6).

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 5. juli 2002

om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 81 og EØS-aftalens artikel 53

(COMP/37.730 AuA/LH)

(meddelt under nummer K(2002) 2502)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2002/746/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 ⁽²⁾, særlig artikel 5,

under henvisning til den meddelelse ⁽³⁾, der er offentliggjort, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87,

under henvisning til den meddelelse ⁽⁴⁾, der er offentliggjort, jf. artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Luftfartsområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

1. INDLEDNING

(1) Den 10. december 1999 indgav Deutsche Lufthansa (Lufthansa) og Austrian Airlines (parterne) i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3975/87 anmeldelse af en samarbejdsaftale indgået den 19. oktober 1999. Parterne satser på at opbygge en varig alliance ved at skabe et integreret lufttrafiksystem, som er baseret på

et tæt samarbejde inden for en række kommercielle aktiviteter, markedsføring og operationelle aktiviteter. De vigtigste regler for samarbejdet reguleres i en rammeaftale. Derudover har de to luftfartsselskaber indgået en række mere konkrete gennemførelsesaftaler samt en prisafale (Special Pro-Rate Agreement) vedrørende principperne for en fælles prisfastsættelse. Med indgåelsen af en naboskabsaftale blev der oprettet et joint venture for trafikken mellem Østrig og Tyskland på grundlag af deling af overskud og tab.

(2) I overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3975/87 indgav parterne ansøgning om fritagelse efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 3.

(3) Et resumé af ansøgningen blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 11. juli 2000 i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87.

(4) Den 4. oktober 2000 meddelte Kommissionen med henvisning til artikel 5, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87 parterne skriftligt, at den nærede alvorlig tvivl om, hvorvidt deres transaktion var forenelig med fællesmarkedet.

(5) Den 10. maj 2001 tilsendte Kommissionen Austrian Airlines og Lufthansa en klagepunktsmeddelelse, hvori den underrettede parterne om sin umiddelbare opfattelse, at samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og Austrian Airlines ikke kunne fritages i henhold til forordning (EØF) nr. 3975/87.

⁽¹⁾ EFT L 374 af 31.12.1987, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 18.

⁽³⁾ EFT C 193 af 11.7.2000, s. 7.

⁽⁴⁾ EFT C 356 af 14.12.2000, s. 5.

- (6) Den 14. december 2001 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* i henhold til artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87. Kommissionen meddelte, at den agtede at fritage den anmeldte samarbejdsaftale i en periode på seks år på grundlag af de af parterne afgivne tilsagn samt det forhold, at de havde erklæret sig rede til at give en række konkurrenter adgang til markedet. Alle berørte parter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til sagen.

2. PARTERNE

2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa er holdingselskabet i Lufthansa-koncernen, som er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Lufthansa har siden 1997 været fuldstændig privatiseret med ca. 350 000 aktionærer.
- (8) Lufthansas største datterselskaber er: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) samt Luxair (13 %).
- (9) I 2000 havde Lufthansa en omsætning på 15,2 mia. EUR, heraf 7,926 mia. EUR i hele Fællesskabet og 4,799 mia. EUR i Tyskland.
- (10) Efter antallet af betalte passager-km i Europa lå Lufthansa i 2000 med 18,0 mia. på førstepladsen foran British Airways (17,0 mia.). På tredjepladsen kommer Air France med 10,3 mia. passager-km.
- (11) På verdensplan lå Lufthansa blandt Fællesskabets luftfartsselskaber på andenpladsen med 94,17 mia. passager-km efter British Airways (118,89 mia. passager-km) og tæt fulgt af Air France med 91,801 mia. passager-km.
- (12) I Europa har Lufthansa 148 ruter med over 100 000 passagerer årligt; de største er Frankfurt-Berlin [...] (*) og Frankfurt-Hamburg [...] (5).
- (13) I 2000 havde Lufthansa den største flyflåde i Europa med 327 fly i brug og 48 i ordre, efterfulgt af British Airways med 309 fly i brug og 62 i ordre.
- (14) Inden for rutefragttrafikken er Lufthansa det største europæiske luftfartsselskab, både med hensyn til trafikken inden for Europa og den interkontinentale trafik.
- (15) Lufthansa Cityline udfører navnlig indenrigsflyvninger i Tyskland samt regionalflyvninger inden for Europa. De største ruter er Bremen-Stuttgart (42 flyvninger/uge), Firenze-München (28 flyvninger/uge) og München-Münster (42 flyvninger/uge).

2.2. Austrian Airlines (AuA)

- (16) AuA er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Ejerne af AuA er den østrigske stat (39,7 %), institutionelle investorer (10,6 %), private investorer (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %) samt Air France (1,5 %).
- (17) I 2000 havde AuA-koncernen (Austrian Airlines, Lauda Air og Tyrolean Airways) en omsætning på 1,54 mia. EUR, heraf 850 mio. EUR inden for Fællesskabet, 393 mio. EUR i Østrig og 199 mio. EUR i Tyskland. AuA's største datterselskaber er: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) samt Rheintalflug (100 %). I 2000 havde AuA, Tyrolean og Lauda Air en flyflåde på i alt 92 maskiner.
- (18) Efter antallet af fløjne passager-km i Europa lå AuA i 2000 med 2,4 mia. passager-km på 17. pladsen blandt AEA-selskaberne (Association of European Airlines) efter BMI British Midland (2,4 mia.). På verdensplan lå AuA i 2000 med 8,8 mia. passager-km på 14. pladsen blandt de europæiske luftfartsselskaber og på 67. pladsen blandt luftfartsselskaberne på verdensplan. Inden for Europa har AuA 16 ruter med over 100 000 passagerer årligt; de største er Wien-London [...] Wien-Frankfurt [...] og Wien-Paris [...].
- (19) Lauda Air (Lauda) er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Ejerne af Lauda er Austrian Airlines (99,0 %) samt private investorer (1 %).
- (20) Lauda havde i 2000 en omsætning på 158 mio. EUR i Fællesskabet; i Østrig udgjorde selskabets omsætning 73 mio. EUR og i Tyskland 37 mio. EUR. Efter antallet af fløjne passager-km på verdensplan hørte Lauda i 2000 med 4,6 mia. passager-km ikke til blandt de 20 største luftfartsselskaber i Europa.
- (21) Lauda udfører navnlig charterflyvninger inden for Europa (mellemlange ruter) samt beflyver lange ruter til destinationer i Asien og Stillehavsområdet i codesharing med Austrian Airlines. Den største rute er Wien-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways (Tyrolean) er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Tyrolean ejes fuldt og helt af Austrian Airlines. AuA erhvervede i 1994 en andel på 42,85 %, i 1997 yderligere 42,85 % og i 1998 de resterende andele.
- (23) I 2000 havde Tyrolean en omsætning på 231 mio. EUR inden for Fællesskabet, 106 mio. EUR i Østrig og 77 mio. EUR i Tyskland. Efter antallet af betalte passager-km lå Tyrolean med 1,2 mia. passager-km på 176. pladsen på verdensplan, langt efter Crossair (118. pladsen med 3,5 mia. passager-km) eller Lufthansa City Line (116. pladsen med 3,6 mia. passager-km).

(*) [...] Forretningshemmelighed.

(5) En retning, data for 1999.

- (24) Tyrolean beflyver navnlig ruter inden for Østrig og europæiske regionalruter. Selskabet anvender fly med en kapacitet på indtil 80 pladser. De største ruter er Innsbruck-Wien [...], Klagenfurt-Wien [...], Wien-Budapest [...] og Wien-Stuttgart [...]. Foruden den yderligere udvikling af indenrigsmarkedet har Tyrolean navnlig sat sig som mål at øge antallet af flyvninger til Central- og Østeuropa samt mellem Østrig og Tyskland.
- (25) Rheintalflug blev overtaget fuldt og helt af Austrian Airlines i februar 2001. I 2000 befordrede Rheintalflug i alt 250 000 passagerer og beflyver på nuværende tidspunkt ruterne Altenrhein-Wien, Wien-Genève, Wien-Tallinn, Wien-Warszawa og Wien-Milano i codesharing med Austrian Airlines. Rheintalflug havde i 2000 en omsætning på 31 mio. EUR.

3. SAMARBEJDSAFTALEN MELLEM AUSTRIAN AIRLINES OG LUFTHANSA

- (26) Det langsigtede mål med samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og Austrian Airlines er en verdensomspændende integration af deres lufttransportnet. Den netværksordning, der blev indgået i denne forbindelse, trådte i kraft fra sommersæsonen 2000 og omfatter passagertransport, vedligeholdelse, lufthavnsfaciliteter og ground handling. Den 1. januar 2000 påbegyndte parterne en fælles prispolitik og koordineringen af deres fartplaner for samtlige fly.
- (27) Det mest omfattende samarbejde er inden for lufttransport mellem Østrig og Tyskland, hvor der blev indgået en »naboskabsaftale«. Denne indeholder bestemmelser om et joint venture for trafikken mellem de to lande. Parterne sammenlægger indtægterne for hovedtrafikruterne, dog med undtagelse af føderuterne til trafikknudepunkterne. Ved indgåelsen af samarbejdsaftalen med Lufthansa skiftede AuA i 1999 fra Qualiflyer-alliancen til STAR-alliancen. AuA indstillede derfor samarbejdet med medlemmerne af Qualiflyer-alliancen i slutningen af december 1999.
- (28) Samarbejdsaftalen indeholder i det væsentlige hensigtserklæringer. På alle vigtige områder har parterne — som der er redegjort nærmere for nedenfor — indgået gennemførelsesaftaler.

De vigtigste dele i samarbejdsaftalen er følgende:

3.1. Joint venture for trafikken mellem Østrig og Tyskland

- (29) I naboskabsaftalen opstilles en liste over fælles tjenester, som er omfattet af denne aftale. Ifølge denne fordeles indtægterne og omkostningerne i forbindelse med disse

fælles tjenester [...] mellem parterne efter en overgangsperiode. Et alliancestyringsudvalg (Alliance Steering Committee) overvåger udviklingen og resultaterne i forbindelse med de fælles tjenester og kan udstede bindende instrukser til ledelsen af de fælles tjenester, det såkaldte trafikudvalg (Traffic Committee eller Tracom). Tracom består af lige mange repræsentanter for begge parter, som fortsat aflønnes af deres respektive oprindelige virksomheder. Tracom er ansvarlig for ledelsen af de fælles tjenester, virksomhedsplanen, trafiksystemet osv. Det er udtrykkeligt fastsat i naboskabsaftalen, at parterne forbliver selvstændige og fortsat træffer beslutninger uafhængigt af hinanden.

- (30) Trafikplanen består af et fælles netværk, en fælles prisstruktur og en fælles fartplan. Parterne har ikke beføjelse til at indgå faste aftaler med andre selskaber, som udbyder ruteflyvninger på en af de fælles ruter.

3.2. Verdensomspændende samarbejde

- (31) AuA og Lufthansa ønsker at etablere et integreret verdensomspændende trafiksystem med fælles netværksplanlægning, fælles prispolitik og fælles finansiel planlægning. Det verdensomspændende samarbejde indebærer gensidig adgang til bonusordninger, flyvninger med fælles rutenummer (codesharing), harmonisering af servicekvaliteten og integrering af databehandling. Inden for edb-området forbinder parterne delvis deres systemer på områder såsom flyvedata, reservationssystemer, billet salg og lageropgørelse. Med den fælles udnyttelse af lufthavnsfaciliteter for passagerbetjening ønsker parterne at garantere kunderne, at et eventuelt flyskift kan forløbe gnidningsløst.
- (32) For i fællesskab at udvikle deres respektive netværk ønsker parterne sammen at fastsætte priserne på globalt plan på grundlag af en »Special Pro-Rate Agreement«. Prisaftalen omfatter alle billetpriskategorier. Efter parternes opfattelse er den fælles prisfastsættelse nødvendig for forbindelsen af deres net, for at f.eks. udrejsen kan afvikles med AuA og hjemrejsen med Lufthansa, eller AuA kan tilbyde føderuter til Lufthansas trafikknudepunkter med henblik på indirekte flyvninger med Lufthansa. På ruter, hvor den ene af parterne har direkte flyvninger og den anden kun indirekte flyvninger⁽⁶⁾, er det førstnævnte selskab prisførende. Foruden den fælles prisfastsættelse ønsker parterne også at koordinere deres afgang for at undgå overlappninger.

⁽⁶⁾ Lufthansa tilbyder f.eks. en direkte rute fra Frankfurt til Kiev, mens AuA derimod kun har en indirekte rute fra Frankfurt til Kiev via Wien.

- (33) Med codesharingaftalen skal kunderne tilbydes et homogent produkt. Codesharing indebærer, at et selskabs fly på en bestemt flyvning ikke kun bærer sit eget nummer, men også partnerens. Dermed kan et selskab sælge en flyvning som sin egen, selv om den gennemføres af det andet luftfartsselskab. Parterne ønsker at koordinere deres fartplaner for at kunne tilbyde gensidige føderuter. De kan til enhver tid starte yderligere flyvninger eller ruter, såfremt de forud underretter partneren herom.

3.3. Fælles markedsføringsstrategi

- (34) De to selskabers distributionsafdelinger vil fortsat være selvstændige. I Østrig overtager AuA markedsføringen og salget af billetter, i Tyskland Lufthansa. De to selskaber vil imidlertid samarbejde inden for en lang række områder, f.eks. ved at oprette et fælles repræsentationskontor i Østrig og Tyskland, på udenlandske markeder, idet AuA primært skal forestå distributionen i Central- og Østeuropa samt billetsalget via internettet.
- (35) Begge parter har fortsat ret til at tilbyde direkte flyvninger mellem deres indenlandske marked og udenlandske destinationer, hvor dette er økonomisk muligt.
- (36) Indenrigstrafikken gennemfører hvert luftfartsselskab fortsat fuldstændigt selvstændigt.

3.4. Datterselskaber og associerede selskaber

- (37) Parterne inddrager også deres respektive datterselskaber og associerede selskaber i det tætte samarbejde. Et mål som led i udviklingen af netværket skal være at forbedre Lauda Airs serviceudbud i Tyskland.

3.5. Koordinering af trafikknudepunkterne

- (38) På grundlag af aftalen ønsker parterne at udnytte deres trafikknudepunkter (hubs) i Frankfurt, München og Wien bedre. Wien og München skal supplere hinanden som trafikknudepunkter, idet Wien hovedsagelig skal være koncentreret om Central- og Østeuropa og München om trafikken fra og til Tyskland, ruter inden for Europa og interkontinentale ruter. Ved udviklingen af trafikknudepunkterne skal der tages hensyn til parternes destinationer og eksisterende netværk. Desuden er der fastsat bestemmelser om gensidige føderuter.

3.6. Lufthavnsfaciliteter og -tjenester

- (39) Med hensyn til ground handling-tjenester havde parterne aftalt, at de hovedsagelig ville benytte GlobeGround, et helejet datterselskab af Lufthansa, så længe selskabet tilbyder sine tjenester til konkurrencedygtige priser. I slutningen af maj 2001 solgte Lufthansa 51 % af sine andele i GlobeGround til det franske selskab Penauille Polyservices. Resten af andelene overdrages til Penauille den 30. juni 2002. Aftalen vedrørende GlobeGround

blev derpå ophævet af parterne. Ground handling-tjenester behandles derfor ikke yderligere nedenfor.

3.7. Fragttransport

- (40) Parterne har ikke planer om at sammenlægge deres fragttransport. Med henblik på effektivitetsforøgelse er der imidlertid planlagt et langsigtet samarbejde inden for logistik.

4. RELEVANTE BESTEMMELSER

- (41) Det joint venture, der skal tage sig af lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland, vil blive ledet af de to parter i fællesskab og på lige vilkår. Det vil ikke komme til at råde over de ressourcer, der er nødvendige for at kunne udøve økonomisk aktivitet uafhængigt. Det vil fortsat være afhængigt af parterne.
- (42) Joint venturet har til formål og til følge at samordne den konkurrencemæssige adfærd hos de to moderselskaber, som fortsat vil være retligt uafhængige. På grundlag af naboskabsaftalen er der tale om et joint venture oprettet i samarbejdsøjemed og ikke et selvstændigt fungerende joint venture som omhandlet i Kommissionens meddelelse om selvstændigt fungerende joint ventures efter Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser⁽⁷⁾. Det indgår i en langt mere omfattende samarbejdsaftale, som falder ind under EF-traktatens artikel 81.
- (43) Forordning (EØF) nr. 3975/87 fastlægger procedureerne for anvendelsen af EF-traktatens artikel 81 på lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og EØS-aftalens artikel 53 på lufttransport mellem EØS-landenes lufthavne. Den finder kun anvendelse på lufttransport mellem lufthavne i EØS. Lufttransport mellem EØS og tredjelande falder ikke ind under forordning (EØF) nr. 3975/87 og omfattes ikke af denne beslutning.

5. RELEVANT MARKED

5.1. Berørte tjenester

- (44) Aftalen omfatter aktiviteterne ruteflyvning med passagerer og rutefragtflyvning. Begge aftalparter tilbyder ruteflyvninger, charterflyvninger og fragttransport.

⁽⁷⁾ EFT C 66 af 2.3.1998, s. 1.

(45) Kommissionen er af den opfattelse, at charterflyvning i den konkrete sag ikke udgør et alternativ til ruteflyvning, navnlig fordi kunderne i det foreliggende tilfælde hovedsagelig er forretningsrejsende. Disse kan i modsætning til folk, der rejser i deres fritid, ikke indordne sig under den usikkerhed, charterflyvninger er forbundet med. Da parterne — bortset fra et vist teknisk samarbejde — ikke har planer om at sammenlægge deres aktiviteter inden for fragtttransport, behandles fragtttransport ikke nedenfor.

5.2. Markeder for lufttransport

(46) Til afgrænsning af det relevante marked i transportsager har Kommissionen i en række beslutninger, som støttes af retspraksis, benyttet det såkaldte »O & D«-princip (point of origin/point of destination)⁽⁸⁾, hvorefter hver forbindelse mellem et udgangspunkt og et bestemmelsessted skal betragtes som et selvstændigt marked set fra forbrugers synspunkt. Ved afgørelsen af, om der er konkurrence på en konkret rute, betragtes en lang række forskellige transportmuligheder. Heriblandt hører:

- a) de direkte flyvninger mellem de pågældende lufthavne
- b) de direkte flyvninger mellem erstatningslufthavne, hvis opland i væsentlig grad overlapper de pågældende lufthavnes opland
- c) de indirekte flyvninger, der findes mellem de pågældende lufthavne, for så vidt som de kan komme i betragtning som alternativ til direkte flyvninger. Spørgsmålet om, hvorvidt direkte flyvninger kan substitueres af indirekte flyvninger afhænger af en række faktorer — bl.a. flyvetiden eller antallet af afgang på en bestemt rute (og fartplanerne)
- d) rejsemuligheder med alternative transportmidler (bil og/eller tog), som med hensyn til rejsetid og hyppighed (antal afgang) kan substituere direkte eller indirekte flyvninger⁽⁹⁾.

(47) Kommissionen sondrer desuden mellem »tidssensitive« kunder og kunder, der ikke er under tidspres (ikke-tidssensitive kunder). Tidssensitive passagerer ønsker at nå deres destination på så kort tid som muligt, har intet spillerum med hensyn til afgangs-/ankomsttidspunkt og har behov for at kunne reservere plads på et andet fly med kort varsel. Kunder, for hvem tiden ikke spiller en

afgørende rolle, er derimod mere opmærksomme på prisen og accepterer også en længere rejsetid⁽¹⁰⁾.

(48) Efter parternes opfattelse er forretningsrejsende i mellemtiden også blevet mere prisbevidste og køber ofte billetter til økonomiklasse til flyvninger med en varighed på under seks timer, hvis dette kan forenes med tidsplanen. Dette resulterer i, at antallet af tidssensitive passagerer udgør en betydelig højere del af det samlede antal passagerer end antallet af passagerer på business class.

(49) Parterne har anført, at konkurrencen mellem luftfartsselskaberne som følge af globaliseringen ikke finder sted på enkelte ruter, men mellem deres forskellige netværk og trafikknudepunkter. Det er derfor ikke rimeligt at foretage en afgrænsning på grundlag af de enkelte ruter.

(50) Parterne tager udgangspunkt i udbudssiden. Fra selskabernes synsvinkel kan konkurrencen absolut finde sted mellem konkurrerende netværk. Dette er imidlertid ikke afgørende for afgrænsningen af det relevante marked, da det ikke svarer til forbrugers synspunkt. Forbrugeren ønsker at flyve fra et bestemt udgangspunkt til et bestemt bestemmelsessted. Han kan i den forbindelse kun drage fordel af konkurrence, hvis det på denne enkeltrute er muligt at vælge mellem flere luftfartsselskaber. På efterspørgselsiden er det derfor berettiget at undersøge konsekvenserne af samarbejdsaftalen på grundlag af O & D-princippet.

(51) I forbindelse med Kommissionens vurdering af samarbejdet mellem parterne kan der sondres mellem tre kategorier af lufttransport for personer inden for EØS, som er berørt af denne aftale:

- a) lufttransport mellem Østrig og Tyskland
- b) lufttransport mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land (f.eks. Frankfurt-Rom-ruten)
- c) lufttransport mellem andre EØS-lande (f.eks. London-Rom).

(52) Som forklaret i afsnit 8, er det navnlig naboskabsaftalen som led i samarbejdet, der giver anledning til betænkeligheder. Nedenstående konklusioner med hensyn til ovennævnte punkter vedrører derfor den bilaterale trafik mellem Østrig og Tyskland.

5.2.1. Indirekte flyvninger

(53) Principielt er der en sammenhæng mellem den yderligere rejsetid, som en passager er rede til at acceptere for en indirekte flyvning, og den samlede rejsetid. I forbindelse med korte ruter og dermed korte rejsetider som mellem Østrig og Tyskland kan det antages, at kun meget få ikke-tidssensitive rejsende vil skifte til indirekte flyvninger i tilfælde af en stigning i priserne for direkte

⁽⁸⁾ Se Kommissionens beslutning af 11. august 1999 i KLM-Alitalia-sagen (sag COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ Parterne har i denne henseende gjort gældende, at højhastighedstog og bil kan udgøre et alternativ til fly, hvis afstanden er under 600 km.

⁽¹⁰⁾ Forretningsrejsende er generelt mere tidssensitive end turister og er snarere tilbøjelige til at købe billetter med fleksible muligheder for ombooking. Passagerer af den anden kategori er ikke bundet af faste tidspunkter, og prisen spiller en større rolle for dem. De accepterer en længere rejsetid og kan af omkostningsmæssige grunde foretrække indirekte flyvninger frem for direkte flyvninger.

flyvninger ⁽¹¹⁾. Det kan antages, at disse passagerers antal er for lavt til, at indirekte flyvninger mellem Østrig og Tyskland vil kunne udøve konkurrencepres på betingelserne for direkte flyvninger. Fra et konkurrencepolitisk synspunkt kan desuden kun de indirekte flyvninger tages i betragtning, hvor passageren har mulighed for at benytte selskaber, som konkurrerer med parterne. Dette vil imidlertid kun være tilfældet i forbindelse med et begrænset antal ruter. Indirekte flyvninger indgår derfor ikke i den nedenstående vurdering.

5.2.2. Overlapninger mellem oplande

- (54) Rejsende, som påbegynder eller afslutter deres rejse i to eller flere lufthavnes opland, kan vælge, hvilken lufthavn de gør til udgangspunkt eller bestemmelsessted for deres rejse. Konkurrencen øges, såfremt muligheden for at vælge mellem flere lufthavne også er forbundet med et større udvalg af forskellige luftfartsselskaber, som er uafhængige af hinanden (dvs. ikke partnere i samme alliance eller underleverandører). I den foreliggende sag er dette imidlertid kun relevant i få underordnede tilfælde ⁽¹²⁾.
- (55) Der er en proportional sammenhæng mellem den yderligere tid, som en rejsende er rede til acceptere for en længere transport til en lufthavn, og den samlede rejsetid. Med hensyn til flyvninger, der er begrænset til Europa, kan det antages, at de enkelte lufthavnes oplande har en lille radius på grund af de korte flyvetider. Overlapninger mellem oplande spiller derfor en mindre rolle i forbindelse med flyvninger inden for Fællesskabet. Flyvninger mellem Østrig og Tyskland hører selv blandt de korteste ruter inden for Fællesskabet. På grund af den korte flyvetid på disse ruter antager Kommissionen derfor, at overlapningerne mellem to lufthavnes oplande med få undtagelser ⁽¹³⁾ er for ubetydelige i trafikken mellem Østrig og Tyskland til, at de på nogen måde kan påvirke markedet.
- (56) Kommissionen når derfor til den konklusion, at overlapninger mellem oplande ikke spiller en væsentlig rolle i lufttransporten mellem Østrig og Tyskland. Denne konklusion underbygges af de skøn, parterne selv har fremlagt. Ifølge deres oplysninger bor kun 2-3 % af

passagererne mellem Østrig og Tyskland i oplandet til flere lufthavne.

5.2.3. Alternative transportmidler

- (57) Parterne har anført, at landevej og tog udgør alternative befordringsmuligheder ved rejser mellem Østrig og Tyskland på indtil 600 km.
- (58) Kommissionen er i modsætning hertil af den opfattelse, at det set fra forbrugers synspunkt foruden kvalitative faktorer frem for alt er den samlede rejsetid, der er afgørende, og ikke afstanden. For tidssensitive rejsende udgør andre transportmidler kun alternativer til lufttransport, hvis rejsetiden ikke derved forlænges væsentligt. Dette gælder naturligvis i ringere udstrækning for ikke-tidssensitive rejsende, som frem for alt er interesserede i at holde rejseomkostningerne nede.
- (59) I tabel 1 sammenholdes en række parametre for ruter, der er relevante i den foreliggende sag. Ifølge tabellen er det ved rejser med bil eller tog fra centrum til centrum kun muligt at opnå stort set samme tider som med fly på Salzburg-München-ruten og Linz-München-ruten. Mellem Wien og München vil tidsforskellen være på over to timer, og rejsetiden vil derfor øges med mere end 70 %, hvis der benyttes bil eller tog. Medregnes en eventuel returrejse, vil den yderligere rejsetid stige til over fire timer. For tidssensitive kunder vil bil og tog derfor formentlig næppe komme på tale. Det er således kun for et begrænset antal ikke-tidssensitive rejsende, at disse transportmidler kan udgøre et alternativ.
- (60) Hvorvidt der er konkurrence mellem de forskellige transportmåder, kan også aflæses af en prissammenligning. Prissammenligningen mellem en business class-billet og en togbillet til første klasse og mellem en Air PEX-billet og en togbillet til anden klasse viser, at en flyrejse generelt er over dobbelt så dyr som en togrejse (prisdifferensen mellem lufttransport og biltransport er ligeledes betydelig). Dette står i modsætning til parternes opfattelse, at alternative transportmidler konkurrerer med flyet. Hvis det var tilfældet, skulle priserne nærme sig hinanden, eller der ville overhovedet ikke blive tilbudt en flyrute, såfremt priserne i forbindelse med de andre transportmidler lå så lavt, at de ikke vil kunne matches af luftfartsselskaberne. Prissammenligningen støtter således ikke parternes opfattelse, at flyet og andre transportmidler agerer på det samme marked.

⁽¹¹⁾ Denne konklusion støttes generelt af resultaterne af Kommissionens undersøgelse i KLM-Alitalia-sagen. I sin beslutning anførte Kommissionen, at den procentuelle andel af passagerer, som benytter indirekte flyvninger på Amsterdam-Rom-ruten og Amsterdam-Milano-ruten, er meget lav. Dette tyder på, at direkte flyvninger ikke kan erstattes af indirekte flyvninger set fra begge passagerkategoriers synspunkt, dvs. både de tidssensitive og de ikke-tidssensitive passagerer. Se Kommissionens beslutning af 11. august 1999 i KLM-Alitalia-sagen.

⁽¹²⁾ Parterne har således f.eks. anført, at rejsende, der bor i Vorarlberg (den vestlige del af Østrig), vil foretrække lufthavnen i Zürich frem for lufthavnen i Innsbruck. På tidspunktet for aftalens indgåelse havde Swissair fem daglige afgang fra Zürich til Berlin. Disse passagerer kunne derfor vælge mellem Swissair og AuA/LH.

⁽¹³⁾ En sådan undtagelse kan forekomme i forbindelse med ikke-tidssensitive rejsende fra Innsbrucks og Salzburgs opland, såfremt de fra München ønsker at flyve på indenrigsruter, hvor foruden Lufthansa også andre konkurrenter opererer.

- (61) Heraf kan det konkluderes, at alternative transportmidler til flyruter mellem Østrig og Tyskland som regel ikke udgør et alternativ for tidssensitive direkte passagerer. Afhængigt af den pågældende rejsetid og komfort kan dette imidlertid være tilfældet i forbindelse med ikke-tidssensitive rejsende ⁽¹⁴⁾.

Tabel 1:

Afstande, omkostninger og rejsetider på forskellige ruter mellem Østrig og Tyskland (kilde: OAG, januar 1999)

Ruter	Omtrentlig rejsetid fra centrum til centrum (enkeltrejse)				Rejseomkostninger, tur/retur (i EUR)				
	Afstand i km ad landevej	Fly ⁽¹⁾	Tog	Bil	Business class ⁽²⁾	Air PEX og søndagsregel	Tog — første klasse	Tog — anden klasse	Bil ⁽³⁾
Wien-Frankfurt	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Wien-München	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Wien-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Frankfurt	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salzburg-Frankfurt	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salzburg-München	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Wien-Berlin	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Wien-Stuttgart	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Frankfurt	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Frankfurt	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-München	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

⁽¹⁾ I den anslåede flyvetid er indregnet den rene flyvetid, indcheckning (45 min.) og transport fra centrum til lufthavn (1 time).

⁽²⁾ På disse ruter har Lufthansa og AuA samme billetpriser. Den fulde pris for økonomiklasse og business class er identisk.

⁽³⁾ Beregningen er baseret på en fast kilometerpris på 0,22 EUR.

6. PARTERNES STILLING PÅ DET RELEVANTE MARKED

- (62) I afsnit 5.2 blev der sondret mellem tre kategorier af lufttransport. Som der udførligt redegøres for i kapitel 8, er det hovedsagelig den første kategori, dvs. lufttransporten mellem Østrig og Tyskland, der giver anledning til konkurrenceproblemer. Nedenfor behandles derfor parternes stilling på dette lufttransportmarked.
- (63) I 1999 omfattede lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland 33 ruter, hvoraf kun en enkelt ikke blev befløjet af parterne ⁽¹⁵⁾. Sammen har de to selskaber på 27 af disse i alt 33 ruter en markedsandel på 100 %, både med hensyn til det samlede antal flyvninger og det samlede passagertal på de direkte flyvninger. De 27 ruter tegner sig for over 90 % af den samlede trafikvolumen mellem de to lande. Lufthansa og AuA er således langt de stærkeste flyselskaber i lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland.

⁽¹⁴⁾ Dette kunne gælde for ruterne München-Salzburg, München-Linz og München-Wien.

⁽¹⁵⁾ Rheintalflug foretog i 1998 86 flyvninger mellem Wien og Friedrichshafen. I 2001 blev Rheintalflug imidlertid overtaget af AuA.

Tabel 2:

Antal ugentlige flyvninger på enkelte ruter mellem Østrig og Tyskland

Ruter	Antal ugentlige flyvninger (vinter 1999/2000)				Lufthansa/AuA's (inklusive Lauda) fælles markedsandel inden for direkte flyvninger i %
	AuA	Lufthansa	Lauda	I alt	
Wien-Frankfurt	28	34	0	62	100
Wien-München	14	26	13	53	100
Wien-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Wien-Berlin	14	21	0	35	100
Wien-Hamburg	0	20	14	34	100
Wien-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Udover antallet af direkte flyvninger og det samlede passagertal ved direkte flyvninger har også de forskellige kategorier af passagerer betydning for parternes position på markedet. Selv om parterne med indgåelsen af samarbejdsaftalen tilsammen fik en markedsandel på 100 % på alle efter passagertal vigtige ruter inden for direkte flyvninger, var de alligevel fortsat udsat for konkurrence i forbindelse med den vigtige gruppe af tilslutningspassagerer.
- (65) Generelt kan der sondres mellem såkaldte O & D-passagerer (som flyver fra afgang- til bestemmelseslufthavnen) og tilslutningspassagerer, som ønsker at skifte til andre flyforbindelser. I modsætning til O & D-passagererne har tilslutningspassagerer et større udvalg af fly, således at konkurrencepresset på parterne fra deres synspunkt er større⁽¹⁶⁾.
- (66) Dette betyder, at der på alle flyvninger er passagerer med meget forskellige udrejse- og bestemmelsessteder. Langdistancepassagerer kan f.eks. vælge mellem forskellige europæiske trafikknudepunkter og derfor nyde godt af konkurrencen. Dette var med indgåelsen af samarbejdsaftalen i forbindelse med trafikken mellem Østrig og Tyskland ikke tilfældet for O & D-passagerer og regionale tilslutningspassagerer⁽¹⁷⁾. De forskellige passagerkategorier udgør derfor hver især særskilte markeder.
- (67) Med henblik på den samlede konkurrencemæssige vurdering af et samarbejde eller en alliance mellem luftfartsselskaber skal det derfor fastslås, om gruppen af direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer udgør et betydeligt kundemarked. Selv om deres andel varierer betydeligt fra rute til rute, er dette i det mindste tilfældet for alle de største ruter mellem Østrig og Tyskland, der fremgår af tabel 3. På andre ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland, som ikke omfatter trafikknudepunkter i de to medlemsstater, vil andelen endog ligge væsentligt højere. Konsekvenserne af samarbejdet mellem parterne for denne kategori af passagerer skal derfor tages i betragtning.

⁽¹⁶⁾ For f.eks. at flyve fra Wien til USA kan en passager flyve både direkte og via Frankfurt, Amsterdam, Paris, London (osv.) og i den forbindelse vælge mellem mange konkurrerende selskaber.

⁽¹⁷⁾ Regionale tilslutningspassagerer flyver en regional rute før eller efter flyvningen på ruten mellem Østrig og Tyskland (regional tilslutningsrute). En rejsende fra Klagenfurt med Leipzig som destination kan f.eks. flyve via Frankfurt. Sådanne regionale tilslutningspassagerer er imidlertid som regel ligesom direkte passagerer i det mindste på en del af ruten nødt til at benytte en af parterne.

Tabel 3:

Oplysninger om passagertal på de største ruter mellem Østrig og Tyskland

Ruter	Passagertal (1998) (for begge retninger)	Andel af passagerer på business class	Andel af direkte passagerer og regionale tilslutnings- passagerer
Wien-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wien-München	290 000	[...]	[...]
Wien-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wien-Berlin	135 000	[...]	[...]
Wien-Hamburg	116 000	[...]	[...]
Wien-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Eksempel: Wien-Frankfurt-ruten

(68) Parternes stilling i trafikken mellem Østrig og Tyskland kan beskrives med den største rute som eksempel. Wien-Frankfurt-ruten forbinder AuA's og Lufthansas to trafikknudepunkter.

(69) På denne rute spiller indirekte flyvninger og alternative transportmidler kun en underordnet rolle og kan lades ude af betragtning. I forbindelse med korte ruter inden for lufttransport kan indirekte flyvninger som nævnt ikke betragtes som substitutter. Med hensyn til den »600 km-regel«, som parterne har foreslået, kan tog og bil ikke betragtes som alternative transportmidler, da afstanden mellem de to byer er over 600 km. Dette gælder i det mindste for tidssensitive passagerer. Ikke-tidssensitive rejsende vælger trods afstanden i givet fald at rejse med tog eller bil. Som nævnt i afsnit 5.2.3, kan det dog sluttes af de store prisforskelle mellem lufttransport og de andre transportmidler, at der er tale om forskellige markeder. Visse rejsende kan på grund af bestemte kvalitetsmæssige fordele beslutte sig for andre transportmidler. F.eks. giver bilen større uafhængighed og mere fleksibilitet på bestemmelsesstedet. Det antages derfor, at transporten over land heller ikke udgør et alternativ for de fleste ikke-tidssensitive flypassagerer.

(70) Parterne har ikke anført noget om, at der opstår konkurrence på denne rute på grund af, at forskellige lufthavnes oplande overlapper hinanden. Dvs. at det på denne rute er tilstrækkeligt at tage de udbudte direkte flyvninger i betragtning. AuA's og Lufthansas joint venture opnår dermed en markedsandel på 100 % på denne rute.

(71) Som det fremgår af tabel 3, var ca. [...] af alle passagerer i 1999 enten direkte passagerer eller regionale tilslutningspassagerer. Disse kunder har på Wien-Frankfurt-ruten ikke andet valg end at flyve med Lufthansa/Austrian Airlines.

Andre bilaterale ruter

(72) Det, der ovenfor blev beskrevet med hensyn til den efter passagertal vigtigste rute mellem Østrig og Tyskland, gælder også for de mindre trafikerede ruter. For langt hovedparten af de 33 eksisterende ruter spiller hverken indirekte flyvninger eller andre transportmidler som nævnt i afsnit 5.2 nogen rolle. Andelen af direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer ligger på disse ruter endog endnu højere end på Wien-Frankfurt-ruten, som forbinder to trafikknudepunkter. Dermed er andelen af passagerer, som på de nævnte ruter er nødt til at gøre brug af Lufthansa og Austrian Airlines, også højere.

(73) Med indgåelsen af samarbejdsaftalen kan ca. halvdelen af alle flypassagerer mellem de to lande derfor kun benytte AuA/Lufthansas joint venture.

7. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

(74) Efter offentliggørelsen af meddelelserne i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* i henhold til artikel 5, stk. 2, og artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87 modtog Kommissionen bemærkninger fra tredjeparter, som hovedsagelig pegede på følgende punkter:

a) Samarbejdsaftalen mellem AuA og Lufthansa vil medføre betydelige konkurrencebegrænsninger på markedet for trafik mellem Østrig og Tyskland.

- b) Denne samarbejdsaftale gør det muligt for medlemmerne af Star-alliancen yderligere at udbygge deres i forvejen stærke stilling i Europa.
- c) Parternes gennemgående høje priser på ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland er til skade for forbrugeren.
- d) Der bør knyttes vidtgående forpligtelser til en eventuel fritagelse. Navnlig bør hindringer for markedsadgangen, såsom mangelen på slots, reduceres.
- e) Gennem samarbejdet opnår de to parter en meget stærk stilling på det tysk-østrigske marked. Mindre konkurrenter bør beskyttes mod en konkurrencebegrænsende adfærd, såsom prisdumping og overkapacitet.
- f) Der foregår en koncentrationsproces inden for den europæiske luftfartsindustri. Tiltrædelsen af Star-alliancen er af afgørende betydning, for at AuA kan bevare sin selvstændighed.
- g) (Store) kunder vil få del i de omkostningsreduktioner, der opstår som følge af samarbejdet. De vil ligeledes få fordel af det større netværk og det mere omfattende udbud af transportydelser inden for alliancen.

8. EF-TRAKTATENS ARTIKEL 81, STK. 1 (OG EØS-AFTALENS ARTIKEL 53, STK. 1)

8.1. Aftalen mellem parterne

- (75) Samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og AuA er en aftale mellem virksomheder som omhandlet i EF-traktatens artikel 81, stk. 1⁽¹⁸⁾.

8.2. Begrænsning af konkurrencen

- (76) Ifølge samarbejdsaftalen samarbejder de to hidtidige konkurrenter om afviklingen af den samlede trafik inden for EØS. Et sådant samarbejde omfatter navnlig en fælles prispolitik og en markedsdeling. Sidstnævnte opnås på grundlag af en koordinering af fartplaner, antallet af afgang og kapacitet. Aftalen begrænser derfor den faktiske og den potentielle konkurrence mellem parterne.

8.2.1. Trafik mellem Østrig og Tyskland (i begge retninger)

- (77) Parterne har samordnet deres aktiviteter med hensyn til kapacitet, antallet af afgang, priser og markedsføringspolitik på alle ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland gennem oprettelsen af et joint venture. Omkostninger og indtægter deles ligeligt. Dermed udelukker selskaberne den indbyrdes konkurrence på dette marked.

- (78) På grundlag af aftalen øges de to selskabers markedsstyrke yderligere, da koordineringen af ressourcer, net og fartplaner vil skabe yderligere hindringer for andre luftfartsselskabers adgang til markedet. Det samme gælder for den fælles bonusordning, da en stor del af passagerne er forretningskunder, som foretrækker luftfartsselskaber, der praktiserer en fælles bonusordning, fordi de så lettere kan samle bonuspoint. En fælles bonusordning kan således udgøre en betydelig hindring for adgangen til markedet for selskaber, som ikke kan tilbyde en lignende ordning. Parternes markedsstilling styrkes yderligere af det antal slots, som de råder over i de største lufthavne i Tyskland og Østrig, og af det forholdsvis store antal afgang, som de allerede tilbyder på de pågældende ruter.

- (79) Joint venturet begrænser i vidt omfang konkurrencen inden for lufttransporten mellem Østrig og Tyskland ved at udelukke den faktiske og potentielle konkurrence mellem parterne indbyrdes og på grund af disses stilling på markedet.

8.2.2. Andre ruter inden for EØS

- (80) Som beskrevet i afsnit 5.2 berører aftalen foruden den bilaterale trafik mellem Tyskland og Østrig også trafikken mellem Tyskland eller Østrig og et andet EØS-land samt mellem to andre EØS-lande. Samarbejdet mellem AuA og Lufthansa på disse ruter vedrører navnlig fælles planlægning af netværket, fastsættelse af en fælles prispolitik og tilnærmelse af serviceydelse. Den fælles prispolitik gælder for alle ruter, hvor deres respektive net kan kombineres, dvs. de steder, hvor en passager kan flyve ud med Lufthansa og tilbage med AuA. Dette gælder principielt for alle ruter inden for EØS. AuA og Lufthansa koordinerer også antallet af afgang indbyrdes for at undgå, at flyvninger overlapper hinanden.

- (81) For så vidt som der er konkurrence mellem direkte flyvninger og indirekte flyvninger på disse ruter, bliver konkurrencen i forbindelse med trafikken mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land begrænset eller udelukket mellem det ene selskabs direkte flyvninger og det andet selskabs indirekte flyvninger⁽¹⁹⁾. Med hensyn til flyvninger mellem to andre EØS-lande, f.eks. London-Rom, bliver konkurrencen derimod formentlig ikke begrænset nævneværdigt som følge af samarbejdsaftalen. På baggrund af udbuddet af indirekte flyvninger var parterne ganske vist faktiske eller potentielle konkurrenter på nogle af disse ruter, men de har næppe en nævneværdig markedsstilling på disse ruter.

⁽¹⁸⁾ EØS-aftalens artikel 53 indeholder samme bestemmelse som EF-traktatens artikel 81. Alle henvisninger til EF-traktatens artikel 81 refererer dermed også automatisk til EØS-aftalens artikel 53.

⁽¹⁹⁾ For eksempel har en ikke-tidssensitiv passager, der ønskede at flyve fra Hamburg til Rom, hidtil kunnet vælge mellem en direkte flyvning med Lufthansa eller en indirekte flyvning med AuA via Innsbruck.

- (82) Aftalen har derfor til følge, at konkurrencen mellem parterne begrænses på ruter mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land.

8.3. Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater

- (83) Samarbejdsaftalen mellem AuA og Lufthansa vedrører transport af passagerer og fragt inden for EØS og påvirker således samhandelen mellem medlemsstater.

9. EF-TRAKTATENS ARTIKEL 81, STK. 3

- (84) I henhold til EF-traktatens artikel 81, stk. 3, kan bestemmelserne i artikel 81, stk. 1, erklæres uanvendelige på aftaler mellem virksomheder, hvis de bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af varerne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, og uden at der:

- a) pålægges de pågældende virksomheder begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål
- b) gives disse virksomheder mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer.

9.1. Samarbejdsaftalens bidrag til den økonomiske udvikling

- (85) Parterne har gjort gældende, at samarbejdsaftalen i flere henseender yder et bidrag til den økonomiske udvikling. Passagerer vil navnlig få fordel af de forbedrede tilslutningsmuligheder.
- (86) Med undtagelse af trafikken mellem Østrig og Tyskland er parternes netværk i det store og hele komplementære. Mens AuA er koncentreret om mellemrange ruter inden for Europa, navnlig Central- og Østeuropa, står Lufthansa uforholdsmæssigt stærkt inden for langdistanceflyvninger. Foreningen af disse komplementære net skaber økonomisk vigtige synergieffekter og attraktive ruter for forbrugerne. Gennem koordineringen og udbygningen af parternes rutenet skabes et mere effektivt netværk og frem for alt en bedre sammenkobling med de østeuropæiske lande.
- (87) Gennem oprettelsen af et mere omfattende europæisk netværk opnår parterne omkostningsreduktioner, som fremkommer ved en øget trafikvolumen inden for hele netværket, en forbedret sammenkobling af rutenet, en bedre planlægning af antallet af afgang, en større udnyttelsesgrad og en bedre tilrettelæggelse af distributionssystemer og ground handling. Parterne forventer ligeledes omkostningsreduktioner i forbindelse med den fælles udvikling af nye omkostningsintensive distributionssystemer (E-Ticketing).

- (88) Med indgåelsen af samarbejdsaftalen med Lufthansa er AuA skiftet fra Qualiflyer-alliancen til Star-alliancen. For AuA's vedkommende kunne omkostningsreduktionerne som følge af samarbejdet derfor kun kvantificeres med hensyn til allianceskiftet. AuA's bestyrelse har anslået, at synergipotentialet som følge af tiltrædelsen af Star-alliancen udgør ca. [...] i forhold til et fortsat medlemskab af Qualiflyer-alliancen. Da det kan antages, at de omkostningsreduktioner, der er beskrevet ovenfor, i et vist omfang også var fremkommet i forbindelse med Qualiflyer-alliancen, kan det lægges til grund, at synergieffekterne af samarbejdsaftalen vil blive endnu større i forhold til en situation, hvor AuA ikke var med i nogen alliance.

- (89) I betragtning heraf er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen vil bidrage til den økonomiske udvikling som omhandlet i EF-traktatens artikel 81, stk. 3.

9.2. Fordele for forbrugerne

- (90) Sammenkoblingen af de to rutenet medfører en koordinering af fartplaner, kortere ventetid, intet behov for at bevæge sig fra en terminal til en anden og en harmoniseret servicekvalitet i flyene. Der er også fordele for forbrugerne i form af et større udbud af direkte flyvninger i forbindelse med trafikken mellem Østrig og Tyskland og indirekte flyvninger til frem for alt østeuropæiske destinationer. Som følge af samarbejdsaftalen har der i trafikken mellem Østrig og Tyskland således været tale om en stigning i antallet af afgang på ruterne Frankfurt-Klagenfurt, München-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Wien-Nürnberg og åbning af nye ruter mellem Graz-Stuttgart og Wien-Friedrichshafen.
- (91) Gennem udbygningen af de respektive forbindelser mellem trafikknudepunkterne har det også været muligt at oprette flere føderuter i regionaltrafikken. Det forventes, at disse fordele ved et fælles netværk fra forbrugers synspunkt også resulterer i en større samlet trafikvolumen og dermed til en bedre kapacitetsudnyttelse for parterne.
- (92) Forbrugerne drager ligeledes fordel af tilvejebringelsen af transitforbindelser og opbygningen af en gensidig code-sharing via ruterne mellem knudepunkterne til ruter til tredjelande. Derved bliver partnerens netværk tilgængelige for begge luftfartsselskabers passagerer, hvorved der bliver flere destinationer til rådighed og skabes yderligere tidsmæssige valgmuligheder for ud- og hjemrejse.
- (93) Kommissionen er imidlertid ikke overbevist om, at samarbejdsaftalen sikrer, at forbrugere får en rimelig andel af de omkostningsreduktioner, der kan forventes, f.eks. i form af lavere priser. Dette skal sikres ved hjælp af de forpligtelser, der er redegjort for nedenfor.

9.3. Nødvendighed

- (94) Kommissionen lægger til grund, at de planlagte omkostningsreduktioner kun kan opnås med en tæt samordning af begge parter forretningsstrategier. Fordelene ved et forbedret udbud af tjenester gennem navnlig en fælles ruteplanlægning og netværksudvikling kan kun opnås på baggrund af et tæt samarbejde. Dette gælder navnlig også for ruter, som forbinder de to selskabers trafikknudepunkter med hinanden. Kommissionen anerkender derfor, at den grad af integration, der er forudsat i samarbejdsaftalen, er nødvendig for at nå de tilstræbte mål.
- (95) Kommissionen er dog af den opfattelse, at der bør pålægges selskaberne forpligtelser, der kan sikre, at konkurrencebegrænsningerne på intet tidspunkt bliver mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt, og at konkurrerende selskaber kan få adgang til markedet.

9.4. Udelukkelse af konkurrencen

- (96) Med hensyn til spørgsmålet, om samarbejdsaftalen fører til en udelukkelse af konkurrence, skal der som nævnt i afsnit 5.2 sondres mellem det tysk-østrigske marked og ruter til andre EØS-lande. I det første tilfælde er samarbejdet mellem parterne langt tættere med oprettelsen af et joint venture og deres markedsstilling er som anført i afsnit 6.2.1 meget stærk.

9.4.1. Det tysk-østrigske marked

- (97) Som det fremgår af tabel 2, var parterne på det tidspunkt, da joint venture blev oprettet, ikke udsat for konkurrence fra andre luftfartsselskaber i forbindelse med direkte flyvninger på de største ruter mellem Østrig og Tyskland. Som følge af samarbejdet blev den aktuelle konkurrence derfor udelukket på et stort antal enkelt-ruter.
- (98) Med oprettelsen af joint venture har parterne sikret, at en faktisk eller potentiel konkurrence mellem de to selskaber er udelukket på ruterne mellem Østrig og Tyskland. Selv om de lovgivningsbetingede hindringer for adgang til markedet blev fjernet efter den stedfundne liberalisering af lufttrafikken i Fællesskabet, skaber samarbejdet mellem parterne nye adgangsbarrierer og gør det vanskeligere for andre flyselskaber at komme ind på markedet. Derved udelukkes konkurrencen for en væsentlig del af markedet, således som det beskrives nedenfor med Wien-Frankfurt-ruten som eksempel. Situationen er sammenlignelig på andre bilaterale ruter.

Wien-Frankfurt-ruten

- (99) Som anført i kapitel 6 har parterne med oprettelsen af joint venture udelukket den aktuelle konkurrence for O & D-passagerer på denne rute. Det kan antages, at også den potentielle konkurrence i det mindste blev stærkt begrænset på grund af adgangshindringer. Årsagerne hertil er følgende:

- a) I det mindste hovedlufthavnen i Frankfurt er så stærkt overbelastet, at nyttilkomne luftfartsselskaber kun meget vanskeligt kan få slots i spidsbelastningsperioder.
- b) Sammen tilbyder de to selskaber et forholdsvis stort antal flyvninger. Dette gør det vanskeligt for nyttilkomne luftfartsselskaber at etablere sig på markedet med yderligere flyvninger.
- c) Mere end halvdelen af alle passagerer er tilslutningspassagerer. Nyttilkomne luftfartsselskaber på ruter mellem østrigske og tyske trafikknudepunkter skal derfor tiltrække regionale og internationale tilslutningspassagerer for at udnytte kapaciteten. Gennem oprettelsen af et fælles netværk lægger parterne imidlertid beslag på de fleste slots til tilslutningsruter i deres respektive trafikknudepunkter.
- d) Parterne opnår som følge af aftalen en øget økonomisk styrke, fordi de kan koordinere deres ressourcer, øge deres europæiske flåde, udnytte muligheder for interlining samt koordinere netværk og antallet af afgang.
- e) Foreningen af bonusordningerne styrker parternes stilling på markedet og navnlig inden for forretningskundesegmentet. Som følge af den fælles bonusordning får andre luftfartsselskaber uden en lignende ordning betydeligt vanskeligere ved at komme ind på markedet.
- f) En betydelig del af de billetter, der sælges på en rute, er på grundlag af virksomhedskundeaftaler⁽²⁰⁾ eller af andre grunde bundet til et bestemt luftfartsselskab. Nyttilkomne luftfartsselskaber kan derfor — i det mindste på kort sigt — kun konkurrere på prisen om en lille del af kunderne. Det vil formentlig være vanskeligt for mindre konkurrenter at tilbyde potentielle storkunder lignende aftaler, da de ikke kan tilbyde virksomhederne de ydelser, der er forbundet med et større net (hyppige afgang, gode tilslutningsmuligheder i trafikknudepunkter osv.).
- g) Parternes fly på ruterne mellem Østrig og Tyskland har en forholdsvis lav udnyttelsesgrad. Selskaberne råder således over en tilstrækkelig kapacitet til i givet fald hurtigt at kunne reagere på prisændringer som følge af, at et nyt luftfartsselskab kommer ind på markedet.
- (100) I betragtning af, at det med indgåelsen af samarbejdsaftalen kun er joint venture, der har tilbudt direkte flyvninger på ruten Wien-Frankfurt, og på grund af de betydelige adgangshindringer har parterne udelukket konkurrencen på denne rute på markedet for såvel tidsensitive som ikke-tidsensitive direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer.

⁽²⁰⁾ For eksempel er ca. 38 % af alle AuA's kunder i trafikken mellem Østrig og Tyskland forretningskunder, som flyver på grundlag af en sådan virksomhedskundeaftale (corporate customer deal).

Andre bilaterale ruter

- (101) Som redegjort for i kapitel 6 er parternes udgangsposition på andre bilaterale ruter den samme som i forbindelse med Wien-Frankfurt-ruten. Dette gælder ligeledes for hindringerne for adgang til markedet. De spiller imidlertid en endnu større rolle på de efter passagertal mindre betydningsfulde ruter. Da efterspørgslen efter luftfartsydelse er mindre på disse ruter, skal et nytillkomment luftfartsselskab tiltrække en endnu større andel af det samlede passagertal for at kunne drive en rentabel forretning.
- (102) Selv om det muligvis kan accepteres, at der er nogle ruter, hvor konkurrencen ikke udelukkes, gælder det kun på ruter af underordnet betydning. I betragtning af den dominerende stilling i forbindelse med udbuddet til tidsensitive kunder (direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer) og den stærke stilling på markedet med hensyn til udbuddet til ikke-tidssensitive kunder gør samarbejdsaftalen det således muligt for parterne at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af luftfartsydelse for tidssensitive og ikke-tidssensitive kunder.

Potentiell konkurrence

- (103) Parterne har gjort gældende, at alle europæiske luftfartsselskaber kan betragtes som potentielle konkurrenter. Kommissionen har foretaget en markedsundersøgelse. På grundlag af resultaterne heraf er den imidlertid nået til det resultat, at der kun kan forventes en begrænset potentiel konkurrence fra andre luftfartsselskaber. Selv om de lovgivningsbetingede hindringer for adgang til markedet blev fjernet, er andre luftfartsselskabers adgang til markedet i realiteten ikke sikret. Store luftfartsselskaber koncentrerer sig om at udbygge deres netværk i en radius omkring deres respektive trafikknudepunkter. Det kan derfor forventes, at disse selskaber kun bliver aktive på ruterne mellem Østrig og Tyskland i forbindelse med et andet trafikknudepunkt, som giver mulighed for tilslutningsruter. Det ser dog ikke ud til at være en mulighed i en overskuelig fremtid. Med hensyn til lavprislufartsselskaber og regionale luftfartsselskaber vanskeliggøres adgangen til markedet desuden af de mange adgangshindringer. Det er derfor nødvendigt at reducere eller fjerne disse adgangshindringer for at gøre det muligt for disse konkurrenter at komme ind på markedet.

9.4.2. Ruter til og mellem andre EØS-lande

- (104) Som anført i afsnit 6.2.2 kan konkurrencen på visse ruter mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land blive begrænset som følge af samarbejdsaftalen. Kommissionen har imidlertid ingen holdepunkter for, at konkurrencen vil blive udelukket på et af de ovennævnte markeder med hensyn til disse ruter.

10. FORPLIGTELSE OG BETINGELSER FOR EN FRITAGELSE

- (105) Af afsnit 9.4 fremgår det, at samarbejdsaftalen har udelukket konkurrencen med hensyn til en væsentlig del af trafikken mellem Tyskland og Østrig. Efter Kommissionens opfattelse kan samarbejdsaftalen kun accepteres på en række nærmere betingelser, som i vidt omfang reducerer hindringerne for adgang til markedet.
- (106) På grund af de betænkeligheder, som Kommissionen gav udtryk for i sin klagepunktsmeddelelse, har parterne afgivet omfattende tilsagn, som blev offentliggjort den 14. december 2001 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. På grundlag af de bemærkninger, der er modtaget fra tredjeparter, er disse tilsagn efterfølgende blevet suppleret. De er anført i deres helhed i bilaget til denne beslutning. Bilaget er en integrerende del af denne beslutning, og de deri indeholdte forpligtelser udgør en væsentlig del af fritagelsen.
- (107) Hovedformålet med forpligtelserne i bilaget er at tilvejebringe holdbare nye konkurrenceforhold på de berørte markeder ved at fjerne eksisterende hindringer for potentielle konkurrenters adgang til markedet. Desuden skal de sikre, at forbrugerne opnår en rimelig andel af fordelene ved samarbejdet. De væsentligste elementer sammenfattes nedenfor.
- (108) Nye konkurrenter er afhængige af at opnå egnede slots i de forskellige lufthavne. En række lufthavne er imidlertid overbelagt netop i spidsbelastningsperioder. Parterne forpligtes derfor til at stille slots til rådighed for et nytillkomment luftfartsselskab til beflyvning af en bestemt rute, dog maksimalt 40 % af de slots, som parterne rådede over til beflyvning af den pågældende rute på anmeldelsestidspunktet. Desuden stiller de såkaldte »tekniske slots« til rådighed for en ny konkurrent fra et tredjeland for dér at placere flyet ved begyndelsen eller afslutningen af flyvningen.
- (109) Under hensyn til de to selskabers økonomiske styrke og deres stærke tilstedeværelse på disse ruter finder Kommissionen det nødvendigt, at antallet af deres daglige afgang på en rute fastfrysnes i en periode på to år, når en ny konkurrent har besluttet at påbegynde flyvning på den. Formålet hermed er at forhindre, at de etablerede selskaber øger antallet af deres afgang for at trænge den potentielle konkurrent ud af markedet.
- (110) På grundlag af de erfaringer, der hidtil er gjort, og de oplysninger, der foreligger om det relevante marked, antager Kommissionen, at der på en række ruter i den bilaterale trafik mellem Østrig og Tyskland ikke hurtigt vil komme nye luftfartsselskaber ind på markedet. Mange efter passagertal mindre betydningsfulde ruter har kun en begrænset tiltrækningskraft for potentielle konkurrenter. Der skal ligeledes tages hensyn til interesserne blandt forbrugere, der flyver på disse ruter. Parterne forpligtes derfor til også at gennemføre prisnedsættelser, som de foretager på en rute, hvor de er udsat

for konkurrence, på tre andre ruter mellem Østrig og Tyskland, hvor der ikke er konkurrence. Parterne får et vist spillerum med hensyn til udvælgelsen af disse tre ruter. Ved i vidt omfang at øge parternes omkostninger i forbindelse med en prisdumping giver denne forpligtelse ligeledes nye konkurrenter en vis beskyttelse mod eventuelle underbudspriser fra parternes side.

(111) For at opnå en tilstrækkelig udnyttelse af kapaciteten er nye konkurrenter nødt til at tilbyde et udvalg, der er attraktivt for de forskellige kundesegmenter. For at gøre dette muligt for dem på markedet for forretningskunder forpligtes parterne til at fordele indtil 15 % af pladserne på en afgang til nye konkurrenter. Konkurrenten kan opnå en sådan sædefordeling for at kunne tilbyde sine kunder en større fleksibilitet i forbindelse med tur/returrejser. Konkurrentens mulighed for at deltage i Lufthansa/AuA's bonusordning tager ligeledes sigte på at øge selskabets attraktivitet for navnlig forretningskunder.

(112) På grund af den store andel af tilslutningspassagerer er det vigtigt for en ny konkurrent også at få adgang til markedet for transitpassagerer. Med henblik herpå kan den nye konkurrent med Lufthansa/AuA indgå en interliningaftale, som efter anmodning fra selskabet omfatter en særlig aftale om proportionel fordeling. Denne særlige aftale om proportionel fordeling skal indgås på samme vilkår som dem, parterne har aftalt med andre alliancepartnere eller selskaber uden for deres alliance i tilknytning til en sådan rute.

(113) På kortere ruter mellem Østrig og Tyskland kan konkurrencen i begrænset omfang også styrkes i forbindelse med intermodal befordring. Efter anmodning fra jernbane- eller landtransportselskaber forpligter parterne sig til at indgå intermodale aftaler, ifølge hvilke parterne vil tilbyde passagerbefordring på deres ruter mellem Østrig og Tyskland som del af en rejse.

(114) Kommissionen har med disse forpligtelser sikret sig, at der vil være flere konkurrenter, som seriøst er interesserede i at komme ind på markedet på vigtige strækninger, og at disse kan opnå de nødvendige flyvetilladelser hos de pågældende medlemsstater. Det er et vigtigt element, som gør det muligt for Kommissionen at fritage samarbejdet i henhold til EF-traktatens artikel 81, stk. 3. Såfremt denne situation ændrer sig, vil Kommissionen kunne blive foranlediget til at tilbageholde eller ændre denne fritagelse i medfør af artikel 6, stk. 3, litra a), i forordning (EØF) nr. 3975/87.

(115) Parterne har på eget initiativ erklæret sig rede til allerede inden Kommissionens fritagelse at holde sig til de ovenfor beskrevne forpligtelser over for potentielle konkurrenter. På dette grundlag er der i mellemtiden kommet nye luftfartsselskaber ind på markedet. Siden 2001 har Adria Airways fløjet to gange dagligt på Wien-

Frankfurt-ruten, mens Air Alps flyver på Wien-Stuttgart-ruten. To andre central- og østeuropæiske luftfartsselskaber har givet udtryk for en seriøs interesse i efter fritagelsen at gå ind på to andre vigtige ruter mellem Østrig og Tyskland. Efter de tilsagn, som parterne har afgivet, er der oprettet et nyt østrigsk flyselskab, der vil begynde at flyve på adskillige ruter mellem Østrig og Tyskland i efteråret 2002.

(116) Under hensyn til de mange forpligtelser og fritagelsens varighed bør parterne pålægges pligt til regelmæssigt at foretage indberetning til Kommissionen, således at denne kan føre kontrol med, om betingelserne overholdes —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 81, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 3, erklæres bestemmelserne i EF-traktatens artikel 81, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 1, uanvendelige på den samarbejdsaftale, som den 10. december 1999 blev indgået mellem Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) og Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) for tidsrummet fra den 10. december 1999 til den 31. december 2005.

Artikel 2

Til den i artikel 1 omhandlede fritagelse knyttes de i bilaget angivne forpligtelser. Disse forpligtelser anvendes i forbindelse med alle ruter, som parterne beflyver i trafikken mellem Tyskland og Østrig. Forpligtelserne er bindende for de deltagende virksomheder og disses datterselskaber, retssuccessorerer og befuldmægtigede. Virksomhederne er desuden forpligtet til at bestræbe sig på at sikre, at deres datterselskaber, retssuccessorerer og befuldmægtigede opfylder disse forpligtelser.

Artikel 3

1. Indtil udløbet af fritagelsen efter artikel 1 indsender AuA og Lufthansa følgende oplysninger til Kommissionen:

- a) detaljerede oplysninger om de anvendte billetpriser på alle ruter, hvor parterne inden for trafikken mellem Østrig og Tyskland konkurrerer med andre selskaber, som tilbyder direkte flyvninger
- b) detaljerede oplysninger om opfyldelsen af forpligtelsen til også at gennemføre prisnedsættelser på tre andre ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland
- c) angivelse af alle kontrakter og aftaler, som parterne har indgået med konkurrenter inden for trafikken mellem Østrig og Tyskland med hensyn til slots, bonusordninger, sædefordeling, interlining og intermodal befordring

- d) oplysninger om udviklingen i billetpriser på alle ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland
- e) angivelse af antallet af AuA's og Lufthansas daglige afgang og den samlede månedlige kapacitet udbudt af parterne på de efter passagertal ti vigtigste ruter
- f) oplysninger om udviklingen i gennemførelsen af de af parterne opstillede omkostningsnedskæringsplaner.
2. Oplysninger vedrørende stk. 1, litra a) og b), indsendes til Kommissionen inden en uge efter meddelelsen af billetpriserne. Oplysninger vedrørende stk. 1, litra c)-f), indsendes til Kommission ved hver sommersæsons udgang.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG
Fontanastr. 1
P.O. Box 50
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50679 Köln

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2002.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen

BILAG

FORPLIGTELSE

1. Forpligtelser vedrørende slots (afgangs- og ankomsttidspunkter)

Hvis et af parterne (dvs. Austrian Airlines og Lufthansa) uafhængigt selskab, der på anmeldelsestidspunktet ikke befløj ruter mellem Østrig og Tyskland, ønsker at påbegynde direkte flyvninger på ruter mellem et eller flere par byer i Østrig og Tyskland, forpligtes parterne til at stille slots til rådighed for dette selskab på de vilkår, der er beskrevet nedenfor. Med henblik på disse forpligtelser omfatter begrebet direkte flyvninger også flyvninger med flere mellemlandinger med et og samme fly, der starter og/eller slutter i Østrig, Tyskland eller et tredje land, og hvori indgår mindst en direkte flyvestrækning mellem Østrig og Tyskland.

Parterne forpligtes til at stille mindst ét par slots til rådighed for et nyttilkommet selskab, der påbegynder flyvning mellem et bestemt bypar, og som helhed skal parterne afgive op til 40 % af de slots, de havde på en konkret rute på anmeldelsestidspunktet, til nye flyselskaber. Hvis parterne i forvejen frivilligt har frigjort slots, medregnes disse ved beregningen af de 40 %.

Det nyttilkomne luftfartsselskabs slots kommer til at ligge inden for et tidsrum på 45 minutter fra det tidspunkt, som det nyttilkomne luftfartsselskab ønsker, og ved flyvninger med en enkelt mellemlanding vil transittiden i lufthavnen ikke overstige 90 minutter, forudsat at parterne råder over slots i det relevante tidsrum.

Det nyttilkomne luftfartsselskab skal fremsætte en klar skriftlig ansøgning til parterne vedrørende den påtænkte beflyvning af den pågældende rute senest seks uger forud for IATA's slotkonference om den fartplansæson, i løbet af hvilken selskabet agter at påbegynde beflyvningen af ruten. Det nyttilkomne luftfartsselskab vil kun være berettiget til slots i henhold til disse forpligtelser, hvis det kan påvises, at alle rimelige bestræbelser på at sikre det nyttilkomne selskab slots til beflyvning af ruten mellem to givne byer via de normale slottildelingsprocedurer ved den efterfølgende slotkonference (herunder gennem slotkoordinatorens fordeling af slots efter udløbet af fristen for returnering af slots) er mislykkedes. I hele perioden (dvs. i perioden mellem fremsættelsen af den skriftlige ansøgning og afslutningen af den pågældende IATA-fartplansæson) skal det nyttilkomne luftfartsselskab sikre fri adgang til alle oplysninger om selskabets stilling i de pågældende lufthavne. Samtlige slots opnået af det nyttilkomne luftfartsselskab via den normale slottildelingsprocedure medregnes i det samlede antal slots, som det nyttilkomne selskab er berettiget til at forlange i overensstemmelse med denne del af forpligtelserne, medmindre parternes andel af de samlede beflyvninger mellem to givne byer overstiger 60 %. Ansøgninger om slots i henhold til dette punkt gælder kun for en bestemt fartplansæson. Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab ikke har påbegyndt beflyvningen af en given rute, beflyver ruten mindre hyppigt end planlagt eller ønsker at øge antallet af flyvninger på en given rute, finder kravene i dette afsnit anvendelse på enhver anmodning om supplerende slots i en efterfølgende fartplansæson.

På alle ruter mellem Tyskland og Østrig, som mindst i den ene ende omfatter en af lufthavnene Frankfurt eller Wien, må det nyttilkomne luftfartsselskabs slots udelukkende benyttes til fly med mindst 46 pladser. Denne betingelse finder ikke anvendelse på andre ruter mellem de to medlemsstater, eller hvis det nyttilkomne selskab har påbegyndt beflyvningen af den pågældende rute forud for datoen for offentliggørelse af fritagelsesbeslutningen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab ønsker at benytte et fly baseret i en lufthavn i et tredje land til beflyvning af en rute mellem Østrig og Tyskland, kan selskabet opnå slots i henhold til disse bestemmelser (inklusive begrænsninger på antallet af ledige slots til brug for en given rute) til flyvninger fra eller til dette tredje land for dér at placere flyet ved begyndelsen eller afslutningen af flyvningen (tekniske slots). Parterne vil kun være forpligtet til at stille tekniske slots til rådighed, når det nyttilkomne luftfartsselskab, der ansøger om sådanne slots, og/eller selskabets franchisegiver på ansøgningstidspunktet flyver mindre end tre gange om dagen til eller fra andre lande fra den pågældende lufthavn. Parterne forpligtes desuden til at stille tekniske slots til rådighed inden for et tidsrum på 180 minutter fra det tidspunkt, som det nyttilkomne selskab ønsker, forudsat at parterne råder over slots i det relevante tidsrum.

Hvis det nyttilkomne luftfartsselskab beflyver en rute mellem et andet land end Østrig og Tyskland og en af de byer, der beflyves mellem Østrig og Tyskland, og beslutter at mindske antallet af afgang eller ophøre med at beflyve den pågældende rute, vil selskabet være forpligtet til at benytte de slots, der tidligere blev anvendt til at beflyve denne rute, til beflyvning af ruterne mellem byer i Østrig og Tyskland. I så fald vil det nyttilkomne luftfartsselskab være forpligtet til at returnere det samme antal slots til parterne, som det tidligere benyttede til at beflyve den rute, der involverede et andet land end Østrig og Tyskland.

Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab, der har opnået slots i overensstemmelse med denne procedure, beslutter ikke at påbegynde beflyvningen af den nye rute mellem Østrig og Tyskland eller beslutter at mindske antallet af afgang på ruten, skal det underrette parterne herom øjeblikkeligt og returnere de frigjorte slots til parterne. Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab, der har opnået slots i overensstemmelse med disse tilsagn, ophører med at beflyve ruten eller står til at miste ruten af andre årsager (som f.eks. misbrug), skal det underrette parterne herom øjeblikkeligt og returnere de frigjorte slots til parterne. Med henblik på anvendelsen af bestemmelserne i dette afsnit vil et nyttilkommet luftfartsselskab og dets datterselskaber anses for ikke længere at operere på en ny rute, når det nye selskab eller dets datterselskaber ikke har udnyttet slotsene i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de fik tildelt slotsene til beflyvning af ruten mellem de pågældende to byer, medmindre det nyttilkomne luftfartsselskab begrunde den manglende udnyttelse af slotsene med en af de grunde, der er anført i artikel 10, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93 eller enhver anden forordning, der måtte ændre eller efterfølge denne forordning.

Hvis det nytilkomne luftfartsselskab underretter parterne om ovenstående på et for sent tidspunkt i fartplansæsonen til, at parterne kan udnytte de returnerede slots i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 95/93 med øjeblikkelig virkning eller efter de skæringsdatoer, der er fastsat i artikel 10, stk. 4, og før den reelle start på den pågældende fartplansæson, vil parterne være berettiget til at forlange, at det nytilkomne luftfartsselskab overdrager slots til parterne svarende til de returnerede slots. Hvis det nytilkomne luftfartsselskab af en eller anden grund ikke er i stand til at overdrage parterne en slot svarende til den returnerede slot, kan parterne søge at begrunde den manglende udnyttelse af den afgivne slot på basis af artikel 10, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93.

For at sikre, at de slots, der frigøres af parterne, benyttes i overensstemmelse med disse forpligtelser, vil parterne og det nytilkomne luftfartsselskab indgå en aftale om en mekanisme, som gør det muligt for parterne at kontrollere, hvordan slotsene anvendes. Parterne vil underrette Kommissionen om denne mekanismes karakter.

De slots, der frigøres af parterne i henhold til disse forpligtelser, vil blive udbudt uden modydelse.

2. Forpligtelser vedrørende antallet af afgang

Parterne er forpligtet til ikke at forøge antallet af afgang på en bestemt rute mellem Østrig og Tyskland, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, i mindst fire på hinanden følgende IATA-trafiksæsoner begyndende med og inklusive den trafiksæson, i løbet af hvilken det nytilkomne luftfartsselskab påbegynder beflyvningen af den pågældende rute.

3. Forpligtelser vedrørende billetpriser

Hver gang parterne sænker deres officielle billetpris på en rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, vil de gennemføre en tilsvarende (procentuel) nedsættelse af billetprisen på tre andre ruter mellem byer i Østrig og Tyskland, på hvilke de ikke er udsat for konkurrence. Denne forpligtelse gælder kun, så længe prisnedsættelsen på det nye selskabs rute opretholdes. Ved denne forpligtelse forstås ved officielle billetpriser de gældende IATA-priser, de priser, der udsendes af luftfartsselskaberne til centrale reservationssystemer via den offentlige prisdatabase ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation), og de priser, der tilbydes via internettet på en sådan måde, at de er tilgængelige for den brede offentlighed.

De tre andre sammenlignelige ruter mellem byer i Østrig og Tyskland, på hvilke parterne vil sænke billetpriserne tilsvarende, vil blive udvalgt således: Parterne vil vælge to ruter blandt de fem næststørste ruter mellem byer i Østrig og Tyskland opgjort i antallet af passagerer, på hvilke de ikke er udsat for konkurrence. Parterne kan frit vælge den tredje rute mellem Østrig og Tyskland, forudsat at der er tale om en rute, på hvilken de ikke er udsat for konkurrence.

Denne forpligtelse bortfalder i de exceptionelle tilfælde, hvor parterne kan godtgøre over for Kommissionen, at en prisnedsættelse på en given rute skyldes forhold, f.eks. lavere omkostninger, der ikke har sammenhæng med konkurrence fra det nytilkomne luftfartsselskabs side.

4. Forpligtelser vedrørende sædefordelingsaftaler (Blocked Space Agreements)

Efter anmodning fra et nytilkomment luftfartsselskab vil parterne indgå en sædefordelingsaftale på den eller de ruter, der beflyves af det nytilkomne luftfartsselskab, forudsat at det nytilkomne luftfartsselskab tilbyder færre afgang end parterne.

Enhver sådan aftale vil bygge på et fast antal pladser (hard block basis) og være gyldig i mindst én komplet IATA-trafiksæson. Antallet af pladser omfattet af sådanne aftaler vil højst udgøre 15 % af pladserne på en bestemt afgang, dog mindst 12 og højst 25 pladser i et bestemt fly. Det nytilkomne luftfartsselskab vil bære den fulde økonomiske risiko forbundet med de pladser, der er omfattet af sædefordelingsaftalen.

5. Forpligtelser vedrørende interlining

Efter anmodning fra det nytilkomne luftfartsselskab vil parterne indgå en interliningaftale med selskabet på de ruter, det beflyver, forudsat at der ikke allerede eksisterer en sådan aftale mellem det nye selskab og parterne.

Enhver interliningaftale vil være kendetegnet ved følgende forhold:

- a) den vil kun omfatte prisklasserne F, C og Y
- b) beregningsgrundlaget vil være parternes officielle priser for en enkeltbillet, når der udstedes en enkeltbillet, eller halvdelen af parternes officielle priser for en returbillet, når der udstedes en returbillet

- c) den vil være begrænset til befordring af passagerer, der udelukkende flyver mellem de to lufthavne i hver ende af det nytilkomne luftfartsselskabs rute
- d) den vil bygge på MITA-reglerne og/eller normale forretningsmæssige vilkår
- e) den vil give det nytilkomne luftfartsselskab eller rejsebureauerne mulighed for at tilbyde tur/retur-rejser, hvor de rejsende flyver med parterne den ene vej og med det nytilkomne luftfartsselskab den anden vej.

Forudsat at der er ledige pladser på den relevante klasse, er parterne forpligtet til at befordre passagerer, der er i besiddelse af en billet til et nytilkomment luftfartsselskabs afgang på en af selskabets ruter mellem Østrig og Tyskland. For at hindre misbrug vil parterne imidlertid være berettiget til at forlange, at det nytilkomne luftfartsselskab eller passageren i givet fald betaler den positive difference mellem parternes billetpris og det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris. Ligger det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris under værdien af den af parterne udstedte billet, vil parterne kun være forpligtet til at acceptere billetter udstedt af det nytilkomne luftfartsselskab op til værdien af disse billetter. Nytilkomne luftfartsselskaber vil nyde samme beskyttelse i de tilfælde, hvor parternes billetpris er lavere end det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris.

Alle i henhold til denne forpligtelse indgåede interliningaftaler vedrørende en bestemt rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, ophører med at være gældende, hvis det nytilkomne luftfartsselskab indstiller beflyvningen af den pågældende rute.

Hvis et nytilkomment luftfartsselskab anmoder herom, forpligter parterne sig til at indgå en særlig aftale om proportionel fordeling med det pågældende selskab gældende for trafik fra eller til enten Østrig eller Tyskland og/eller for trafik til eller fra lufthavne uden for Østrig eller Tyskland på samme vilkår som dem, parterne har aftalt med andre alliancepartnere eller selskaber uden for deres alliance i tilknytning til en sådan rute. Såfremt der indgås en særlig aftale om proportionel fordeling, der omfatter international transfertrafik, gælder denne forpligtelse kun for de af det nytilkomne luftfartsselskabs ruter, hvor den internationale transfertrafik udgør mere end 35 % af den samlede trafikvolumen.

6. Forpligtelser vedrørende bonusordninger

Hvis et nytilkomment luftfartsselskab ikke deltager i en af parternes bonusordninger eller ikke selv driver en sammenlignelig bonusordning, forpligter parterne sig til, efter anmodning fra et nytilkomment luftfartsselskab og for dette selskabs Østrig-Tyskland-ruters vedkommende, at lade selskabet deltage i deres fælles bonusordning. Der vil blive indgået en aftale med det nytilkomne luftfartsselskab på rimelige og lige vilkår om bl.a. kompensation for eventuelle omkostninger, som parterne måtte pådrage sig.

Alle i henhold til disse forpligtelser indgåede aftaler ophører med at være gældende for en bestemt rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, hvis det nytilkomne luftfartsselskab indstiller beflyvningen af den pågældende rute.

7. Forpligtelser vedrørende intermodal befordring

Hvis et jernbaneselskab eller et andet landtransportselskab, der opererer mellem Østrig og Tyskland (en »intermodal partner«), anmoder herom, forpligter parterne sig til at indgå en intermodal aftale, ifølge hvilken parterne vil tilbyde passagerbefordring på deres ruter mellem Østrig og Tyskland som del af en rejse, der også omfatter et landtransportafsnit varetaget af den intermodale partner (en »intermodal tjeneste«).

Enhver intermodal aftale, der indgås i henhold til disse forpligtelser, vil bygge på MITA-princippet (herunder Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) og normale kommercielle vilkår.

Parterne anerkender princippet om fuld proportionel fordeling i overensstemmelse med de regler, der følges af MITA-medlemmerne, også på strækninger, der kun tilbagelægges med tog. Såfremt jernbaneselskabet behøver en anmeldelse af stækningens længde, en destination eller et tilslutningsflypris, indgiver parterne en sådan anmeldelse til IATA efter den normale IATA-procedure.

Såfremt en intermodal partner anmoder herom, vil parterne efter bedste evne søge at nå frem til en aftale på vilkår svarende til dem, de måtte have aftalt med andre intermodale partnere, forudsat at alle nødvendige betingelser er opfyldt, navnlig med hensyn til sikkerhed, servicekvalitet, forsikringsdækning og erstatningsansvar. Vilkårene knyttet til enhver sådan aftale har forrang over de generelle forpligtelser, der følger af denne forpligtelse.

8. Fritagelsens og forpligtelsernes gyldighedsperiode

Disse forpligtelser får virkning fra datoen for Kommissionens vedtagelse af fritagelsesbeslutningen efter artikel 5, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 3975/87. De bortfalder samme dag, som fritagelsen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, udløber.

Hvis Kommissionen tilbagekalder fritagelsen af samarbejdsaftalen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, med henvisning til artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3975/87 eller en tilsvarende bestemmelse i en efterfølgende forordning, eller hvis fritagelsen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, annulleres, eller hvis parterne ophæver den anmeldte samarbejdsaftale, vil disse forpligtelser blive erklæret ugyldige fra datoen for tilbagekaldelsen, annullationsdommen eller ophævelsen. I så fald vil parterne have ret til at tilbagekræve slots afgivet i henhold til disse forpligtelser til et luftfartsselskab, der på tidspunktet for tilbagekaldelsen, annullationsdommen eller ophævelsen beflyver ruter mellem Østrig og Tyskland ved hjælp af disse slots. Parterne vil også have ret til øjeblikkeligt at ophæve enhver aftale om sædefordeling, interlining, bonusordninger eller intermodal befordring indgået i medfør af disse forpligtelser.

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 9. september 2002

om opstilling af reviderede miljøkriterier for tildeling af Fællesskabets miljømærke til elektriske lyskilder og om ændring af beslutning 1999/568/EF

(meddelt under nummer K(2002) 3310)

(EØS-relevant tekst)

(2002/747/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1980/2000 af 17. juli 2000 om en revideret ordning for tildeling af et EF-miljømærke⁽¹⁾, særlig artikel 6, stk. 1, andet afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I forordning (EF) nr. 1980/2000 fastsættes det, at Fællesskabets miljømærke kan tildeles et produkt, som besidder egenskaber, der giver det mulighed for i væsentlig grad at bidrage til forbedringer i forbindelse med vigtige miljøforhold.
- (2) Forordning (EF) nr. 1980/2000 foreskriver, at der fastsættes specifikke miljømærkekriterier for hver produktgruppe.
- (3) Den foreskriver endvidere, at miljømærkekriterierne og de krav til vurdering og verifikation, der er knyttet til kriterierne, skal gennemgås i god tid inden udløbet af gyldighedsperioden for de kriterier, der er specificeret for hver produktgruppe. Gennemgangen skal resultere i et forslag til forlængelse, tilbagetrækning eller revision.
- (4) Det er hensigtsmæssigt at revidere de miljøkriterier, der blev fastsat i Kommissionens beslutning 1999/568/EF af 27. juli 1999 om miljøkriterierne for tildeling af Fællesskabets miljømærke til elektriske pærer⁽²⁾ i overensstemmelse med udviklingen på markedet. Samtidig bør gyldighedsperioden for denne beslutning og definitionen af produktgruppen ændres.
- (5) Kommissionen bør vedtage en ny beslutning, hvori der opstilles specifikke miljøkriterier for denne produktgruppe med en gyldighedsperiode på fire år.
- (6) Både de nye kriterier, som opstilles ved nærværende beslutning, og de kriterier, der er fastlagt ved Kommissionens beslutning 1999/568/EF, bør være gældende samtidigt i en begrænset periode på højst 12 måneder, således at virksomheder, der har fået tildelt miljømærket eller ansøgt om tildeling af miljømærket, inden nærværende beslutnings gyldighedsperiode begynder, har tid nok til bringe deres produkter i overensstemmelse med de nye kriterier.

(7) Foranstaltningerne i denne beslutning bygger på et udkast til kriterier, som er udarbejdet af Den Europæiske Unions Miljømærkenævns, der er nedsat ved artikel 13 i forordning (EF) nr. 1980/2000.

(8) Foranstaltningerne i denne beslutning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 17 i forordning (EF) nr. 1980/2000 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

For at få tildelt et miljømærke i medfør af forordning (EF) nr. 1980/2000 skal elektriske lyskilder tilhøre produktgruppen »elektriske lyskilder« som defineret i artikel 2 og opfylde kriterierne i bilaget.

Artikel 2

1. Ved produktgruppen »elektriske lyskilder« forstås:

»elektriske lyskilder med én sokkel«: alle elektriske lyskilder til generelle belysningsformål og med en enkelt bajonet-, gevind- eller stiftsokkel. De elektriske lyskilder skal kunne tilsluttes det offentlige elnet.

»elektriske lyskilder med to sokler«: alle elektriske lyskilder til generelle belysningsformål og med sokler i begge ender. Dette indebærer principielt alle lineære lysstofrør. De elektriske lyskilder skal kunne tilsluttes det offentlige elnet.

2. Følgende lyskildetyper er ikke omfattet af produktgruppen: kompaktlysstofrør med magnetisk forkoblingsenhed, lyskilder til projektorer, fotografiske lyskilder og solarium lysstofrør.

Artikel 3

Med henblik på administrative formål tildeles produktgruppen »elektriske lyskilder« kodenummeret »008«.

Artikel 4

Artikel 3 i beslutning 1999/568/EF affattes således:

»Artikel 3

Produktgruppedefinitionen og de specifikke miljøkriterier for produktgruppen gælder indtil den 31. august 2003.«

⁽¹⁾ EFT L 237 af 21.9.2000, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 216 af 14.8.1999, s. 18.

Artikel 5

Denne beslutning gælder fra den 1. september 2002 til den 31. august 2005. Er der ikke vedtaget reviderede kriterier senest den 31. august 2005, gælder denne beslutning frem til den 31. august 2006.

Producenter af produkter under produktgruppen »elektriske lyskilder«, som allerede har fået tildelt miljømærket inden den 1. september 2002, kan fortsat benytte mærket indtil den 31. august 2003.

Producenter af produkter under produktgruppen »elektriske lyskilder«, som har ansøgt om tildeling af miljømærket inden den 1. september 2002, kan få tildelt mærket efter reglerne i

beslutning 1999/568/EF. I disse tilfælde må mærket benyttes frem til den 31. august 2003.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. september 2002.

På Kommissionens vegne

Margot WALLSTRÖM

Medlem af Kommissionen

BILAG

RAMMEBESTEMMELSER

Sigtet med kriterierne

Kriterierne har navnlig til formål at:

- mindske miljøskader eller -risici i forbindelse med anvendelsen af energi (global opvarmning, forsurening, udtømmning af ikke-vedvarende energikilder) ved at nedbringe energiforbruget
- mindske miljøskader eller -risici i forbindelse med anvendelsen af ressourcer, både i forbindelse med fremstilling og håndtering/bortskaffelse af elektriske lyskilder ved at øge deres gennemsnitlige levetid
- mindske miljøskader og -risici forbundet med kviksvovforbruget ved at mindske de samlede kviksvovemissioner i den elektriske lyskildes levetid.

Kriterierne tilskynder også til gennemførelse af den bedste praksis (optimal miljømæssig anvendelse) og til at øge forbrugernes miljøbevidsthed. Kriterierne er fastsat på niveauer, der fremmer mærkning af elektriske lyskilder, der fremstilles med en lav miljøbelastning.

Vurderings- og verificationskrav

Der er ved hvert kriterium anført specifikke vurderings- og verificationskrav. Prøvning bør udføres af behørigt akkrediterede laboratorier eller laboratorier, som opfylder de generelle krav i standard EN ISO 17025, og som er kompetente til at udføre de relevante prøvninger.

Når ansøgeren skal forelægge det ansvarlige organ, som vurderer ansøgningen, erklæringer, dokumentation, analyse- og testresultater eller andet belæg for, at kriterierne opfyldes, er det underforstået, at dette kan stamme fra ansøgeren og/eller dennes leverandør(er) og/eller deres leverandør(er) osv. alt efter omstændighederne. Det ansvarlige organ kan i forbindelse med bedømmelsen af ansøgningen udføre uafhængige verifikationer.

Det anbefales de ansvarlige organer at tage hensyn til, om der anvendes anerkendte miljøledelsesordninger, f.eks. EMAS eller ISO 14001, når de bedømmer ansøgningerne og kontrollerer, om kriterierne overholdes (NB: der er ikke krav om anvendelse af sådanne ledelsesordninger).

KRITERIER**1. Energieffektivitet, levetid, bibeholdelse af lysstyrke og kviksvovindhold**

Lyskilder med én sokkel skal opfylde følgende krav:

	Lyskilder med én sokkel og integreret forkoblingsenhed (kompakte lysstofrør)	Lyskilder med én sokkel uden integreret forkoblingsenhed (lysstofrør med stift-sokkel)
Energieffektivitet	Klasse A	Klasse A eller B
Levetid	mere end 10 000 timer	mere end 10 000 timer
Bibeholdelse af lysstyrke	mere end 70 % efter 10 000 timer	mere end 80 % efter 9 000 timer
Gennemsnitligt kviksvovindhold	højest 4,0 mg	højest 4,0 mg

Lyskilder med to sokler skal opfylde følgende krav:

	To sokler, normal levetid	To sokler, lang levetid
Energieffektivitet	Klasse A	Klasse A
Levetid	mere end 12 500 timer	mere end 20 000 timer
Bibeholdelse af lysstyrke	mere end 90 % efter 12 500 timer	mere end 90 % efter 20 000 timer
Gennemsnitligt kviksvovindhold	højest 5,0 mg	højest 8,0 mg

Bemærk: Energieffektivitet er defineret i bilag IV til Kommissionens direktiv 98/11/EF af 27. januar 1998 om gennemførelse af Rådets direktiv 92/75/EØF om energimærkning af husholdningslamper ⁽¹⁾.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal fremlægge en testrapport, hvori den elektriske lyskildes energieffektivitet, levetid og bibeholdelse af lysstyrke er fastslået med de testmetoder, der er henvist til i EN 50285. I rapporten skal den elektriske lyskildes energieffektivitet, levetid og bibeholdelse af lysstyrke være angivet. Hvis levetidstesten ikke er afsluttet, accepteres den på emballagen anførte driftslevetid under afventning af resultatet af testen. Resultatet af testen skal dog foreligge inden 12 måneder efter datoen for ansøgningen om mærket.

Ansøgeren skal fremlægge en testrapport med angivelse af, at kviksølvindholdet er målt i henhold til nedennævnte metode. Det gennemsnitlige kviksølvindhold skal være angivet i rapporten, og det skal beregnes ud fra en analyse af ti lyskilder, hvor den højeste og laveste værdi slettes, inden den aritmetiske middelværdi af de resterende otte værdier beregnes.

Kviksølvindholdet testes med følgende metode: Lysbuerøret skilles først fra den omgivende plast og tilhørende elektronik. Tilledningerne klippes af så tæt ved glasset som muligt. Lysbuerøret anbringes i et stinkskab og skæres i mindre stykker. Stykkerne anbringes i en solid plastflaske af passende størrelse og med skruelåg, hvori hældes en porcelænskugle med en diameter på 1 tomme samt 25 ml ren koncentreret salpetersyre (70 %). Flasken lukkes og rystes i nogle få minutter for at omdanne lysbuerøret til fine partikler, idet skruelåget løsnes med mellemrum for at eliminere enhver mulighed for overtryk. Man lader flaskens indhold reagere i 30 minutter, hvorunder indholdet rystes med mellemrum. Derefter filtreres flaskens indhold gennem et syrefast filterpapir og opsamles i en 100 ml målekolbe. Derefter tilsættes kaliumdichromat, så slutkoncentrationen bliver på 1 000 ppm med hensyn til chrom. Derefter fyldes op til mærket med rent vand. Der fremstilles en række standarder inden for et koncentrationsområde på op til 200 ppm kviksølv. Opløsningerne analyseres med flammeatomabsorption ved en bølgelængde på 253,7 nm med baggrundskorrektion. På grundlag af de opnåede resultater og kendskab til opløsningens rumfang kan det oprindelige kviksølvindhold i lyskilden beregnes. Tilpasninger af enkeltheder i denne prøvningsmetode kan aftales med det ansvarlige organ, hvis de er nødvendige af tekniske grunde og efterfølgende anvendes konsekvent.

2. Tænd-sluk-test

Antallet af tænd-sluk-cykler for kompakte lysstofrør skal ligge over 20 000.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal fremlægge en testrapport, hvori antallet af tænd-sluk-cykler for et kompakt lysstofrør er fastslået via en accelereret testcyklus (0,5 min. tændt, 4,5 min. slukket), og levetiden skal fastslås efter testprocedurerne i EN 50285. Det skal angives i rapporten, hvor mange tænd-sluk-cykler der er gennemført, når 50 % af de testede kompakte lysstofrør opfylder de krav til levetiden, der er angivet i EN 50285.

3. Farvegevingsindeks

En elektrisk lyskildes farvegevingsindeks (Ra) skal ligge over 80.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal fremlægge en testrapport, hvori den elektriske lyskildes farvegevingsindeks er fastslået med den testmetode, der er henvist til i CIE-standard/publikation 29/2. I rapporten skal den elektriske lyskildes farvegevingsindeks anføres.

4. Flammehæmmere

a) Plastdele, der vejer over 5 g, må ikke indeholde følgende flammehæmmere:

Navn	CAS-nr.
decabromdiphenyl	13654-09-6
monobromdiphenylether	101-55-3
dibromdiphenylether	2050-47-7
tribromdiphenylether	49690-94-0
tetrabromdiphenylether	40088-47-9
pentabromdiphenylether	32534-81-9

⁽¹⁾ EFT L 71 af 10.3.1998, s. 1.

Navn	CAS-nr.
hexabromdiphenylether	36483-60-0
heptabromdiphenylether	68928-80-3
octabromdiphenylether	32536-52-0
nonabromdiphenylether	63936-56-1
decabromdiphenylether	1163-19-5
chlorparaffiner med kædelængde på 10 til 13 C-atomer, chlorindhold > 50 vægtprocent	85535-84-8

b) Plastdele, der vejer mere end 5 g, må ikke indeholde flammehæmmende stoffer eller blandinger, som har fået eller kan få tildelt en eller flere af følgende risikosætninger (eller kombinationer heraf):

- R45 (kan fremkalde kræft)
- R46 (kan forårsage arvelige genetiske skader)
- R50 (meget giftig for organismer, der lever i vand)
- R51 (giftig for organismer, der lever i vand)
- R52 (skadelig for organismer, der lever i vand)
- R53 (kan forårsage uønskede langtidsvirkninger i vandmiljøet)
- R60 (kan skade forplantningsevnen)
- R61 (kan skade barnet under graviditeten)

som defineret i Rådets direktiv 67/548/EØF af 27. juni 1967 om tilnærmelse af lovgivning om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer⁽¹⁾ med senere ændringer.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal erklære, at produktet opfylder disse krav.

5. Emballage

Der må ikke anvendes laminater og kompositplast.

For lyskilder med én sokkel skal kartonemballagen indeholde mindst 65 vægtprocent genbrugsmateriale.

For lyskilder med to sokler skal kartonemballagen indeholde mindst 80 vægtprocent genbrugsmateriale.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal erklære, at produktet opfylder disse krav.

6. Brugsanvisning

Med produktet skal der følge relevante brugeroplysninger, der giver anvisninger om, hvorledes det anvendes miljørigtigt, og navnlig:

- a) Information (i form af et piktogram eller på anden måde) på emballagen skal gøre opmærksom på den mest hensigtsmæssige bortskaffelsesmåde, herunder relevante gældende bestemmelser.
- b) For lyskilder med én sokkel: Lyskilder, der ikke fungerer sammen med lydæmpere, skal mærkes således, og den relative størrelse og form af den elektriske lyskilde skal vises sammenlignet med en almindelig glødelampe på emballagen.
- c) For lyskilder med to sokler: Det skal anføres på emballagen, at de miljømæssige egenskaber forbedres, når de anvendes sammen med højfrekvens-elektronisk kontroludstyr.
- d) Det skal anføres på emballagen, at der findes yderligere oplysninger om miljømærket på følgende internetadresse: <http://europa.eu.int/ecolabel>.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal erklære, at produktet opfylder disse krav, og levere et eksemplar af emballagen til det ansvarlige organ, som vurderer ansøgningen.

7. Oplysninger på miljømærket

I miljømærkets kasse 2 skal der stå følgende:

- »Høj energieffektivitet
- Lang levetid«

⁽¹⁾ EFT 196 af 16.8.1967, p. 1.

Hvis den elektriske lyskilde ikke indeholder kviksølv, kan dette anføres i miljømærkets kasse 2.

Vurdering og verifikation: Ansøgeren skal erklære, at produktet opfylder dette krav, og levere et eksemplar af miljømærket, som det påføres emballagen og/eller produktet, til det ansvarlige organ, som vurderer ansøgningen.
