

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing

- ★ **Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2002 tot vaststelling van het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap** 1
- Verordening (EG) nr. 1601/2002 van de Commissie van 9 september 2002 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit 16
- ★ **Verordening (EG) nr. 1602/2002 van de Commissie van 9 september 2002 houdende vaststelling van bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 1999/105/EG van de Raad inzake de machtiging van lidstaten om het verkopen van gespecificeerd bosbouwkundig teeltmateriaal aan de eindgebruiker te verbieden** 18
- ★ **Verordening (EG) nr. 1603/2002 van de Commissie van 9 september 2002 tot wijziging van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1535/2002 van de Commissie van 28 augustus 2002 houdende afwijking van Verordening (EG) nr. 1251/1999 van de Raad tot instelling van een steunregeling voor producenten van bepaalde akkerbouwgewassen, ten aanzien van de areaalbetalingen voor bepaalde akkerbouwgewassen en van de betalingen voor braaklegging voor het verkoopseizoen 2002/2003 ten behoeve van de producenten in bepaalde Duitse gebieden** 21
- Verordening (EG) nr. 1604/2002 van de Commissie van 9 september 2002 tot wijziging van de restituties bij uitvoer van witte en ruwe suiker in onveranderde vorm 23

II Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing

Commissie

2002/746/EG:

- ★ **Beschikking van de Commissie van 5 juli 2002 inzake een procedure op grond van artikel 81 van het EG-Verdrag en artikel 53 van de EER-overeenkomst (COMP/37.730 — AuA/LH) ⁽¹⁾ (kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 2502)** 25

2002/747/EG:

- ★ **Beschikking van de Commissie van 9 september 2002 tot vaststelling van de herziene milieucriteria voor de toekenning van de communautaire milieukeur voor lampen en tot wijziging van Beschikking 1999/568/EG ⁽¹⁾ (kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 3310)** 44

2

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

**BESLUIT Nr. 1600/2002/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 22 juli 2002
tot vaststelling van het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 175, lid 3,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾, gelet op de gemeenschappelijke ontwerp-tekst die op 1 mei 2002 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een schoon en gezond milieu is van essentieel belang voor het welzijn en de welvaart van de samenleving, maar voortgezette groei op wereldschaal zal leiden tot een verdere belasting van het milieu.
- (2) Het vijfde milieuactieprogramma van de Gemeenschap, „Op weg naar duurzame ontwikkeling”, is op 31 december 2000 ten einde gelopen en heeft tot een aantal belangrijke verbeteringen geleid.
- (3) Er zijn voortdurende inspanningen nodig om de door de Gemeenschap reeds gestelde doelstellingen en streefcijfers op het gebied van het milieu te bereiken, en het Zesde Milieuactieprogramma („het programma”) dient te worden vastgesteld, dat in dit besluit is opgenomen.
- (4) Een aantal ernstige milieuproblemen is nog onopgelost, terwijl er nieuwe ontstaan die verdere actie vereisen.

- (5) Bij de ontwikkeling van een aanpak om de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen moet meer nadruk gelegd worden op preventie en toepassing van het voorzorgbeginsel.
- (6) Een behoedzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de bescherming van het wereldecosysteem zijn samen met economische welvaart en een evenwichtige sociale ontwikkeling voorwaarden voor duurzame ontwikkeling.
- (7) Het programma is gericht op een hoog niveau van bescherming van het milieu en de gezondheid van de mens en op een algemene verbetering van het milieu en de kwaliteit van het leven, het behelst prioriteiten voor de milieudimensie van de strategie voor duurzame ontwikkeling en dient mee te wegen bij het opzetten van acties in het kader van deze strategie.
- (8) Met het programma wordt beoogd om, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel en rekening houdend met de uiteenlopende omstandigheden in de onderscheiden regio's van de Europese Unie, te komen tot ontkoppeling van milieubelasting en economische groei.
- (9) Het programma strekt tot vaststelling van de milieuprioriteiten voor een initiatief van de Gemeenschap, dat in het bijzonder betrekking heeft op klimaatverandering, natuur en biodiversiteit en milieu, alsmede op de volksgezondheid en kwaliteit van het leven, natuurlijke rijkdommen en afvalstoffen.
- (10) Voor elk van deze terreinen worden centrale doelstellingen en bepaalde streefcijfers vastgesteld, terwijl reeds een aantal acties is vastgesteld om deze streefcijfers te halen. De doelstellingen en streefcijfers vormen prestatieniveaus of resultaten waarnaar moet worden gestreefd.
- (11) De doelstellingen, prioriteiten en acties van het programma dienen bij te dragen tot duurzame groei in de kandidaat-lidstaten en gericht te zijn op de bescherming van de natuurlijke rijkdommen van deze landen.
- (12) Wetgeving blijft centraal staan bij het aangaan van de uitdagingen op milieugebied, terwijl volledige en correcte tenuitvoerlegging van de bestaande wetgeving een prioriteit zal zijn. Ook andere mogelijkheden om de milieudoelstellingen te bereiken moeten worden overwogen.

⁽¹⁾ PB C 154 E van 29.5.2001, blz. 218.

⁽²⁾ PB C 221 van 7.8.2001, blz. 80.

⁽³⁾ PB C 357 van 14.12.2001, blz. 44.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement uitgebracht op 31 mei 2001 (PB C 47 E van 21.2.2002, blz. 113), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 27 september 2001 (PB C 4 van 7.1.2002, blz. 52) en Besluit van het Europees Parlement van 17 januari 2002 (nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad), Besluit van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002 en Besluit van de Raad van 11 juni 2002.

- (13) Het programma dient overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag het proces van integratie van milieuoverwegingen in alle sectoren van het beleid en het optreden van de Gemeenschap te bevorderen teneinde de uit verschillende bronnen afkomstige druk op het milieu te verminderen.
- (14) Een strategische, geïntegreerde benadering, met gebruikmaking van nieuwe manieren van omgaan met de markt, waarbij burgers, ondernemingen en andere actoren worden betrokken, is nodig om verandering te brengen in de patronen van productie en verbruik door overheid en particulier die de toestand en de tendensen van het milieu negatief beïnvloeden. Deze aanpak moet een duurzaam gebruik en beheer van land en zee stimuleren.
- (15) Van belang voor het welslagen van het programma is dat toegang wordt verschaft tot informatie betreffende het milieu en tot de rechtspraak, en dat het publiek deel kan nemen aan de beleidsvorming.
- (16) Bij de thematische strategieën zal worden overwogen welke opties en instrumenten noodzakelijk zijn voor het oplossen van een reeks ingewikkelde problemen die een multidimensionale benadering behoeven, en zullen de noodzakelijke acties worden voorgesteld, waarbij in voorkomend geval het Europees Parlement en de Raad zullen worden betrokken.
- (17) De wetenschap is het erover eens dat menselijke activiteiten de concentraties van broeikasgassen verhogen, hetgeen wereldwijd leidt tot hogere temperaturen en tot verstoring van het klimaat.
- (18) De gevolgen van klimaatverandering voor de menselijke samenleving en de natuur zijn ernstig en dienen te worden verzacht. Maatregelen ter vermindering van broeikasgasemissies kunnen worden uitgevoerd zonder vermindering van het groei- en welvaartsniveau.
- (19) Ongeacht of deze verzachting slaagt, moet de samenleving zich aanpassen aan en voorbereiden op de gevolgen van de klimaatverandering.
- (20) Gezonde en evenwichtige natuurlijke systemen zijn van essentieel belang voor het leven op deze planeet.
- (21) De natuur en de biodiversiteit worden aanzienlijk belast door menselijke activiteiten. Actie is nodig om de druk te neutraliseren van met name de vervuiling, de introductie van uitheemse soorten, de mogelijke risico's van het vrijgeven van genetisch gemodificeerde organismen en de wijze waarop land en zee worden geëxploiteerd.
- (22) De bodem is een eindige hulpbron die wat betreft milieuaspecten onder druk staat.
- (23) Het ziet er steeds meer naar uit dat er ondanks betere milieunormen verband bestaat tussen schade aan het milieu en bepaalde aandoeningen bij de mens. Daarom moeten de potentiële risico's van bijvoorbeeld emissies, gevaarlijke chemicaliën, bestrijdingsmiddelen en lawaai worden aangepakt.
- (24) Er is meer kennis nodig betreffende de potentiële negatieve gevolgen van het gebruik van chemicaliën, waarbij de verantwoordelijkheid voor de totstandbrenging van deze kennis bij de producenten, importeurs en downstream-gebruikers dient te worden gelegd.
- (25) Chemische stoffen die gevaarlijk zijn zouden moeten worden vervangen door veiliger chemische stoffen of door veiliger alternatieve technologieën die geen gebruik van chemische stoffen vereisen, teneinde de risico's voor mens en milieu te beperken.
- (26) Door middel van een op duurzaamheid gericht gebruik van bestrijdingsmiddelen zouden de negatieve gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu zoveel mogelijk dienen te worden teruggedrongen.
- (27) Het stedelijk milieu is de woonplaats van ongeveer 70 % van de bevolking en gecoördineerde inspanningen zijn noodzakelijk om het milieu en de kwaliteit van het leven in de steden te verbeteren.
- (28) Het vermogen van de planeet om aan de stijgende vraag naar hulpbronnen te voldoen en de door het gebruik van die hulpbronnen gegenereerde emissies en afval te absorberen, is beperkt; er bestaat bewijs dat de huidige vraag de draagkracht van het milieu op verschillende punten overtreft.
- (29) Het afvalvolume in de Gemeenschap, waarvan een aanzienlijk deel gevaarlijk afval vormt, blijft toenemen, hetgeen leidt tot een verlies aan hulpbronnen en tot grotere risico's van vervuiling.
- (30) Door de economische globalisatie is de noodzaak om op internationaal niveau, inclusief het vervoersbeleid actie te ondernemen ten gunste van het milieu, nog verder toegenomen, zodat nieuwe initiatieven van de Gemeenschap nodig zijn die betrekking hebben op het beleid op het gebied van handel, ontwikkeling en externe betrekkingen, en die het nastreven van duurzame ontwikkeling in andere landen mogelijk dienen te maken. Goed bestuur moet hiertoe bijdragen.
- (31) Bij het nastreven van milieubescherming en duurzame ontwikkeling mag van handel, internationale investeringsstromen en exportkredieten een grotere bijdrage worden verwacht.
- (32) Het beleid op milieugebied dient, overeenkomstig artikel 174 van het Verdrag, gezien de complexiteit van de problemen te worden bepaald aan de hand van de beschikbare wetenschappelijke en economische evaluatie en van de kennis van de omstandigheden en tendensen van het milieu.
- (33) Informatie voor beleidsmakers, direct betrokkenen en het algemene publiek moet relevant, doorzichtig, up-to-date en gemakkelijk te begrijpen zijn.
- (34) Vooruitgang bij het bereiken van milieudoelstellingen dient te worden getoetst en geëvalueerd.

(35) Halverwege de looptijd van het programma dient een evaluatie van de vooruitgang plaats te vinden, alsmede een beoordeling van de noodzaak om de doelstellingen te veranderen, zulks op basis van een beoordeling van de toestand van het milieu, rekening houdend met de informatie zoals die regelmatig door het Europese Milieuagentschap wordt verstrekt,

BESLUITEN:

Artikel 1

Toepassingsgebied van het programma

1. Dit besluit stelt een programma vast voor communautaire actie inzake het milieu, hierna „het programma” te noemen. Het richt zich op de belangrijkste milieudoelstellingen en -prioriteiten op basis van een evaluatie van de toestand van het milieu en de heersende trends, waaronder ontwikkelingen die initiatieven van de Gemeenschap vereisen. Het programma zou de integratie van milieuoverwegingen in alle communautaire beleidssectoren moeten bevorderen en moeten bijdragen tot de verwezenlijking van duurzame ontwikkeling in de huidige en de toekomstige, uitgebreide Gemeenschap. Voorts voorziet het programma in voortdurende inspanningen voor de verwezenlijking van de algemene en specifieke doelstellingen op milieugebied die reeds door de Gemeenschap zijn vastgesteld.

2. In het programma worden de belangrijkste milieudoelstellingen opgesomd. Waar passend voorziet het in specifieke doelstellingen en tijdschema's. Tenzij anders bepaald zouden de algemene en specifieke doelstellingen voor het verstrijken van het programma moeten worden bereikt.

3. Het programma bestrijkt een periode van tien jaar die ingaat op 22 juli 2002. Geschikte initiatieven op de verschillende beleidsterreinen voor het bereiken van de doelstellingen bestaan uit een reeks van maatregelen, waaronder wetgeving en het gebruik van de in artikel 3 geschetste strategische benaderingen. Die initiatieven zouden geleidelijk en uiterlijk vier jaar na de vaststelling van dit besluit moeten worden gepresenteerd.

4. De doelstellingen sluiten aan bij de essentiële prioriteiten op milieugebied van de Gemeenschap op de volgende terreinen:

- klimaatverandering;
- natuur en biodiversiteit;
- milieu alsmede volksgezondheid en levenskwaliteit;
- natuurlijke rijkdommen en afval.

Artikel 2

Beginselen en algemene doeleinden

1. Het programma biedt een kader voor het milieubeleid van de Gemeenschap gedurende de looptijd van het programma, met als doel het bieden van een hoog beschermingsniveau, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel en de verscheidenheid van situaties in de verschillende regio's van de Gemeenschap, en de ontkoppeling van milieubelasting en economische groei. Het berust in het bijzonder op het beginsel

dat de vervuiler betaalt, het voorzorgsbeginsel en preventieve actie en het beginsel dat vervuiling aan de bron dient te worden bestreden.

Het programma vormt een basis voor de ecologische pijler van de strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling en draagt bij tot de integratie van milieuoverwegingen in alle communautaire beleidsvormen, mede door het bepalen van prioriteiten op milieugebied voor de strategie.

2. Het programma is gericht op het volgende:

- het benadrukken dat klimaatverandering een belangrijke uitdaging is voor de komende 10 jaar en daarna, en het bijdragen tot de langetermijndoelstelling van stabilisatie van de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau waarbij gevaarlijke antropogene verstoring van het klimaatsysteem wordt voorkomen. Een langetermijndoelstelling van een maximale wereldwijde temperatuurstijging van 2 °C boven de preindustriële niveaus en een CO₂-concentratie van minder dan 550 ppm gelden daarom als leidraad voor het programma. Op langere termijn vergt dit wellicht een wereldwijde vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 70 % ten opzichte van het niveau van 1990, zoals dat is vastgesteld door het „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)”;
- bescherming, instandhouding, herstel en ontwikkeling van de werking van de natuurlijke systemen, de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, teneinde de woestijnvorming en het verlies aan biodiversiteit, met inbegrip van de diversiteit van genetische hulpbronnen, tot staan te brengen, zowel in de Europese Unie als wereldwijd;
- het bijdragen tot een hoog niveau van levenskwaliteit en sociaal welzijn voor de burgers door het tot stand brengen van een leefomgeving waarin de verontreiniging niet van een zodanig niveau is dat zij leidt tot schadelijke effecten op de volksgezondheid en het milieu en door het aanmoedigen van een duurzame stadsontwikkeling;
- een beter rendement van hulpbronnen en een beter beheer van hulpbronnen en afval om tot duurzamere productie- en consumptiepatronen te komen, waarbij het gebruik van de hulpbronnen en het ontstaan van afval worden ontkoppeld van het niveau van de economische groei en waarbij ernaar wordt gestreefd dat het verbruik van hernieuwbare en niet-hernieuwbare hulpbronnen de draagkracht van het milieu niet overschrijdt.

3. Het programma waarborgt dat de milieudoelstellingen, waarbij de te bereiken milieuresultaten centraal moeten staan, verwezenlijkt worden met behulp van de meest doelmatige en passende beschikbare middelen, in het licht van de in lid 1 vermelde beginselen en de in artikel 3 geschetste strategische benaderingen. Er wordt terdege op toegezien dat de communautaire beleidsvorming op milieugebied op een geïntegreerde wijze verloopt en alle beschikbare opties en instrumenten worden ten volle overwogen, waarbij rekening wordt gehouden met regionale en lokale verschillen alsmede ecologisch gevoelige gebieden, met de nadruk op:

- ontwikkeling van Europese initiatieven voor de bewustmaking van burgers en plaatselijke overheden;

- een uitvoerige dialoog met de belanghebbenden, ter versterking van het milieubewustzijn en deelname van het publiek;
- een kosten-batenanalyse, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat de milieukosten moeten worden doorberekend;
- de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens, en de verdere verbetering van de wetenschappelijke kennis door middel van onderzoek en technologische ontwikkeling;
- gegevens en informatie over de toestand en ontwikkelingen op milieugebied.

4. Het programma bevordert de volledige integratie van eisen op het gebied van milieubescherming in alle communautaire beleidsterreinen en maatregelen door de vaststelling van milieudoelstellingen en waar nodig specifieke doelstellingen en tijdschema's, die op de betrokken beleidsgebieden in aanmerking moeten worden genomen.

Voorts zouden de voorgestelde en getroffen maatregelen ten bate van het milieu moeten stroken met de doelstellingen van de economische en de sociale dimensie van duurzame ontwikkeling, en omgekeerd.

5. Het programma bevordert de goedkeuring van beleidsbesluiten en benaderingen die bijdragen tot de verwezenlijking van duurzame ontwikkeling in de kandidaat-lidstaten op basis van de omzetting en toepassing van het acquis. Het uitbreidingsproces moet de ecologische rijkdom van de kandidaat-lidstaten zoals de rijkdom aan biodiversiteit ondersteunen en beschermen, en dient duurzame productie-, consumptie- en bodemgebruikspatronen en milieuvriendelijke vervoersstructuren in stand te houden en te versterken door middel van:

- integratie van milieubeschermingseisen in communautaire programma's, ook in programma's die verband houden met infrastructuurontwikkeling;
- bevordering van de overdracht van schone technologieën naar de kandidaat-lidstaten;
- een uitvoerige dialoog en uitwisseling van ervaringen met de nationale en plaatselijke overheden in de kandidaat-lidstaten over duurzame ontwikkeling en de instandhouding van hun ecologische rijkdom;
- samenwerking met de civiele maatschappij, op milieugebied werkzame niet-gouvernementele organisaties (NGO's) en bedrijven in de kandidaat-lidstaten om hen te helpen het milieubewustzijn en de betrokkenheid van het publiek te vergroten;
- het aanmoedigen van internationale financieringsinstellingen en de particuliere sector om de toepassing en inachtneming van het milieuacquis in de kandidaat-lidstaten te steunen en terdege aandacht te schenken aan de integratie van de milieuproblematiek in de activiteiten van de economische sector.

6. Het programma bevordert:

- de positieve en constructieve rol van de Europese Unie als leidende partner bij de bescherming van het wereldwijde milieu en bij het nastreven van duurzame ontwikkeling;
- de ontwikkeling van een wereldwijd partnerschap voor milieu en duurzame ontwikkeling;

- de integratie van de milieuproblematiek en -doelstellingen in alle aspecten van de externe betrekkingen van de Gemeenschap.

Artikel 3

Strategische benaderingen voor het realiseren van milieudoelstellingen

De in het programma beschreven doeleinden en doelstellingen zullen onder meer worden nagestreefd met de volgende middelen:

1. waar passend, ontwikkeling van nieuwe communautaire wetgeving en wijziging van de bestaande wetgeving;
2. bevordering van een doeltreffender uitvoering en handhaving van de communautaire wetgeving inzake het milieu, onverminderd het recht van de Commissie inbreukprocedures in te leiden. Dit vereist:
 - meer maatregelen om een betere inachtneming van de Gemeenschapsvoorschriften voor milieubescherming af te dwingen en inbreuken op de milieuwetgeving aan te pakken;
 - bevordering van betere normen voor goedkeuring, inspectie, monitoring en handhaving door de lidstaten;
 - meer systematische beoordeling van de toepassing van milieuwetgeving in de lidstaten;
 - een verbeterde uitwisseling van informatie over de beste praktijken betreffende de uitvoering, mede door middel van het Europees netwerk voor de toepassing van en het toezicht op de milieuwetgeving (IMPEL) in het kader van zijn bevoegdheden;
3. er zijn verdere inspanningen nodig voor de integratie van eisen op het gebied van milieubescherming bij de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van communautaire beleidslijnen en activiteiten op de verschillende beleidsgebieden. In verschillende sectoren zijn verdere inspanningen noodzakelijk, waaronder het in overweging nemen van hun specifieke milieudoelstellingen, streefcijfers, tijdschema's en indicatoren. Hiervoor is het volgende vereist:
 - er moet voor worden gezorgd dat de door de Raad op diverse beleidsgebieden opgestelde integratiestrategieën in concrete actie worden omgezet en dat zij bijdragen tot de verwezenlijking van de milieudoelen en -doelstellingen van het programma;
 - voordat maatregelen op economisch en sociaal gebied worden aangenomen moet nagegaan worden, of zij bijdragen tot en stroken met de algemene en specifieke doelstellingen en de tijdschema's van het programma;
 - in de instellingen van de Gemeenschap moeten passende vaste interne mechanismen worden ingesteld, waarbij ten volle rekening gehouden wordt met de noodzaak de transparantie en de toegang tot informatie te bevorderen, teneinde ervoor te zorgen dat milieuovertredingen in beleidsinitiatieven van de Commissie, met inbegrip van de relevante besluiten en wetgevingsvoorstellen, geheel tot hun recht komen;

- regelmatige monitoring van het proces van sectorale integratie aan de hand van relevante indicatoren, waar mogelijk uitgewerkt volgens een gemeenschappelijke methodiek voor iedere sector, en rapportage over dat proces;
 - verdere integratie van milieucriteria in communautaire financieringsprogramma's zonder dat afbreuk wordt gedaan aan bestaande programma's;
 - volledige en doeltreffende toepassing en uitvoering van milieueffectbeoordeling en strategische milieubeoordeling;
 - met de doelstellingen van het programma moet rekening worden gehouden bij de toekomstige herzieningen, in het kader van de financiële vooruitzichten, van de communautaire financieringsinstrumenten;
4. bevordering van duurzame productie- en consumptiepatronen door de feitelijke toepassing van de in artikel 2 genoemde beginselen met het oog op de internalisering van zowel de negatieve als de positieve effecten op het milieu met behulp van een combinatie van instrumenten, waaronder marktinstrumenten en economische instrumenten. Daartoe is onder andere het volgende vereist:
- stimulering van het veranderen van subsidieregelingen die aanzienlijke negatieve milieueffecten hebben en niet met duurzame ontwikkeling te verenigen zijn, onder andere door vóór de tussentijdse herziening een lijst van criteria op te stellen die inventarisatie van dergelijke subsidies met negatieve milieugevolgen mogelijk maakt, teneinde deze geleidelijk af te schaffen;
 - analyse van milieuefficiëntie van verhandelbare milieuvergunningen als generiek instrument en van handel in emissierechten om, indien haalbaar, het gebruik ervan te bevorderen en te effectueren;
 - bevordering en stimulering van het gebruik van fiscale maatregelen, zoals milieugerelateerde belastingen en stimulerende maatregelen, op het gepaste nationale of communautair niveau;
 - bevordering van de integratie van eisen op het gebied van milieubescherming bij normalisatieactiviteiten;
5. verbetering van samenwerking en partnerschap met bedrijven en hun vertegenwoordigende lichamen en het hierbij betrekken van de sociale partners, consumenten en hun organisaties, al naargelang het geval, ter verbetering van de prestaties op milieugebied van de bedrijven en het nastreven van duurzame productiepatronen. Dit vereist:
- bevordering van een geïntegreerde productbeleidbenadering in het gehele programma die ertoe zal leiden dat rekening wordt gehouden met milieueisen tijdens de gehele levensduur van producten en bredere toepassing van milieuvriendelijke processen en producten;
- bevordering van een bredere toepassing van het communautaire milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) ⁽¹⁾ en ontwikkeling van initiatieven om te bevorderen dat bedrijven zorgvuldige en door onafhankelijke instellingen geverifieerde milieuverslagen of verslagen over duurzame ontwikkeling publiceren;
 - opstelling van een ondersteuningsprogramma voor naleving, met specifieke steun voor het midden- en kleinbedrijf;
 - stimulering van de invoering van bekroningssystemen voor bedrijven voor milieuprestaties;
 - stimulering van productinnovatie ten behoeve van een groenere markt, mede door een betere verspreiding van de resultaten van het LIFE-programma ⁽²⁾;
 - bevordering van vrijwillige verbintenissen of overeenkomsten met het oog op het verwezenlijken van duidelijke milieudoelstellingen, met regelingen voor het geval van niet-nakoming;
6. totstandbrenging van een situatie waarin individuele consumenten, ondernemingen en overheidsinstanties als koper beter zijn geïnformeerd over de gevolgen voor het milieu van processen en producten met het oogmerk duurzame consumptiepatronen te bewerkstelligen. Dit vereist:
- bevordering van het invoeren van milieukeuren en andere vormen van milieu-informatie en -etikettering die consumenten in staat stellen de milieuprestaties van producten van hetzelfde type met elkaar te vergelijken;
 - aanmoediging van het gebruik van betrouwbare informatie in verband met het milieu en voorkoming van misleidende informatie;
 - bevordering van een milieuvriendelijk beleid inzake overheidsaankopen, dat de mogelijkheid biedt milieueigenschappen en de eventuele integratie van de levenscyclus in het milieu, met inbegrip van de productiefase, in de aankoopprocedures te betrekken, onder inachtneming van de communautaire mededingingsregels en de interne markt, met richtsnoeren inzake beste praktijken, en een aanvang maken met een evaluatie van milieuvriendelijk aankoopbeleid in Gemeenschapsinstellingen;
7. ondersteuning van de integratie van milieuoverwegingen in de financiële sector. Dit vereist:
- overweging van een vrijwillig initiatief met de financiële sector, dat betrekking heeft op richtsnoeren voor het opnemen van gegevens over milieukosten in financiële jaarverslagen van bedrijven, en uitwisseling van beste praktijken op beleidsgebied tussen lidstaten;

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 761/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) (PB L 114 van 24.4.2001, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 1655/2000 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juli 2000 betreffende het financieringsinstrument voor het milieu (LIFE) (PB L 192 van 28.7.2000, blz. 1).

- een beroep op de Europese Investeringsbank om de integratie van milieudoelstellingen en -overwegingen in haar kredietverstrekkingen te versterken, in het bijzonder om duurzame ontwikkeling in de kandidaat-lidstaten te ondersteunen;
 - bevordering van de integratie van milieudoelstellingen en -overwegingen in de activiteiten van andere financiële instellingen, zoals de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling;
8. totstandbrenging van een communautair aansprakelijkheidsstelsel vereist onder meer:
- regelgeving inzake milieuaansprakelijkheid;
9. verbetering van de samenwerking en het partnerschap met consumentengroeperingen en NGO's, en bevordering van een beter inzicht in en een grotere betrokkenheid bij milieuaangelegenheden onder Europese burgers vereist:
- het waarborgen van toegang tot informatie, inspraak en toegang tot de rechter door een snelle bekrachtiging van het Verdrag van Aarhus ⁽¹⁾ door de Gemeenschap en de lidstaten;
 - steun voor de verstrekking van toegankelijke informatie aan burgers over de toestand en de trends op milieugebied ten opzichte van de trends op sociaal en economisch gebied en in de volksgezondheid;
 - algemene versterking van het milieubewustzijn;
 - ontwikkeling van algemene regels en beginselen voor behoorlijk milieubestuur in dialoogprocedures;
10. stimulering en bevordering van doeltreffend en duurzaam gebruik en beheer van land en zee, rekening houdend met milieuoverwegingen. Dit vereist het volgende, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel:
- bevordering van beste praktijken met betrekking tot duurzame planning op het gebied van ruimtelijke ordening, waarbij rekening wordt gehouden met specifieke regionale omstandigheden, met bijzondere nadruk op het geïntegreerde beheersprogramma voor kustgebieden;
 - bevordering van beste praktijken en ondersteuning van netwerken die de uitwisseling bevorderen van ervaringen op het gebied van duurzame ontwikkeling onder meer met betrekking tot stedelijke gebieden, de zee, de zee-kust, bergachtige gebieden, wetlands en andere gevoelige gebieden;
 - verdergaande toepassing van en meer middelen en ruimte voor milieumaatregelen in de landbouw in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid;
 - het aanmoedigen van het gebruik van regionale planning door de lidstaten als middel voor het verbeteren van de milieubescherming voor de burgers en het bevorderen van de uitwisseling van ervaringen met duurzame regionale ontwikkeling, vooral in stedelijke en dichtbevolkte gebieden.

⁽¹⁾ Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden.

Artikel 4

Thematische strategieën

1. De in de artikelen 5 tot en met 8 bedoelde acties omvatten onder meer de ontwikkeling van thematische strategieën en de evaluatie van bestaande strategieën voor prioritaire milieuproblemen die een brede aanpak vereisen. In die strategieën moet zijn aangegeven welke voorstellen nodig zijn om de doelstellingen van het programma te bereiken en volgens welke procedure zij worden aangenomen. Deze strategieën worden voorgelegd aan het Europees Parlement en de Raad en nemen zo nodig de vorm aan van een besluit van het Europees Parlement en de Raad dat volgens de in artikel 251 van het Verdrag neergelegde procedure moet worden genomen. Afhankelijk van de rechtsgrondslag van het voorstel worden de uit deze strategieën voortvloeiende wetgevingsvoorstellen aangenomen volgens de in artikel 251 van het Verdrag neergelegde procedure.

2. De thematische strategieën kunnen benaderingen omvatten die in artikel 3 en artikel 9 zijn geschetst, alsmede relevante kwalitatieve en kwantitatieve milieudoelstellingen en tijdschema's aan de hand waarvan de beoogde maatregelen kunnen worden gewogen en beoordeeld.

3. De thematische strategieën worden ontwikkeld en uitgevoerd in nauw overleg met de betrokken partijen, zoals NGO's, bedrijfsleven, andere sociale partners en overheden, waarbij zo nodig wordt gezorgd voor overleg met de kandidaat-lidstaten tijdens dit proces.

4. De thematische strategieën moeten uiterlijk 3 jaar na de vaststelling van het programma aan het Europees Parlement en de Raad worden voorgelegd. De tussentijdse rapportage waarin de Commissie de voortgang op het gebied van de uitvoering van het programma evalueert, dient een herziening van de thematische strategieën te omvatten.

5. De Commissie brengt het Europees Parlement en de Raad jaarlijks verslag uit over de vooruitgang bij de ontwikkeling en uitvoering van de strategieën en over de doeltreffendheid ervan.

Artikel 5

Doelstellingen en prioritaire actieruimten voor de aanpak van de klimaatverandering

1. Het in artikel 2 beschreven doel zou moeten worden nagestreefd met de volgende doelstellingen:

- bekrachtiging en inwerkingtreding van het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering uiterlijk 2002 en nakoming van de daarin vastgelegde verplichting van een emissievermindering met 8 % in 2008-2012 ten opzichte van het peil van 1990 voor de Europese Gemeenschap in haar geheel, in overeenstemming met de verplichting die elke lidstaat in de Raadsconclusies van 16-17 juni 1998 is aangegaan;

- realisering van een aantoonbare vooruitgang bij de nakoming van de in het kader van het Protocol van Kyoto aangegeven verplichtingen in 2005;

— ervoor te zorgen dat de Gemeenschap zich in een geloofwaardige positie bevindt om te pleiten voor een internationale overeenkomst over strengere reductiestreefcijfers voor de tweede verplichtingenperiode waarin het Protocol van Kyoto voorziet. In deze overeenkomst zou gestreefd moeten worden naar een significante vermindering van de emissies, met volledige inachtneming van onder andere de bevindingen van het derde evaluatierapport van de IPCC, en dient rekening te worden gehouden met de noodzaak te komen tot een rechtvaardige wereldwijde verdeling van de broeikasgasemissies.

2. Deze doelstellingen worden onder meer nagestreefd door middel van de volgende prioritaire acties:

i) uitvoering van de internationale klimaatafspraken, waaronder het Protocol van Kyoto, door middel van:

- a) bestudering van de resultaten van het Europees programma inzake klimaatverandering (ECCP) en, waar nodig, aanneming van daarop gebaseerde doeltreffende gemeenschappelijke en gecoördineerde beleidslijnen en maatregelen voor de verschillende sectoren, als aanvulling op binnenlandse acties in de lidstaten;
- b) streven naar de totstandbrenging van een communautair kader voor de ontwikkeling van een doeltreffend CO₂-emissiehandelsstelsel met eventuele uitbreiding tot andere broeikasgassen;
- c) verbetering van de monitoring van broeikasgassen en van de vorderingen met het nakomen van de verbintenissen die de lidstaten zijn aangegaan in het interne akkoord over de lastenverdeling;

ii) beperking van de broeikasgasemissies in de energiesector:

- a) zo spoedig mogelijk een inventarisatie en evaluatie te maken van subsidies die een efficiënt en duurzaam energiegebruik in de weg staan om te komen tot een geleidelijke afschaffing daarvan;
- b) bevordering van hernieuwbare, koolstofarme fossiele brandstoffen voor de energieopwekking;
- c) aanmoediging van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen, mede door middel van stimuleringsmaatregelen, ook op plaatselijk niveau, met als indicatief streefdoel 12 % van het totale energiegebruik in 2010;
- d) invoering van stimulerende maatregelen om warmtekrachtkoppeling in hogere mate toe te passen en uitvoering van maatregelen om het totale aandeel van warmtekrachtkoppeling in de Gemeenschap in haar geheel te verdubbelen tot 18 % van de totale elektriciteitsopwekking;
- e) voorkoming en beperking van methaanemissies bij de productie en distributie van energie;
- f) bevordering van energie-efficiëntie;

iii) beperking van de broeikasgasemissies in de vervoerssector:

- a) vaststelling en uitvoering van specifieke maatregelen ter beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart, indien daarover in 2002 binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) nog geen overeenstemming is bereikt;
- b) vaststelling en uitvoering van specifieke maatregelen ter beperking van broeikasgasemissies van zeescheepvaart, indien hierover in 2003 binnen de Internationale Maritieme Organisatie nog geen overeenstemming is bereikt;
- c) aanmoediging van de omschakeling naar efficiëntere en schonere vervoersvormen, met inbegrip van betere organisatie en logistiek;
- d) in de context van het EU streefcijfer van een reductie van de broeikasgasemissies met 8 %, verzoek aan de Commissie om vóór eind 2002 een mededeling in te dienen over gekwantificeerde milieudoelstellingen voor een duurzaam vervoersstelsel;
- e) vaststelling en uitvoering van bijkomende specifieke maatregelen, ook alle passende wetgevingsmaatregelen, om broeikasgasemissies van motorvoertuigen, met inbegrip van N₂O, te beperken;
- f) bevordering van de ontwikkeling en het gebruik van alternatieve brandstoffen, alsmede van voertuigen met een laag brandstofverbruik, met de bedoeling het aandeel hiervan wezenlijk en gestadig op te voeren;
- g) bevordering van maatregelen om alle milieukosten in de prijs van het vervoer tot uitdrukking te laten komen;
- h) loskoppeling van economische groei en vraag naar vervoer om de milieueffecten te verminderen;

iv) beperking van de broeikasgasemissies in de industriële productie:

- a) bevordering van milieuefficiënte praktijken en technieken in de industrie;
- b) ontwikkeling van middelen om het midden- en kleinbedrijf (MKB) te helpen zich aan te passen, te innoveren en de prestaties te verbeteren;
- c) aanmoediging van de ontwikkeling van milieuvriendelijkere en technisch haalbare alternatieven, mede door vaststelling van communautaire maatregelen, met als doel vermindering van de emissies, beëindiging van de productie waar nodig en uitvoerbaar, en vermindering van het gebruik van industriële gefluoreerde gassen als HFK's (fluorkoolwaterstoffen), PFK's (perfluorkoolwaterstoffen) en SF₆ (zwavel-hexafluoride);

v) beperking van de broeikasgasemissies in andere sectoren:

- a) bevordering van energie-efficiëntie, vooral met betrekking tot verwarming, koeling en warm leidingwater, bij het ontwerpen van gebouwen;

- b) in het gemeenschappelijk landbouwbeleid en in de afval-beheersstrategie van de Gemeenschap rekening houden met de noodzaak de emissie van broeikasgassen te beperken, naast andere milieuoverwegingen;
- vi) het gebruik van andere passende instrumenten zoals:
- a) bevordering van het toepassen van fiscale maatregelen, met inbegrip van een tijdig, geschikt communautair kader voor energiebelasting om het overschakelen op een efficiënter energiegebruik, schonere energie en schoner vervoer alsmede technologische innovatie te stimuleren;
- b) bevordering van de totstandkoming van milieuconvenanten met industriële sectoren op het gebied van beperking van de broeikasgasemissies;
- c) erop toezien dat klimaatverandering als een hoofdthema geldt van zowel het communautaire beleid op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling als bij de nationale onderzoeksprogramma's.

3. Naast het tegengaan van de klimaatverandering dient de Gemeenschap maatregelen voor te bereiden die gericht zijn op aanpassing aan klimaatverandering, door middel van:

- evaluatie van het communautaire beleid, in het bijzonder voor zover relevant voor klimaatverandering, zodat bij investeringsbeslissingen op passende wijze rekening wordt gehouden met de aanpassing aan klimaatverandering;
- aanmoediging van regionale klimaatmodellering en evaluaties ter voorbereiding van regionale aanpassingsmaatregelen zoals waterbeheer, behoud van de biodiversiteit, het voorkomen van woestijnvorming en overstromingen en ter ondersteuning van de bewustmaking van burgers en bedrijven.

4. Er dient op te worden toegezien dat bij de uitbreiding van de Gemeenschap rekening gehouden wordt met de klimaatproblematiek. Dit vergt onder meer de volgende maatregelen ten behoeve van de kandidaat-lidstaten:

- ondersteuning van capaciteitsvergroting voor de toepassing van binnenlandse maatregelen in het kader van de Kyoto-mechanismen en verbeterde rapportage en monitoring van emissies;
- ondersteuning van een duurzamere vervoers- en energie-sector;
- het zorgen voor verdere versterking van de samenwerking met de kandidaat-lidstaten met betrekking tot klimaatverandering.

5. De bestrijding van de klimaatverandering zal een geïntegreerd deel zijn van het externe beleid van de Europese Unie en een van de prioriteiten vormen in het communautaire beleid voor duurzame ontwikkeling. Dit vergt gezamenlijke en gecoördineerde inspanningen van de Gemeenschap en haar lidstaten met het oog op:

- capaciteitsvergroting om ontwikkelingslanden en landen met een overgangseconomie bij te staan, bijvoorbeeld door

het aanmoedigen van projecten in samenhang met het mechanisme voor schone ontwikkeling (Clean Development Mechanism (CDM)) van het Protocol van Kyoto en gezamenlijke uitvoering (Joint Implementation (JI));

- het voldoen aan de geconstateerde behoeften aan overdracht van technologie;
- steun bij het probleem van aanpassing aan de klimaatverandering in de betrokken landen.

Artikel 6

Doelstellingen en prioritaire actierreinen inzake natuur en biodiversiteit

1. Het in artikel 2 beschreven doel zou moeten worden nagestreefd met de volgende doelstellingen:

- beëindiging van de aantasting van de biodiversiteit, met de bedoeling deze doelstelling uiterlijk in 2010 te verwezenlijken, waaronder het voorkomen en tegengaan van de effecten van agressieve exoten en genotypen;
- bescherming van de natuur en de biodiversiteit tegen schadelijke verontreiniging en passend herstel;
- behoud, passend herstel en duurzaam gebruik van het mariene milieu, de kusten en de wetlands;
- behoud en passend herstel van gebieden met belangrijke landschapswaarden, met inbegrip van teeltgebieden en gevoelige gebieden;
- behoud van soorten en habitats, met bijzondere aandacht voor de voorkoming van habitatverbodding;
- bevordering van een duurzaam gebruik van de bodem, met bijzondere aandacht voor voorkoming van erosie, verslechtering, verontreiniging en woestijnvorming.

2. Deze doelstellingen worden nagestreefd door middel van de volgende prioritaire acties, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, op basis van de bestaande mondiale en regionale verdragen en strategieën en volledige toepassing van de betrokken communautaire besluiten. De ecosysteembenadering, zoals neergelegd in het Verdrag inzake biologische diversiteit⁽¹⁾, moet waar nodig steeds worden gevolgd. Hiervoor is vereist:

a) wat betreft biodiversiteit:

- het zorgen voor de uitvoering van, en het bevorderen van het toezicht op en de evaluatie van de communautaire biodiversiteitsstrategie en de betrokken actieplannen, onder meer door middel van een programma voor het verzamelen van gegevens en informatie, ontwikkeling van geschikte indicatoren, alsmede bevordering van het gebruik van de beste beschikbare technieken en de beste milieupraktijken;
- bevordering van onderzoek naar biodiversiteit, genetische hulpbronnen, ecosystemen en wisselwerkingen met menselijke activiteiten;

⁽¹⁾ PB L 309 van 13.12.1993, blz. 1.

- ontwikkeling van maatregelen om duurzaam gebruik, duurzame productie en duurzame investeringen met betrekking tot biodiversiteit te stimuleren;
 - stimulering van coherente beoordeling, verder onderzoek en samenwerking bij bedreigde soorten;
 - wereldwijde bevordering van een eerlijke en billijke verdeling van de voordelen van het gebruik van genetische hulpbronnen om uitvoering te geven aan artikel 15 van het Verdrag inzake biologische diversiteit betreffende toegang tot genetische hulpbronnen uit derde landen;
 - ontwikkeling van maatregelen die gericht zijn op het voorkomen en beheersen van agressieve exoten, waaronder uitheemse genotypen;
 - vorming van het Natura 2000-netwerk en uitvoering van de noodzakelijke technische en financiële instrumenten en maatregelen die vereist zijn voor de volledige concretisering daarvan en voor de bescherming, buiten de Natura 2000-gebieden, van soorten die onder de habitat- en de vogelrichtlijn beschermd zijn;
 - bevordering van de uitbreiding van het Natura 2000-netwerk tot de kandidaat-lidstaten;
- b) wat betreft ongelukken en rampen:
- bevordering van communautaire coördinatie bij door de lidstaten te nemen maatregelen met betrekking tot ongevallen en natuurrampen, bijvoorbeeld door instelling van een netwerk voor de uitwisseling van praktijken en instrumenten op het gebied van voorkoming;
 - ontwikkeling van verdere maatregelen ter voorkoming van het gevaar voor zware ongevallen, met bijzondere aandacht voor de gevaren van pijplijnen, mijnbouw, vervoer over zee van gevaarlijke stoffen, alsmede ontwikkeling van maatregelen op het gebied van mijnbouwafval;
- c) een thematische strategie voor de bodembescherming, waarin aandacht wordt geschonken aan de voorkoming van onder meer verontreiniging, erosie, woestijnvorming, bodemdegradatie, ruimtebeslag en hydrogeologische risico's en rekening wordt gehouden met de regionale diversiteit, met inbegrip van de specifieke kenmerken van bergachtige en aride gebieden;
- d) bevordering van het duurzame beheer van winningsindustrieën met het oog op de vermindering van de milieueffecten daarvan;
- e) bevordering van de integratie van behoud en herstel van de landschapswaarden in andere beleidsterreinen, waaronder toerisme, rekening houdend met de toepasselijke internationale instrumenten;
- f) bevordering van de integratie van biodiversiteitsoverwegingen in het landbouwbeleid en stimulering van duurzame plattelandsontwikkeling en een multifunctionele en duurzame landbouw door:
- stimulering van een volledig gebruik van de huidige mogelijkheden van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en andere beleidsmaatregelen;
 - stimulering van een meer milieuverantwoorde landbouw, met waar wenselijk extensieve productiemethoden, geïntegreerde landbouwpraktijken, biologische landbouw en agro-biodiversiteit, in toekomstige herzieningen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid, waarbij rekening wordt gehouden met de noodzaak van een evenwichtige benadering van de multifunctionele rol van plattelandsgemeenschappen;
- g) bevordering van duurzaam gebruik van de zee en behoud van mariene ecosystemen, met inbegrip van zeebodems, estuaria en kustgebieden, met bijzondere aandacht voor gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde, door middel van:
- bevordering van een betere integratie van milieuoverwegingen in het gemeenschappelijk visserijbeleid, waarvoor de evaluatie van dit beleid in 2002 een goede gelegenheid is;
 - een thematische strategie voor bescherming en behoud van het mariene milieu, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de voorwaarden en de uitvoeringsverplichtingen van zeeverdragen, en de noodzaak de emissies en effecten van zeevervoer en andere activiteiten op zee en op het land te verminderen;
 - bevordering van een geïntegreerd beheer van de kustzones;
 - verdere bevordering van de bescherming van mariene gebieden, in het bijzonder met het Natura 2000-netwerk en andere bruikbare middelen van de Gemeenschap;
- h) uitvoering en verdere ontwikkeling van strategieën en maatregelen voor bossen in overeenstemming met de bossenstrategie voor de Europese Unie, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel en biodiversiteitsoverwegingen, met daarin de volgende elementen:
- verbetering van de bestaande communautaire maatregelen ter bescherming van de bossen en uitvoering van duurzaam bosbeheer, onder andere door middel van nationale bosprogramma's, in samenhang met plannen voor plattelandsontwikkeling, met meer nadruk op de monitoring van de diverse functies van bossen in overeenstemming met de aanbevelingen die zijn gedaan door de ministeriële conferentie over de bescherming van de bossen in Europa en het Bossenforum van de Verenigde Naties, het Biodiversiteitsverdrag en andere fora;
 - stimulering van een doeltreffende coördinatie van alle beleidssectoren die bij de bosbouw betrokken zijn, met inbegrip van de particuliere sector, en coördinatie van alle belanghebbende partijen die bij bosbouwvraagstukken betrokken zijn;
 - stimulering van een stijging van het marktaandeel van hout dat op een duurzame manier is geproduceerd, onder meer door aanmoediging van certificatie voor duurzaam bosbeheer en van etikettering van daarmee samenhangende producten;
 - continuering van de actieve deelname van de Gemeenschap en de lidstaten in de uitvoering van de mondiale en regionale resoluties en in discussies en onderhandelingen over kwesties die verband houden met bossen;

- bestudering van de mogelijkheden om actieve maatregelen te nemen ter voorkoming en bestrijding van de handel in illegaal gekapt hout;
 - bevordering van het in overweging nemen van klimaatveranderingseffecten in de bosbouw;
- i) wat betreft genetisch gemodificeerde organismen (GGO's):
- ontwikkeling van de bepalingen en methoden voor de risicobeoordeling, identificatie, etikettering en traceerbaarheid van GGO's om effectieve monitoring van en toezicht op gezondheids- en milieu-effecten mogelijk te maken;
 - streven naar snelle bekrachtiging en uitvoering van het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid en ondersteuning van de totstandbrenging van een regelgevingskader in derde landen, waar nodig, met technische en financiële bijstand.
- het bereiken van kwaliteitsniveaus voor grondwater en oppervlaktewater die niet leiden tot significante effecten en risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu en het waarborgen dat de winningshoeveelheden uit de watervoorraden op lange termijn duurzaam zijn;
 - het bereiken van luchtkwaliteitsniveaus die geen significante negatieve effecten en risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu tot gevolg hebben;
 - aanzienlijke vermindering van het aantal mensen dat regelmatig en langdurig is blootgesteld aan een gemiddeld geluidshinderniveau, met name afkomstig van het verkeer, dat volgens wetenschappelijke studies schadelijke gevolgen heeft voor de volksgezondheid, en voorbereiding van de volgende fase in de werkzaamheden met de lawaairichtlijn.
2. Deze doelstellingen worden nagestreefd door middel van de volgende prioritaire acties:

- a) versterking van communautaire onderzoekprogramma's en wetenschappelijke kennis, en bevordering van de internationale coördinatie van nationale onderzoekprogramma's, ter ondersteuning voor het bereiken van de doelstellingen inzake gezondheid en milieu, en in het bijzonder:

- bepaling van en aanbevelingen voor de prioritaire gebieden voor onderzoek en actie, waaronder de potentiële risico's voor de gezondheid van bronnen van elektromagnetische straling met bijzondere aandacht voor de ontwikkeling en validatie van alternatieve methoden voor dierproeven, met name op het gebied van de chemische veiligheid;
- definiëring en ontwikkeling van indicatoren van gezondheid en milieu;
- herbestudering, ontwikkeling en bijstelling van de huidige normen en grenswaarden op gezondheidsgebied, waar nodig ook aangaande de effecten op potentieel kwetsbare groepen, bijvoorbeeld kinderen of ouderen en de synergieën en de wederzijdse effecten van diverse verontreinigende stoffen;
- evaluatie van tendensen en totstandbrenging van een systeem van vroegtijdige waarschuwing voor nieuwe of opkomende problemen.

- b) wat betreft chemische stoffen:

- de verantwoordelijkheid voor het genereren van kennis omtrent alle chemische stoffen (zorgplicht) en voor de risicobeoordeling van het gebruik, ook in producten, en de terugwinning en verwijdering ervan, bij de fabrikanten, de importeurs en de verdere gebruikers in de productketen leggen;
- ontwikkeling van een samenhangend systeem, op basis van een gedifferentieerde aanpak, dat niet van toepassing is op chemische stoffen die in zeer geringe hoeveelheden worden gebruikt, voor het testen, de risicobeoordeling en de risicobeheersing van nieuwe en bestaande stoffen, met testprocedures die de noodzaak van dierproeven tot een minimum beperken en alternatieve testmethoden ontwikkelen;

Artikel 7

Doelstellingen en prioritaire actieterreinen inzake milieu en gezondheid en levenskwaliteit

1. Het in artikel 2 beschreven doel zou moeten worden nagestreefd met de volgende doelstellingen, de toepasselijke normen, richtsnoeren en programma's van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in aanmerking genomen:

- verwerving van een beter inzicht in de bedreigingen voor het milieu en de gezondheid van de mens, teneinde maatregelen ter voorkoming en vermindering van die bedreigingen te kunnen nemen;
- bijdragen aan een betere levenskwaliteit door middel van een geïntegreerde aanpak die voornamelijk op stedelijke gebieden is gericht;
- ernaar streven te bewerkstelligen dat binnen één generatie (2020) chemische stoffen alleen worden geproduceerd en gebruikt op een manier die geen significante negatieve effecten op de gezondheid en het milieu hebben, vanuit de erkenning dat de huidige lacunes in de kennis over eigenschappen, gebruik en verwijdering van chemische stoffen en blootstelling daaraan moet worden weggewerkt;
- chemische stoffen die gevaarlijk zijn zouden moeten worden vervangen door veiliger chemische stoffen of door veiliger alternatieve technologieën die geen gebruik van chemische stoffen vereisen, teneinde de risico's voor mens en milieu te beperken;
- vermindering van de effecten van pesticiden op de menselijke gezondheid en het milieu en meer in het algemeen totstandbrenging van een duurzamer gebruik van pesticiden en een significante algemene vermindering van de risico's en van het gebruik van pesticiden die strookt met de noodzakelijke gewasbescherming. Thans gebruikte pesticiden die persistent of bio-accumulerend of giftig zijn of andere tot bezorgdheid aanleiding gevende eigenschappen hebben, zouden waar mogelijk moeten worden vervangen door minder gevaarlijke;

- ervoor zorgen dat voor tot bezorgdheid aanleiding gevende chemische stoffen versnelde risicobeoordelingsprocedures worden toegepast en dat tot ernstige bezorgdheid aanleiding gevende stoffen, met inbegrip van kankerverwekkende, mutagene of voor de voortplanting giftige stoffen en stoffen met kenmerken van persistente organische verontreiniging (POP) alleen in gerechtvaardigde, welbepaalde gevallen worden gebruikt, nadat daarvoor een vergunning is verleend;
 - ervoor zorgen dat de resultaten van risicobeoordeling van chemische stoffen op alle gebieden van de communautaire wetgeving waarbij chemische stoffen worden gereguleerd, volledig in aanmerking worden genomen, en dat dubbel werk wordt voorkomen;
 - criteria vaststellen om stoffen die persistent en bioaccumulerend en giftig zijn, en stoffen die zeer persistent en zeer bioaccumulerend zijn, aan te merken als tot ernstige bezorgdheid aanleiding gevende stoffen en de toevoeging overwegen van bekende hormoonontregelaars, wanneer erkende testmethoden en criteria overeengekomen zijn;
 - ervoor zorgen dat de voornaamste maatregelen die nodig zijn met het oog op de genoemde doelstellingen snel worden uitgewerkt zodat zij voor de toetsing halverwege van kracht kunnen worden;
 - zorg dragen voor openbaarheid van de niet-vertrouwelijke informatie in het Gemeenschapsregister van chemicaliën (REACH-register);
- c) wat betreft pesticiden:
- volledige uitvoering en toetsing van de doelmatigheid van het geldende regelgevingskader⁽¹⁾ om bij wijziging een hoog beschermingsniveau te bieden. Deze herziening kan, in voorkomend geval, een vergelijkende beoordeling en de ontwikkeling van communautaire vergunningsprocedures voor het op de markt brengen omvatten;
 - een thematische strategie inzake het duurzame gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, gericht op:
 - i) beperking tot een minimum van de gevaren en de risico's voor de gezondheid en het milieu van het gebruik van pesticiden;
 - ii) verbeterde controles op het gebruik en de distributie van pesticiden;
 - iii) vermindering van de gehalten aan schadelijke werkzame stoffen, onder meer door vervanging van de gevaarlijkste stoffen door veiliger, met inbegrip van niet-chemische, alternatieven;
 - iv) stimulering van de toepassing van teelten waarbij weinig of geen pesticiden gebruikt worden, onder meer door bewustmaking van de gebruikers, bevordering van het gebruik van codes van goede praktijken en bevordering van overweging van de eventuele toepassing van financiële instrumenten;
- d) wat betreft chemische stoffen en pesticiden:
- streven naar snelle bekrachtiging van het Verdrag van Rotterdam inzake de procedure met betrekking tot voorafgaande geïnformeerde toestemming (PIC) ten aanzien van bepaalde gevaarlijke chemische stoffen en pesticiden in de internationale handel en van het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische stoffen;
 - wijziging van Verordening (EEG) nr. 2455/92⁽²⁾ betreffende de in- en uitvoer van bepaalde gevaarlijke chemische stoffen teneinde die in overeenstemming te brengen met het Verdrag van Rotterdam, verbetering van de procedurele regelingen ervan en verbetering van de informatieverstrekking aan ontwikkelingslanden;
 - ondersteuning van de verbetering van het beheer van chemische stoffen en pesticiden in ontwikkelingslanden en kandidaat-lidstaten, waaronder het verwijderen van voorraden van in onbruik geraakte pesticiden, onder meer door projecten voor die verwijdering te ondersteunen;
 - bijdragen tot de internationale inspanningen voor het uitstippelen van een strategische aanpak van het internationale beheer van chemische stoffen;
- e) wat betreft het duurzame gebruik en de hoge kwaliteit van water:
- zorgdragen voor een hoog niveau van bescherming van oppervlaktewater en grondwater, voorkoming van verontreiniging en bevordering van duurzaam watergebruik;
 - toewerken naar volledige uitvoering van de kaderrichtlijn water⁽³⁾, streven naar een goede ecologische, chemische en kwantitatieve watertoestand en een samenhangend en duurzaam waterbeheer;
 - ontwikkeling van maatregelen, gericht op stopzetting van lozingen, emissies en verliezen van prioritair gevaarlijke stoffen, overeenkomstig de bepalingen van de kaderrichtlijn waterbeleid;
 - zorgdragen voor een hoog niveau van bescherming van zwemwater, waaronder de herziening van de zwemwaterrichtlijn⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Richtlijn 91/414/EEG van de Raad van 15 juli 1991 betreffende het op de markt brengen van gewasbeschermingsmiddelen (PB L 230 van 19.8.1991, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/49/EG van de Commissie (PB L 176 van 29.6.2001, blz. 61).

⁽²⁾ PB L 251 van 29.8.1992, blz. 13. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2247/98 (PB L 282 van 20.10.1998, blz. 12).

⁽³⁾ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).

⁽⁴⁾ Richtlijn 76/160/EEG van de Raad van 8 december 1975 betreffende de kwaliteit van het zwemwater (PB L 31 van 5.2.1976, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van 1994.

- zorgdragen voor integratie van de ideeën en de benadering van de kaderrichtlijn water en van andere waterbeschermingsrichtlijnen op andere communautaire beleidssterreinen;
- f) wat betreft luchtkwaliteit zou de ontwikkeling en uitvoering van de maatregelen van artikel 4 betreffende de sectoren vervoer, industrie en energie verenigbaar moeten zijn met en moeten bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit. Geplande maatregelen zijn verder:
- verbetering van de bewaking en beoordeling van de luchtkwaliteit, met inbegrip van de depositie van verontreinigende stoffen, en de informatieverstrekking aan het publiek, waaronder de ontwikkeling en het gebruik van indicatoren;
 - een thematische strategie ter versterking van een samenhangend en geïntegreerd beleid op het gebied van luchtverontreiniging om prioriteiten voor verdere maatregelen vast te stellen, evaluatie en waar nodig bijstelling van luchtkwaliteitsnormen en nationale emissieplafonds, gericht op de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling om de kritische belasting en niveaus niet te overschrijden, en ontwikkeling van betere systemen voor het verzamelen van informatie, het opstellen van modellen en het opmaken van prognoses;
 - aanneming van passende maatregelen betreffende ozon op leefniveau en deeltjes;
 - onderzoek naar de luchtkwaliteit binnen een gebouw en de invloed ervan op de gezondheid, met waar nodig aanbevelingen voor toekomstige maatregelen;
 - vervulling van een leidende rol in de onderhandelingen en de uitvoering van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken;
 - vervulling van een leidende rol in de onderhandelingen over en versterking van de betrekkingen en wisselwerking met internationale processen die bijdragen tot schone lucht in Europa;
 - verdere ontwikkeling van specifieke communautaire instrumenten voor de vermindering van emissies van relevante broncategorieën;

g) wat betreft lawaai:

- aanvulling en verdere verbetering van maatregelen, met inbegrip van passende typegoedkeuringsprocedures, inzake geluidsemissies van diensten en producten, in het bijzonder motorvoertuigen, met inbegrip van maatregelen ter beperking van het geluid van de wisselwerking tussen banden en wegoppervlak voorzover dat de verkeersveiligheid niet in gevaar brengt, van spoorwegvoertuigen, vliegtuigen en stationaire machines;
- ontwikkeling en uitvoering van instrumenten om het verkeerslawaai waar nodig te temperen, bijvoorbeeld door middel van vermindering van de vraag naar vervoer, overschakeling naar minder lawaaiige vormen van vervoer en bevordering van technische maatregelen en van een duurzame vervoersplanning;

h) wat betreft het stedelijk milieu:

- een thematische strategie die een geïntegreerde horizontale aanpak op alle communautaire beleidsterreinen bevordert en de kwaliteit van het stedelijk milieu verbetert, waarbij rekening wordt gehouden met de vooreringen bij de toepassing van het bestaande samenwerkingskader⁽¹⁾, dat waar nodig herzien wordt, en gericht is op:
 - de bevordering van de Lokale Agenda 21;
 - de beperking van de koppeling tussen economische groei en de vraag naar reizigersvervoer;
 - de noodzaak van een groter aandeel in het verkeer van openbaar vervoer, spoorwegvervoer, vervoer over de binnenwateren, en verplaatsing te voet en per fiets;
 - de noodzaak om het hoofd te bieden aan de toenemende omvang van het vervoer en om de groei van het vervoer in verregaande mate los te koppelen van die van het BBP;
 - de noodzaak het gebruik van voertuigen met een lage emissie in het openbaar vervoer te bevorderen;
 - overweging van indicatoren voor het stedelijk milieu.

Artikel 8

Doelstellingen en prioritair actieterrain inzake duurzaam gebruik en beheer van hulpbronnen en afval

1. Het in artikel 2 beschreven doel zou moeten worden nagestreefd met de volgende doelstellingen:
 - ernaar streven te waarborgen dat het gebruik van hulpbronnen en de daaraan gekoppelde effecten de draagkracht van het milieu niet te boven gaan en de koppeling tussen economische groei en het gebruik van hulpbronnen verbreken. In verband hiermee wordt eraan herinnerd dat er voor de Gemeenschap een indicatief streefcijfer van 22 % elektriciteitsproductie uit hernieuwbare energiebronnen is vastgesteld voor 2010 met het oog op een drastische verbetering van het rendement van hulpbronnen en energie;
 - realisering van een significante algehele vermindering van de hoeveelheden afval door initiatieven voor afvalpreventie, een hoger rendement van de hulpbronnen en een verschuiving naar duurzamere productie- en consumptiepatronen;
 - een significante vermindering van de hoeveelheid afval die wordt verwijderd en van de geproduceerde hoeveelheden gevaarlijke afvalstoffen, waarbij een verhoging van de emissie naar lucht, water en bodem wordt voorkomen;

⁽¹⁾ Besluit nr. 1411/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 (PB L 191 van 13.7.2001, blz. 1)(zie doc. PE-CONS 3608/1/01 REV 1).

— bevordering van hergebruik, en voor afval dat nog ontstaat zou het gevaarlijke karakter ervan beperkt moeten worden en zou het afval zo weinig mogelijk risico's met zich mee moeten brengen; nuttige toepassing, en vooral recycling, verdient de voorkeur; de hoeveelheid te verwijderen afval moet tot een minimum beperkt blijven en dat afval moet op veilige wijze worden verwijderd; afval dat voor verwijdering bestemd is, moet zo dicht mogelijk bij de plaats van ontstaan worden verwerkt, voorzover dit niet leidt tot een afname van de efficiëntie van afvalverwerking.

2. Deze doelstellingen moeten worden nagestreefd met inachtneming van het geïntegreerde productbeleid en de relevante communautaire strategie voor het afvalbeheer ⁽¹⁾ door middel van het volgende prioritaire actieterrein:

- i) ontwikkeling van een thematische strategie voor het duurzame gebruik en beheer van hulpbronnen, die onder meer het volgende omvat:
 - a) een schatting van de materialen- en afvalstoffenstromen in de Gemeenschap, met inbegrip van invoer en uitvoer, bijvoorbeeld door gebruik te maken van materiaalstroomanalyse;
 - b) een beoordeling van de doeltreffendheid van de beleidsmaatregelen en het effect van subsidies in verband met natuurlijke rijkdommen en afval;
 - c) de vaststelling van doelstellingen en streefcijfers voor een efficiënt gebruik van de hulpbronnen en de beperking van het gebruik ervan, waarbij ontkoppeling plaatsvindt tussen economische groei en negatieve milieueffecten;
 - d) het bevorderen van winnings- en productiemethoden en -technieken waarmee milieuefficiëntie en het duurzame gebruik van grondstoffen, energie, water en andere hulpbronnen gestimuleerd wordt;
 - e) de ontwikkeling en toepassing van een brede scala van instrumenten, waaronder onderzoek, overdracht van technologie, marktinstrumenten en economische instrumenten, beste-praktijkprogramma's en indicatoren voor een efficiënt gebruik van de hulpbronnen;
- ii) ontwikkeling en toepassing van maatregelen inzake afvalpreventie en -beheer, onder andere door middel van
 - a) de opstelling van een reeks kwantitatieve en kwalitatieve reductiedoelstellingen voor al het afval dat van belang is, die op Gemeenschapsniveau uiterlijk 2010 moeten worden bereikt. De Commissie wordt verzocht uiterlijk 2002 een voorstel voor die streefcijfers te doen;
 - b) het bevorderen van het ontwikkelen van ecologisch verantwoorde en duurzame producten;
 - c) het bewust maken van het publiek van zijn potentiële bijdrage aan de vermindering van de hoeveelheden afval;
 - d) het formuleren van operationele maatregelen om de afvalpreventie te stimuleren, b.v. door stimulering van hergebruik en nuttige toepassing, de geleidelijke afschaffing van bepaalde stoffen en materialen door productgebonden maatregelen;

- e) de ontwikkeling van nieuwe indicatoren op het gebied van afvalbeheer;
- iii) ontwikkeling van een thematische strategie inzake afvalrecycling, met inbegrip van onder meer:
 - a) maatregelen, gericht op scheiding aan de bron, inzameling en recycling van prioritaire afvalstromen;
 - b) nadere uitwerking van de verantwoordelijkheid van de producent;
 - c) ontwikkeling en overdracht van milieuverantwoorde technieken voor de recycling, bewerking en verwerking van afval;
- iv) het uitwerken of herzien van wetgeving betreffende afval, met inbegrip van onder meer bouw- en sloopafval, zuiveringsslib ⁽²⁾, biologisch afbreekbaar afval, verpakkingen ⁽³⁾, batterijen ⁽⁴⁾ en vervoer van afvalstoffen ⁽⁵⁾, het duidelijk onderscheiden van wat afval en wat geen afval is en het ontwikkelen van passende criteria voor de verdere uitwerking van de bijlagen IIA en IIB van de kaderrichtlijn betreffende afvalstoffen ⁽⁶⁾.

Artikel 9

Doelstellingen en prioritaire actieterranen inzake internationale milieuproblemen

1. Het in artikel 2 in het licht van de internationale problematiek beschreven doel en de internationale dimensie van de vier prioritaire milieuctieterranen van het programma houden in dat de volgende doelstellingen moeten worden nagestreefd:

- het nastreven op internationaal niveau van een ambitieus milieubeleid, met bijzondere aandacht voor de draagkracht van het wereldmilieu;
- de verdere bevordering van duurzame consumptie- en productiepatronen op internationaal niveau;
- toewerken naar de wederzijdse ondersteuning van beleid en maatregelen op het gebied van handel en milieu.

⁽²⁾ Richtlijn 86/278/EEG van de Raad van 12 juni 1986 betreffende de bescherming van het milieu, in het bijzonder de bodem, bij het gebruik van zuiveringsslib in de landbouw (PB L 181 van 4.7.1986, blz. 6-12). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van 1995.

⁽³⁾ Richtlijn 94/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende verpakking en verpakkingsafval (PB L 365 van 31.12.1994, blz. 10). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Besluit 1999/177/EG van de Commissie (PB L 56 van 11.3.1999, blz. 47).

⁽⁴⁾ Richtlijn 93/86/EEG van de Commissie van 4 oktober 1993 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 91/157/EEG van de Raad inzake batterijen en accu's die gevaarlijke stoffen bevatten (PB L 264 van 23.10.1993, blz. 51).

⁽⁵⁾ Verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (PB L 30 van 6.2.1993, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Besluit 1999/816/EG (PB L 316 van 10.12.1999, blz. 45).

⁽⁶⁾ Richtlijn 75/442/EEG van de Raad van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen (PB L 194 van 25.7.1975, blz. 39). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Besluit 96/350/EG van de Commissie (PB L 135 van 6.6.1996, blz. 32).

⁽¹⁾ Resolutie van de Raad van 24 februari 1997 betreffende een communautaire strategie voor het afvalbeheer (PB C 76 van 11.3.1997, blz. 1).

2. Deze doelstellingen zullen worden nagestreefd door middel van de volgende prioritaire acties:

- a) integratie van milieubeschermingseisen op alle terreinen van het externe beleid van de Gemeenschap, met inbegrip van handel en ontwikkelingssamenwerking, teneinde tot duurzame ontwikkeling te komen, door onder meer de opstelling van richtsnoeren;
- b) vaststelling van een reeks coherente streefdoelen voor milieu en ontwikkeling waarvan de aanneming, als onderdeel van een „nieuw mondiaal akkoord of pact”, tijdens de topconferentie over duurzame ontwikkeling in 2002 moet worden nagestreefd;
- c) toewerken naar een versterking van het internationale milieubeheer door een geleidelijke versterking van de multilaterale samenwerking en het institutionele kader, met inbegrip van de middelen;
- d) nastreven van snelle bekrachtiging, doeltreffende naleving en handhaving van internationale verdragen en overeenkomsten op milieugebied waarbij de Gemeenschap partij is;
- e) bevordering van duurzame milieupraktijken bij externe investeringen en exportkredieten;
- f) intensivering van de inspanningen op internationaal niveau om een consensus te bereiken over methoden voor de evaluatie van risico's voor de gezondheid en het milieu, alsmede risicobeheersingsmethoden, met inbegrip van toepassing van het voorzorgsbeginsel;
- g) verwezenlijking van wederzijdse ondersteuning van de handel en de behoefte aan milieubescherming, door voldoende rekening te houden met de milieudimensie in de beoordeling van duurzaamheidseffecten van multilaterale handelsovereenkomsten toe te passen in een vroeg stadium van de onderhandelingen daarover en door ernaar te handelen;
- h) verdere bevordering van een wereldhandelsstelsel dat multilaterale en regionale milieuovereenkomsten en het voorzorgsbeginsel ten volle erkent, en de kansen voor de handel in duurzame en milieuvriendelijke producten en diensten verbetert;
- i) bevordering van grensoverschrijdende samenwerking op milieugebied met aangrenzende landen en gebieden;
- j) bevordering van meer samenhang in het beleid door verbanden te leggen tussen de in het kader van de verschillende verdragen verrichte werkzaamheden, onder meer de beoordeling van het verband tussen biodiversiteit en klimaatverandering en de integratie van biodiversiteitsoverwegingen in de uitvoering van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering en het Protocol van Kyoto.

Artikel 10

Beleidsvorming op milieugebied

De in artikel 2 beschreven doelstellingen inzake beleidsvorming op milieugebied op basis van participatie en de beste beschikbare wetenschappelijke kennis en de in artikel 3 uiteengezette

strategische benaderingen worden nagestreefd door middel van de volgende prioritaire acties:

- a) ontwikkeling van verbeterde mechanismen en algemene regels en beginselen van goed bestuur, waarbinnen in alle stadia een brede en uitgebreide raadpleging van de betrokken partijen plaatsvindt, teneinde tot de meest doeltreffende keuzen te komen en om te bewerkstelligen dat de voor te stellen maatregelen het beste resultaat opleveren voor het milieu en voor duurzame ontwikkeling;
- b) versterking van de deelname van NGO's op milieugebied aan het dialoogproces door middel van behoorlijke ondersteuning, onder meer met financiële middelen van de Gemeenschap;
- c) verbetering van de beleidsvormingsprocedure door middel van:
 - beoordeling vooraf van de mogelijke effecten, met name milieueffecten, van nieuwe beleidslijnen, met inbegrip van het alternatief van niets ondernemen en van de wetgevingsvoorstellen, alsmede publicatie van de resultaten;
 - beoordeling achteraf van de mate waarin de milieudoelstellingen met de bestaande maatregelen werkelijk naderbij gebracht worden.
- d) bewerkstelligen dat het milieu en speciaal de in het programma vastgestelde prioritaire actieruimten een hoofd-prioriteit vormen in de communautaire onderzoeksprogramma's. De onderzoekbehoefte en -prioriteiten op milieugebied zouden in de context van het communautaire kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling op gezette tijden moeten worden getoetst. Daarnaast zou gezorgd moeten worden voor een betere coördinatie van het door de lidstaten verrichte milieuonderzoek, onder meer met het oog op een betere toepassing van de resultaten;
 - contacten leggen tussen milieufactoren en andere actoren op het gebied van informatie, opleiding, onderzoek, onderwijs en beleid;
- e) op gezette tijden informatie verschaffen, te beginnen in 2003, die mede als basis kan dienen voor:
 - beleidsbeslissingen over het milieu en duurzame ontwikkeling,
 - de follow-up en evaluatie van sectoriale integratiestrategieën en van de strategie voor duurzame ontwikkeling,
 - voorlichting van het brede publiek.

De productie van deze informatie zal ondersteund worden door regelmatige verslagen van het Europees Milieuagentschap en andere betrokken organen. De informatie zal met name bestaan uit:

 - bepalende milieu-indicatoren,
 - indicatoren inzake de toestand van het milieu en de trends in de ontwikkeling daarvan,
 - integratie-indicatoren;

- f) evaluatie en regelmatige toetsing van de informatie- en rapportagesystemen met het oog op een coherenter en doeltreffender systeem waarmee kan worden gezorgd voor efficiënte rapportage van hoge kwaliteit, en voor vergelijkbare en relevante milieugegevens en informatie. De Commissie wordt verzocht daartoe zo spoedig mogelijk een voorstel in te dienen. Monitoring, gegevensverzameling en rapportagevoorschriften moeten in de toekomstige milieuwetgeving doeltreffend worden aangepakt;
- g) versterking van de ontwikkeling en het gebruik van aardobservatiesystemen en -instrumenten (b.v. met satelliettechniek) ter ondersteuning van beleidsvorming en uitvoering van het beleid.

Artikel 11

Monitoring en evaluatie van de resultaten

1. De Commissie evalueert de voortgang op het gebied van de uitvoering van het programma en de gerelateerde trends en vooruitzichten voor het milieu in het vierde jaar van de looptijd ervan. Deze evaluatie vindt plaats op basis van een breed pakket

van indicatoren. De Commissie legt deze tussentijdse rapportage aan het Europees Parlement en de Raad voor, samen met de wijzigingsvoorstellen die zij nodig acht.

2. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad in de loop van het laatste jaar van de looptijd van het programma een eindbeoordeling van het programma en de stand van zaken en vooruitzichten op milieugebied voor.

Artikel 12

Dit besluit wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Gedaan te Brussel, 22 juli 2002.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

P. S. MØLLER

VERORDENING (EG) Nr. 1601/2002 VAN DE COMMISSIE**van 9 september 2002****tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3223/94 van de Commissie van 21 december 1994 houdende uitvoeringsbepalingen van de invoerregeling voor groenten en fruit ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1498/98 ⁽²⁾, en met name op artikel 4, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EG) nr. 3223/94 zijn op grond van de multilaterale handelsbesprekingen in het kader van de Uruguayronde de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de periodes die in de bijlage bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt.

- (2) Op grond van de bovenvermelde criteria moeten de forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld op de in de bijlage bij deze verordening vermelde niveaus,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 3223/94 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld zoals aangegeven in de tabel in de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 10 september 2002.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 9 september 2002.

Voor de Commissie
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Directeur-generaal Landbouw

⁽¹⁾ PB L 337 van 24.12.1994, blz. 66.

⁽²⁾ PB L 198 van 15.7.1998, blz. 4.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 9 september 2002 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit

(in EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
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⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 2020/2001 van de Commissie (PB L 273 van 16.10.2001, blz. 6). De code „999” staat voor „andere oorsprong”.

**VERORDENING (EG) Nr. 1602/2002 VAN DE COMMISSIE
van 9 september 2002**

houdende vaststelling van bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 1999/105/EG van de Raad inzake de machtiging van lidstaten om het verkopen van gespecificeerd bosbouwkundig teeltmateriaal aan de eindgebruiker te verbieden

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 1999/105/EG van de Raad van 22 december 1999 betreffende het in de handel brengen van bosbouwkundig teeltmateriaal ⁽¹⁾, en met name op artikel 17, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 17, lid 1, van Richtlijn 1999/105/EG dienen de lidstaten er zorg voor te dragen dat bosbouwkundig teeltmateriaal dat overeenkomstig deze richtlijn in de handel wordt gebracht, aan geen andere beperkingen ten aanzien van zijn kenmerken, eisen inzake onderzoek en inspectie, etikettering en sluiting van de verpakking wordt onderworpen dan die waarin de richtlijn voorziet.
- (2) Onder bepaalde voorwaarden kunnen lidstaten worden gemachtigd om het verkopen, met het oog op zaaien of planten op hun grondgebied, van gespecificeerd bosbouwkundig teeltmateriaal dat ongeschikt is voor gebruik op hun grondgebied, aan de eindverbruiker te verbieden.
- (3) Deze machtiging wordt slechts verleend wanneer aangenomen mag worden dat het gebruik van het bedoelde bosbouwkundig teeltmateriaal wegens de fenotypische of genetische kenmerken ervan een ongunstig effect zou hebben op de bosbouw, het milieu, de genetische rijkdommen of de biologische diversiteit in die lidstaat.
- (4) Teneinde de Commissie in de gelegenheid te stellen met kennis van zaken te beslissen, moet elke aanvraag tot machtiging vergezeld gaan van terzake relevante bewijsstukken en van informatie betreffende het herkomstgebied of de oorsprong van het bosbouwkundig teeltmateriaal en de uitkomsten van proeven, wetenschappelijk onderzoek en bosbouwpraktijken. De vereiste informatie moet worden gespecificeerd.
- (5) Teneinde een lidstaat bij te staan bij de voorbereiding van een aanvraag, dienen de andere lidstaten op verzoek alle relevante informatie beschikbaar te stellen over het herkomstgebied of de oorsprong, alsmede de nationale lijsten van uitgangsmateriaal voor de productie van bosbouwkundig teeltmateriaal.
- (6) Een kopie van de aanvraag moet terzelfder tijd worden toegezonden aan de lidstaat waar het herkomstgebied of de oorsprong ligt, teneinde die lidstaat de gelegenheid te geven de Commissie in kennis te stellen van zijn standpunt.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor teeltmateriaal voor land-, tuin- en bosbouw,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Een lidstaat die wenst te worden gemachtigd om de verkoop van gespecificeerd bosbouwkundig teeltmateriaal aan de eindverbruiker te verbieden op grond van artikel 17, lid 2, van Richtlijn 1999/105/EG, dient daartoe een aanvraag in bij de Commissie waarin hij verklaart waarom naar zijn mening aan de in artikel 17, lid 2, vastgestelde voorwaarden wordt voldaan. De aanvraag gaat vergezeld van de nodige bewijsstukken en informatie als bepaald in de leden 2 tot en met 5.
2. Kaarten en gedetailleerde gegevens over het herkomstgebied of de oorsprong van het materiaal moeten bij de aanvraag worden gevoegd, samen met de nodige bewijsstukken waaruit de in de bijlage vastgestelde verschillen inzake klimaat en de ecologische gegevens zijn vermeld.
3. De uitkomsten van proeven of wetenschappelijk onderzoek of de resultaten van bosbouwpraktijken, waaruit blijkt waarom het materiaal ongeschikt is voor gebruik op zijn grondgebied of een deel daarvan, wanneer een verbod op dat gebruik wordt voorgesteld, moeten bij de aanvraag worden gevoegd. Ook details over de proeven, bijvoorbeeld layout, beoordelingsprocedure en gegevensanalyse moeten worden meegedeeld. De proeven moeten zijn uitgevoerd op plaatsen die relevant zijn qua type en met inachtneming van de eisen die zijn vervat in punt 1 van bijlage V bij Richtlijn 1999/105/EG. Ook moeten gedetailleerde gegevens worden verstrekt over de personen die de proeven hebben uitgevoerd, en moet worden aangegeven of de resultaten door deskundigen zijn bekeken (peer review) of zijn gepubliceerd.
4. Met betrekking tot de resultaten van wetenschappelijk onderzoek, moeten gedetailleerde gegevens worden meegedeeld over dat onderzoek, bijvoorbeeld layout, gegevensbronnen, beoordelingsprocedure en cijfergegevens.
5. Met betrekking tot de resultaten van bosbouwpraktijken moeten informatie en documentatie worden verstrekt over het overleven en ontwikkelen van bosbouwkundig teeltmateriaal, onder meer over de groei.

Artikel 2

Met betrekking tot aanvragen om de verkoop te verbieden van bosbouwkundig teeltmateriaal van de categorie „van bekende origine” of „geselecteerd”, verkregen uit erkend uitgangsmateriaal in de vorm van zaadbronnen of opstanden, zorgt de lidstaat die het materiaal wenst te verbieden, voor een beoordeling van het niet-geschikt zijn, onder verwijzing naar het herkomstgebied.

⁽¹⁾ PB L 11 van 15.1.2000, blz. 17.

Artikel 3

Met betrekking tot aanvragen om de verkoop te verbieden van bosbouwkundig teeltmateriaal van de categorieën „gekeurd” of „getest”, verkregen uit erkend uitgangsmateriaal in de vorm van zaadgaarden, ouderplanten van een familie, klonen of mengsels van klonen, zorgt de lidstaat die het materiaal wenst te verbieden, voor een beoordeling van het niet-geschikt zijn, onder verwijzing naar de individuele toegelaten eenheden.

Bovenop de in artikel 10 van Richtlijn 1999/105/EG genoemde gegevens moeten, op verzoek, de volgende gegevens worden verstrekt:

- a) de selectiecriteria die zijn gebruikt voor de componenten van het uitgangsmateriaal;
- b) de samenstelling van het uitgangsmateriaal;
- c) het herkomstgebied/de herkomstgebieden waar de oorspronkelijke componenten zijn geselecteerd.

Artikel 4

1. Teneinde de lidstaat die een aanvraag als bedoeld in artikel 1 wenst in te dienen, bij te staan, stellen de andere

lidstaten op verzoek van de lidstaat die een aanvraag voorbereidt, de kaarten en informatie ter beschikking die betrekking hebben op het weer en de ecologische situatie in het herkomstgebied van het bosbouwkundig teeltmateriaal waarvoor de machtiging om het verkopen aan de eindgebruiker te verbieden, wordt gevraagd.

2. Op het moment waarop de aanvraag tot machtiging bij de Commissie wordt ingediend, wordt ook een kopie ervan toegezonden aan de lidstaat waar het herkomstgebied of de oorsprong van het te verbieden materiaal gelegen is.

3. De in lid 2 bedoelde lidstaat heeft drie maanden tijd om de aanvraag te bestuderen en zijn standpunt aan de Commissie te melden. Indien daartoe gegronde redenen bestaan kan de Commissie, op verzoek van die lidstaat, deze periode verlengen.

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2003.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 9 september 2002.

Voor de Commissie

David BYRNE

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Lijst van de door een lidstaat te verstrekken informatie ter ondersteuning van een aanvraag op grond van artikel 17, lid 2, van Richtlijn 1999/105/EG van de Raad

1. Gegevens over de soorten die op het grondgebied of een deel daarvan groeien: inheems of binnengebracht.
 2. Kaarten en verwijzingen naar het herkomstgebied of de toegelaten eenheid van het bosbouwkundig teeltmateriaal waarvoor de aanvraag wordt ingediend.
 3. Omschrijving van het grondgebied of het deel van het grondgebied waarvoor de aanvraag om het verkopen van het materiaal aan de eindgebruiker met het oog op zaaien of planten te verbieden, wordt ingediend.
 4. Gegevens betreffende het weer in het herkomstgebied of de toegelaten eenheid als vermeld in punt 2 en het grondgebied of deel daarvan als vermeld in punt 3:
 - a) totale neerslag per jaar (mm);
 - b) neerslag tijdens het groeiseizoen (mm) met vermelding van de maanden waarin het regent;
 - c) temperatuur:
 - jaargemiddelde °C,
 - gemiddelde in de koudste maand °C,
 - gemiddelde in de warmste maand °C;
 - d) lengte van het groeiseizoen (dagen boven 5 °C of soortgelijke maatregel).
 5. Ecologische gegevens betreffende het herkomstgebied of de toegelaten eenheid als bedoeld in punt 2 en het grondgebied of deel daarvan als bedoeld in punt 3:
 - a) hoogte-interval,
 - b) belangrijkste geologische formaties,
 - c) belangrijkste bodemtypes.
-

VERORDENING (EG) Nr. 1603/2002 VAN DE COMMISSIE

van 9 september 2002

tot wijziging van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1535/2002 van de Commissie van 28 augustus 2002 houdende afwijking van Verordening (EG) nr. 1251/1999 van de Raad tot instelling van een steunregeling voor producenten van bepaalde akkerbouwgewassen, ten aanzien van de areaalbetalingen voor bepaalde akkerbouwgewassen en van de betalingen voor braaklegging voor het verkoopseizoen 2002/2003 ten behoeve van de producenten in bepaalde Duitse gebieden

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1251/1999 van de Raad van 17 mei 1999 tot instelling van een steunregeling voor producenten van bepaalde akkerbouwgewassen ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1038/2001 ⁽²⁾, en met name op artikel 9,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens Verordening (EG) nr. 1535/2002 ⁽³⁾ mag Duitsland een voorschot voor het verkoopseizoen 2002/2003 ten bedrage van maximaal 50 % van de areaalbetalingen voor akkerbouwgewassen, inbegrepen de bijkomende steun voor durumtarwe, en van de betalingen voor braaklegging uitkeren aan de producenten in de in de bijlage bij deze verordening genoemde gebieden die in augustus 2002 door overstromingen zijn geteisterd.
- (2) Gezien de ontwikkeling van de situatie in bepaalde gebieden in Mecklenburg-Vorpommern en Schleswig-Holstein en rekening houdend met de budgettaire situatie, is het dienstig Duitsland toe te staan om vóór 16 november 2002 voorschotten op de areaalbetalingen voor akkerbouwgewassen en op de betalingen voor

braaklegging voor het verkoopseizoen 2002/2003 uit te keren voor extra gebieden in Mecklenburg-Vorpommern en Sachsen-Anhalt en deze mogelijkheid in te trekken voor bepaalde gebieden in Schleswig-Holstein.

- (3) De bijlage bij Verordening (EG) nr. 1535/2002 moet derhalve worden gewijzigd.
- (4) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor granen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Verordening (EG) nr. 1535/2002 wordt vervangen door de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 9 september 2002.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 160 van 26.6.1999, blz. 12.

⁽²⁾ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 16.

⁽³⁾ PB L 231 van 29.8.2002, blz. 36.

BIJLAGE„*BIJLAGE*”

DUITSLAND

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

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreise: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz en 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 (gesamtes Bundesland)

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)*

VERORDENING (EG) Nr. 1604/2002 VAN DE COMMISSIE
van 9 september 2002
tot wijziging van de restituties bij uitvoer van witte en ruwe suiker in onveranderde vorm

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1260/2001 van de Raad van 19 juni 2001 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector suiker ⁽¹⁾, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 680/2002 van de Commissie ⁽²⁾, en met name op artikel 27, lid 5, derde alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De bij uitvoer van witte en ruwe suiker toe te passen restituties zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1585/2002 van de Commissie ⁽³⁾.
- (2) De toepassing van de in Verordening (EG) nr. 1585/2002 neergelegde regels op de gegevens waarover de Commissie op het huidige tijdstip beschikt, geeft aanleiding tot wijziging van de op dit tijdstip geldende restitu-

ties bij uitvoer in de zin zoals vermeld in de bijlage bij deze verordening,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De restituties bij uitvoer in onveranderde vorm van de in artikel 1, lid 1, onder a), van Verordening (EG) nr. 1260/2001 bedoelde producten, welke niet gedenatureerd zijn, die vastgesteld zijn in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1585/2002, worden gewijzigd overeenkomstig de bedragen aangegeven in de bijlage.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 10 september 2002.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 9 september 2002.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 178 van 30.6.2001, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 104 van 20.4.2002, blz. 26.

⁽³⁾ PB L 239 van 6.9.2002, blz. 10.

BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 9 september 2002 tot wijziging van de restituties bij uitvoer van witte en ruwe suiker in onveranderde vorm

Productcode	Bestemming	Meeteenheid	Restitutiebedrag
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 % sacharose × 100 kg nettoproduct	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 % sacharose × 100 kg nettoproduct	0,4676

⁽¹⁾ Dit bedrag geldt voor ruwe suiker met een rendement van 92 %. Indien het rendement van de geëxporteerde ruwe suiker afwijkt van 92 %, wordt het bedrag van de toe te passen restitutie berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 28, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1260/2001 van de Raad.

⁽²⁾ Vaststelling geschorst door Verordening (EEG) nr. 2689/85 van de Commissie (PB L 255 van 26.9.1985, blz. 12), gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3251/85 (PB L 309 van 21.11.1985, blz. 14).

NB: De codes van de producten en de codes van de bestemmingen serie „A” zijn vastgesteld in Verordening (EEG) nr. 3846/87 van de Commissie (PB L 366 van 24.12.1987, blz. 1), zoals gewijzigd.

De numerieke codes voor de bestemmingen zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 2020/2001 van de Commissie (PB L 273 van 16.10.2001, blz. 6).

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2002

inzake een procedure op grond van artikel 81 van het EG-Verdrag en artikel 53 van de EER-overeenkomst

(COMP/37.730 — AuA/LH)

(kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 2502)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2002/746/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad van 14 december 1987 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels op ondernemingen in de sector luchtvervoer ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2410/92 ⁽²⁾, en met name op artikel 5,

Gezien de mededeling overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 ⁽³⁾,

Gezien de mededeling overeenkomstig artikel 16, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 ⁽⁴⁾,

Na het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van het luchtvervoer te hebben geraadpleegd,

Overwegende hetgeen volgt:

1. INLEIDING

(1) Op 10 december 1999 hebben Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa”) en Austrian Airlines („de partijen”) overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3975/87 een samenwerkingsovereenkomst aangemeld die op 19 oktober 1999 was ondertekend. De partijen zijn voornemens een duurzame alliantie aan te gaan door een geïntegreerd luchtverkeerssysteem te creëren dat is gebaseerd op nauwe samenwerking op het gebied van commerciële activi-

teiten, marketing en bedrijfsactiviteiten. De belangrijkste aspecten van de samenwerking zijn in een kaderovereenkomst geregeld. Bovendien hebben de twee luchtvaartmaatschappijen een reeks concrete uitvoeringsovereenkomsten evenals een prijsovereenkomst („Special Pro Rate Agreement”, hierna „SPA” genoemd) gesloten waarin de beginselen zijn vastgelegd voor een gemeenschappelijke prijsstelling. Verder is een „Neighbourhood-overeenkomst” gesloten tot oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor het verkeer tussen Duitsland en Oostenrijk, waarbij eventuele winst en verliezen worden gedeeld.

(2) De partijen hebben, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 om een vrijstelling verzocht op grond van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag en artikel 53, lid 3, van de EER-overeenkomst.

(3) Op 11 juli 2000 werd een samenvatting van het vrijstellingsverzoek overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt.

(4) Op 4 oktober 2000 deelde de Commissie de partijen overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 schriftelijk mee dat zij twijfels had over de verenigbaarheid van de voorgenomen transactie met de gemeenschappelijke markt.

(5) Op 10 mei 2001 zond de Commissie Austrian Airlines en Lufthansa een mededeling van punten van bezwaar toe, waarin zij de partijen meedeelde dat zij voorshands van oordeel was dat de samenwerkingsovereenkomst tussen Lufthansa en Austrian Airlines niet op grond van Verordening (EEG) nr. 3975/87 kon worden vrijgesteld.

⁽¹⁾ PB L 374 van 31.12.1987, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 18.

⁽³⁾ PB C 193 van 11.7.2000, blz. 7.

⁽⁴⁾ PB C 356 van 14.12.2000, blz. 5.

- (6) Op 14 december 2001 publiceerde de Commissie overeenkomstig de bepalingen van artikel 16, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 een mededeling in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*. Hierin kondigde de Commissie haar voornemen aan om, in het licht van de door de partijen aangegane verbintenissen en het feit dat verscheidene concurrenten zich bereid hadden verklaard de markt te betreden, gedurende zes jaar een vrijstelling te verlenen voor de aangemelde samenwerkingsovereenkomst. Belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld hierover hun opmerkingen kenbaar te maken.

2. DE PARTIJEN

2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa is de houdstermaatschappij van het Lufthansa-concern, dat actief is op het gebied van het luchtvervoer van personen en goederen en de daarmee samenhangende diensten. Sinds 1997 is Lufthansa volledig gepri vatiseerd; de onderneming heeft circa 350 000 aandeelhouders.
- (8) De grootste dochterondernemingen van Lufthansa zijn: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) en Luxair (13 %).
- (9) In 2000 behaalde Lufthansa een omzet van 15,2 miljard EUR, waarvan 7,926 miljard EUR in de gehele Gemeenschap en 4,799 miljard EUR in Duitsland.
- (10) Gemeten in betaalde passagierskilometers bezette Lufthansa in 2000 in Europa met 18,0 miljard de eerste plaats vóór British Airways (17,0 miljard passagiers-km). Derde was Air France met 10,3 miljard passagiers-km.
- (11) Wereldwijd nam Lufthansa onder de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap met 94,17 miljard passagiers-km de tweede positie in achter British Airways (118,89 miljard passagiers-km), op korte afstand gevolgd door Air France met 91,801 miljard passagiers-km.
- (12) In Europa exploiteert Lufthansa 148 routes met meer dan 100 000 passagiers per jaar; de belangrijkste zijn Frankfurt-Berlijn ([...]) (*) en Frankfurt-Hamburg ([...]) (5).
- (13) Wat de vlootomvang betreft nam Lufthansa in 2000 in Europa de eerste plaats in met 327 toestellen in gebruik en 48 in bestelling. British Airways was tweede met 309 toestellen in gebruik en 62 bestellingen.
- (14) Wat het geregeld vervoer van goederen betreft is Lufthansa zowel binnen Europa als in het intercontinentale verkeer de grootste Europese luchtvaartmaatschappij.
- (15) Lufthansa Cityline voert in hoofdzaak binnenlandse vluchten in Duitsland en regionale vluchten binnen Europa uit. De belangrijkste routes zijn Bremen-Stuttgart (42 vluchten per week), Florence-München (28 vluchten per week) en München-Münster (42 vluchten per week).

2.2. Austrian Airlines („AuA”)

- (16) AuA is actief op het gebied van het luchtvervoer van personen en goederen en de daarmee samenhangende diensten. Aandeelhouders van AuA zijn de Oostenrijkse staat (39,7 %), institutionele beleggers (10,6 %), particuliere beleggers (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %) en Air France (1,5 %).
- (17) In 2000 behaalde de AuA-groep (Austrian Airlines, Lauda Air en Tyrolean Airways) een omzet van 1,54 miljard EUR, waarvan 850 miljoen EUR in de Gemeenschap werd behaald, 393 miljoen EUR in Oostenrijk en 199 miljoen EUR in Duitsland. De grootste dochterondernemingen van AuA zijn: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) en Rheintalflug (100 %). Wat de in bedrijf zijnde vliegtuigen betreft hadden AuA, Tyrolean en Lauda Air in 2000 gezamenlijk een vloot van 92 toestellen.
- (18) Qua passagierskilometers bezette AuA in 2000 in Europa met 2,4 miljard passagierskilometers de 17e plaats bij de Association of European Airlines (AEA), na BMI British Midland (2,4 miljard). Wereldwijd nam AuA in 2000 met 8,8 miljard passagierskilometers de 14e positie in onder de Europese luchtvaartmaatschappijen en de 67e positie wereldwijd. Binnen Europa exploiteert AuA 16 routes met meer dan 100 000 passagiers per jaar; de belangrijkste zijn Wenen-Londen ([...]), Wenen-Frankfurt ([...]) en Wenen-Parijs ([...]).
- (19) Lauda Air („Lauda”) is actief op het gebied van het luchtvervoer van personen en goederen en de daarmee verband houdende diensten. Aandeelhouders van Lauda zijn Austrian Airlines (99,0 %) en particuliere beleggers (1 %).
- (20) In 2000 bereikte Lauda in de Gemeenschap een omzet van 158 miljoen EUR; in Oostenrijk bedroeg de omzet 73 miljoen EUR en in Duitsland 37 miljoen EUR. Gemeten naar het aantal passagierskilometers wereldwijd behoorde Lauda in 2000 met 4,6 miljard niet tot de 20 grootste luchtvaartmaatschappijen van Europa.
- (21) Lauda voert vooral chartervluchten uit binnen Europa (middellange afstand) evenals langeafstandsvluchten naar bestemmingen in Azië en het gebied van de Stille Oceaan onder vluchtnummers van Austrian Airlines. Het belangrijkste traject is Wenen-Sydney/Melbourne ([...]).
- (22) Tyrolean Airways („Tyrolean”) is actief op het gebied van het luchtvervoer van personen en goederen en verricht tevens daarmee samenhangende diensten. Tyrolean is volledig eigendom van Austrian Airlines. AuA verwierf in 1994 een participatie van 42,85 %, in 1997 nog eens 42,85 % en in 1998 de overige aandelen.
- (23) In 2000 bedroeg de omzet van Tyrolean in de Gemeenschap 231 miljoen EUR, waarvan 106 miljoen EUR in Oostenrijk en 77 miljoen EUR in Duitsland. Met 1,2 miljard betaalde passagierskilometers nam Tyrolean wereldwijd de 176e plaats in, ver achter Crossair (118e plaats met 3,5 miljard passagiers-km) en Lufthansa City Line (116e plaats met 3,6 miljard passagiers-km).

(*) Zakengeheim.

(5) Enkele reis, gegevens over 1999.

(24) Tyrolean exploiteert in hoofdzaak luchtvervoersdiensten in Oostenrijk en regionale routes in Europa. De maatschappij maakt gebruik van toestellen met een zitplaatscapaciteit van maximaal 80 passagiers. De belangrijkste routes zijn Innsbruck-Wenen ([...]), Klagenfurt-Wenen ([...]), Wenen-Boedapest ([...]) en Wenen-Stuttgart ([...]). Naast een verdere ontwikkeling van de binnenlandse markt streeft Tyrolean vooral naar een stijging van het aantal vluchten naar Midden- en Oost-Europa evenals tussen Oostenrijk en Duitsland.

(25) Rheintalflug werd in februari 2001 volledig door Austrian Airlines verworven. In 2000 vervoerde deze maatschappij in totaal 250 000 passagiers; zij exploiteert momenteel de routes Altenrhein-Wenen, Wenen-Genève, Wenen-Tallinn, Wenen-Warschau en Wenen-Milaan onder vluchtnummers van Austrian Airlines. De omzet van Rheintalflug bedroeg in 2000 31 miljoen EUR.

3. DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST TUSSEN AUSTRIAN AIRLINES EN LUFTHANSA

(26) Het doel op de lange termijn van de samenwerkingsovereenkomst tussen Lufthansa en AuA is een wereldwijde integratie van de luchtvervoersnetwerken van beide maatschappijen. De hiertoe gesloten netwerkovereenkomst trad met de zomerdienstregeling van 2000 in werking en heeft betrekking op personenvervoer, onderhoud, luchthavenfaciliteiten en grondafhandeling. Vanaf 1 januari 2000 zijn de partijen begonnen met een gemeenschappelijk prijsbeleid en de coördinatie van hun vluchtschema's voor alle vluchten.

(27) De grootste mate van samenwerking is voorzien voor het luchtverkeer tussen Oostenrijk en Duitsland, waartoe een zogenaamde „neighbourhood-overeenkomst” is gesloten, die voorziet in een gemeenschappelijke onderneming voor het luchtverkeer tussen beide landen. De partijen voegen de exploitatieopbrengsten uit de hoofdverbindingen samen, met uitzondering van de feederdiensten aan hubs. Met de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst met Lufthansa is AuA in 1999 overgestapt van de Qualiflyer- naar de STAR-alliantie. Bijgevolg heeft AuA de samenwerking met de leden van de Qualiflyer-alliantie eind december 1999 gestaakt.

(28) De samenwerkingsovereenkomst bevat in hoofdzaak intentieverklaringen. Op alle belangrijke gebieden hebben de partijen, zoals hieronder nader wordt uiteengezet, uitvoeringsovereenkomsten gesloten.

De belangrijkste onderdelen van de samenwerkingsovereenkomst zijn:

3.1. Een gemeenschappelijke onderneming voor het luchtverkeer tussen Oostenrijk en Duitsland

(29) In de „neighbourhood-overeenkomst” is een lijst opgenomen van de gemeenschappelijke dienstverrichtingen die onder deze overeenkomst vallen. Volgens de overeenkomst worden de inkomsten en uitgaven die deze gemeenschappelijke dienstverrichtingen met zich brengen, na een overgangsperiode [...] door de partijen gedeeld. Een stuurgroep („Alliance Steering Committee”) houdt toezicht op de ontwikkeling en de resultaten van de gemeenschappelijke diensten en kan de bedrijfsleiding van de gemeenschappelijke diensten, het zogenaamde verkeerscomité („Traffic Committee” of „Tracom”) bindende instructies geven. Tracom bestaat uit een gelijk

aantal vertegenwoordigers van beide partijen, die op de loonlijst van de door hen vertegenwoordigde onderneming blijven staan. Tracom is verantwoordelijk voor het beheer van de gemeenschappelijke diensten, het bedrijfsplan, het verkeerssysteem, enz. In de „neighbourhood-overeenkomst” wordt uitdrukkelijk bepaald dat de partijen zelfstandig blijven en hun beslissingen onafhankelijk blijven nemen.

(30) Het verkeersplan bestaat uit een gemeenschappelijk routesysteem, een gemeenschappelijke prijsstructuur en een gemeenschappelijk vluchtschema. De partijen mogen geen regelmatige afspraken met derden maken om op een gemeenschappelijke route lijnvluchtdiensten uit te voeren.

3.2. Wereldwijde samenwerking

(31) AuA en Lufthansa willen een geïntegreerd wereldwijd verkeerssysteem opzetten met een gemeenschappelijke netwerkplanning, prijsbeleid en financiële planning. De wereldwijde samenwerking omvat tevens de toegang tot elkaars frequent-flyerprogramma's, het gezamenlijke gebruik van vluchtnummers (code-sharing), de harmonisatie van de kwaliteit van de diensten en de integratie van gegevensverwerking. Op het gebied van de elektronische gegevensverwerking zullen de partijen hun systemen voor het opslaan van vluchtgegevens, boekingen, ticketuitgifte en inventaris gedeeltelijk aan elkaar koppelen. Dank zij het gemeenschappelijk gebruik van luchthavenfaciliteiten voor de passagiersafhandeling willen de partijen hun klanten een vlotte overstap garanderen.

(32) Met het oog op een gemeenschappelijke ontwikkeling van hun respectieve netwerken willen de partijen hun prijzen wereldwijd op grond van een „Special Prorate Agreement” vastleggen. De prijsovereenkomst omvat alle tariefgroepen. Volgens de partijen is voor een koppeling van netwerken een gemeenschappelijke prijsstelling noodzakelijk; dit geldt bijvoorbeeld wanneer de heen- en terugvlucht met AuA plaatsvindt en de terugvlucht met Lufthansa, of wanneer AuA het eerste gedeelte van een indirecte vlucht via een hub van Lufthansa uitvoert. Op routes waarop door de ene partij rechtstreeks en door de andere alleen indirect wordt gevlogen⁽⁶⁾, is de eerstgenoemde onderneming prijsleider. Afgezien van de gemeenschappelijke prijsstelling willen de partijen ook de frequenties op elkaar afstemmen om overlapping te voorkomen.

⁽⁶⁾ Lufthansa biedt bijvoorbeeld een rechtstreekse vlucht van Frankfurt naar Kiev aan, terwijl AuA slechts een indirecte vlucht Frankfurt-Kiev aanbiedt via Wenen.

- (33) Het doel van de code-sharing-overeenkomst is om de klanten een homogeen product te bieden. De samenvoeging van vluchtnummers houdt in dat een toestel op een bepaalde vlucht niet alleen het nummer van de eigen maatschappij, maar ook dat van de partner voert. Daardoor kan een maatschappij een vlucht als eigen vlucht verkopen, ook wanneer deze door de partnermaatschappij wordt uitgevoerd. De partijen willen hun vluchtschema's op elkaar afstemmen, om voor elkaar feederdiensten te verrichten. Zij kunnen steeds extra vluchten of routes in bedrijf nemen, zolang zij hun partner hiervan maar op voorhand in kennis stellen.

3.3. Gemeenschappelijke marketingstrategie

- (34) De verkoopafdelingen van de beide maatschappijen blijven zelfstandig. AuA zorgt in Oostenrijk voor de marketing en de verkoop van vliegtickets, en Lufthansa in Duitsland. Op veel andere gebieden zijn zij echter voornemens samen te werken, zoals bijvoorbeeld met de oprichting van een gemeenschappelijke vertegenwoordiging in Oostenrijk en Duitsland, samenwerking op buitenlandse markten waarbij AuA een vooraanstaande rol zal spelen inzake de verkoop in Midden- en Oost-Europa, en ten slotte de verkoop van vliegtickets via internet.
- (35) De partijen behouden de mogelijkheid om rechtstreekse verbindingen tussen de binnenlandse markt en buitenlandse bestemmingen aan te bieden wanneer dit economisch mogelijk is.
- (36) Wat het binnenlandse verkeer betreft blijft elke luchtvaartmaatschappij volledig zelfstandig.

3.4. Dochtermaatschappijen en verbonden ondernemingen

- (37) De partijen betrekken ook hun eventuele dochterondernemingen en verbonden ondernemingen in de nauwe samenwerking. In het kader van de netwerkontwikkeling wordt onder meer gestreefd naar een verbetering van de diensten die Lauda Air in Duitsland aanbiedt.

3.5. Organisatie van het hub-systeem

- (38) De partijen willen door middel van de overeenkomst hun hubs in Frankfurt, München en Wenen beter benutten. Wenen en München moeten zich tot volwaardige hubs ontwikkelen, waarbij Wenen voornamelijk Midden- en Oost-Europa bedient en München vooral gericht is op het luchtverkeer van en naar Duitsland, inter-Europese en intercontinentale routes. Bij de ontwikkeling van de hubs moet rekening worden gehouden met de doelstellingen en de bestaande netwerken van de partijen. Bovendien zijn wederzijdse feederdiensten voorzien.

3.6. Luchthavenfaciliteiten en -diensten

- (39) Wat de grondafhandelingsdiensten betreft waren de partijen overeengekomen in principe voorrang te geven aan GlobeGround, een 100 % dochter van Lufthansa, zolang deze onderneming haar diensten tegen concurrerende prijzen aanbiedt. Eind mei 2001 verkocht Lufthansa 51 % van zijn aandelen in GlobeGround aan de Franse onderneming Penauille Polyservice. De overige aandelen worden op 30 juni 2002 aan Penauille overgedragen. De overeenkomst betreffende GlobeGround werd daarom door de partijen buiten werking gesteld.

Grondafhandelingsdiensten zullen hier derhalve verder buiten beschouwing blijven.

3.7. Vrachtvervoer

- (40) De partijen zijn niet voornemens hun vrachtvervoersactiviteiten te bundelen. Met het oog op een grotere efficiëntie is wel samenwerking op lange termijn op het gebied van de logistiek gepland.

4. RELEVANTE BEPALINGEN

- (41) De gemeenschappelijke onderneming die voor het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland is opgericht, wordt door beide partijen gezamenlijk en op voet van gelijkheid beheerd. De gemeenschappelijke onderneming zal niet over de nodige middelen beschikken om haar bedrijfsactiviteit zelfstandig uit te oefenen. Zij zal duurzaam van de partijen afhankelijk blijven.
- (42) De gemeenschappelijke onderneming moet het concurrentiegedrag van beide moederondernemingen, die juridisch onafhankelijk blijven, coördineren. Bij de neighbourhood-overeenkomst wordt een coöperatieve gemeenschappelijke onderneming opgericht en niet een volwaardige gemeenschappelijke onderneming in de zin van de mededeling van de Commissie inzake het begrip volwaardige gemeenschappelijke onderneming in de zin van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad betreffende de controle op concentraties van ondernemingen⁽⁷⁾. Zij maakt deel uit van een veel ruimere samenwerkingsovereenkomst die onder artikel 81 van het EG-Verdrag valt.
- (43) Verordening (EEG) nr. 3975/87 stelt de procedure vast voor de toepassing van artikel 81 van het EG-Verdrag op het luchtvervoer tussen luchthavens van de Gemeenschap en van artikel 53 van de EER-overeenkomst op het luchtvervoer tussen de luchthavens van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte. Zij heeft alleen betrekking op het luchtvervoer tussen luchthavens van de EER. Het luchtvervoer tussen de EER en derde landen valt niet onder de bedoelde verordening en blijft hier dan ook buiten beschouwing.

5. RELEVANTE MARKT

5.1. Betrokken diensten

- (44) De activiteit die door de overeenkomst wordt bestreken is het geregeld luchtvervoer van personen en goederen. De partijen bij de overeenkomst bieden lijnvluchten, chartervluchten en vrachtvervoersdiensten aan.

⁽⁷⁾ PB C 66 van 2.3.1998, blz. 1.

(45) Volgens de Commissie vormen chartervluchten in dit geval geen alternatief voor lijnvluchten, omdat de klanten hoofdzakelijk zakenlieden zijn. De onzekerheden die chartervluchten eigen zijn, zijn voor deze klanten, anders dan voor vakantiegangers, niet aanvaardbaar. Aangezien de partijen, afgezien van een zekere mate van technische samenwerking, niet voornemens zijn hun vrachtvervoersactiviteiten te bundelen, blijven deze activiteiten hier verder buiten beschouwing.

5.2. Luchtvervoersmarkten

(46) Om de relevante markt op het gebied van het luchtvervoer af te bakenen heeft de Commissie in een reeks beschikkingen, die door rechtspraak terzake worden gesteund, de zogenaamde benadering van het punt van vertrek/punt van aankomst (O & D) ontwikkeld⁽⁸⁾, volgens welke iedere verbinding tussen een punt van vertrek en een punt van aankomst vanuit het oogpunt van de consument als een onderscheiden markt moet worden beschouwd. Om vast te stellen of er op een bepaalde route concurrentie heerst, worden daarbij een hele reeks verbindingen in ogenschouw genomen, waaronder:

- a) de rechtstreekse vluchten tussen de betrokken luchthavens;
- b) de rechtstreekse vluchten tussen de luchthavens waarvan het aanvoergebied in aanzienlijke mate het aanvoergebied van de desbetreffende luchthaven overlapt;
- c) de tussen de desbetreffende luchthavens bestaande indirecte verbindingen, voorzover zij als alternatief voor rechtstreekse vluchten in aanmerking komen. In hoeverre rechtstreekse vluchten kunnen worden vervangen door indirecte vluchten hangt van een reeks factoren af, zoals de duur van de vlucht of de vluchtfrequentie op een bepaalde route (en de vluchtschema's);
- d) alternatieve vervoermiddelen (vervoer over de weg en/of per spoor), die met het oog op de reistijd en de frequentie alternatieven kunnen vormen voor rechtstreekse of indirecte vluchten⁽⁹⁾.

(47) Verder maakt de Commissie onderscheid tussen „tijdgevoelige” klanten („time-sensitive customers”) en klanten die niet onder tijdsdruk staan („non-time-sensitive customers”). Tijdgevoelige reizigers willen hun bestemming zo snel mogelijk bereiken, zijn weinig flexibel wat de vertrek- en aankomsttijd betreft en moeten de mogelijkheid hebben om hun vlucht op korte termijn om te boeken. Klanten daarentegen voor wie de tijd geen rol

speelt zijn meer prijsbewust en accepteren ook langere reistijden⁽¹⁰⁾.

- (48) Volgens de partijen zijn ook zakenlieden inmiddels prijsbewuster geworden en kopen zij voor vluchten van minder dan zes uur dikwijls economy class-tickets, voorzover dit met hun tijdschema te verenigen valt. Daarom is het aandeel van tijdgevoelige passagiers in het totale aantal reizigers veel hoger dan het percentage business-class-passagiers.
- (49) De partijen hebben betoogd dat de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen, als gevolg van de globalisering, niet op afzonderlijke routes plaatsvindt, maar tussen de bestaande netwerken en hubs. Volgens hen is een afbakening op basis van routes dan ook niet gerechtvaardigd.
- (50) Bij deze benadering van de partijen wordt uitgegaan van de aanbodzijde. Ondernemingen kunnen sterk de indruk hebben dat zij met andere netwerken concurreren, maar dit is voor de definitie van de relevante markt niet doorslaggevend, omdat het niet overeenkomt met het standpunt van de consument. Een consument wil van een bepaald vertrekpunt naar een bepaalde bestemming vliegen. Daarbij kan hij slechts van concurrentie profiteren indien hij op deze afzonderlijke route tussen verscheidene luchtvaartmaatschappijen kan kiezen. Vanuit het oogpunt van de vraag is het derhalve gerechtvaardigd om de gevolgen van de samenwerkingsovereenkomst op basis van de O & D-benadering te onderzoeken.
- (51) Voor de beoordeling van de samenwerking van de partijen door de Commissie kunnen drie categorieën luchtvervoersdiensten voor passagiers in de EER worden onderscheiden, waarvoor deze overeenkomst gevolgen heeft:
 - a) het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland;
 - b) het luchtvervoer tussen Oostenrijk of Duitsland en een ander EER-land (bv. route Frankfurt-Rome);
 - c) het luchtvervoer tussen andere EER-landen (bv. Londen-Rome).
- (52) Zoals in het onderstaande wordt uiteengezet geeft vooral de neighbourhood-overeenkomst aanleiding tot bezwaren. De onderstaande bevindingen met betrekking tot de bovengenoemde punten hebben daarom betrekking op het bilaterale verkeer tussen Oostenrijk en Duitsland.

5.2.1. Indirecte vluchten

- (53) In principe bestaat er een verband tussen de extra reistijd die een reiziger bereid is voor een indirecte vlucht te aanvaarden, en de totale reistijd. Bij korte routes met dus ook korte reistijden, zoals tussen Oostenrijk en Duitsland, kan worden aangenomen dat in geval van een prijsverhoging van rechtstreekse vluchten slechts zeer weinig niet-tijdgevoelige reizigers de voorkeur zouden

⁽⁸⁾ Zie beschikking van de Commissie van 11 augustus 1999 in de zaak KLM-Alitalia (Zaak nr. COMP/JV.19 KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ De partijen hebben terzake betoogd dat hogesnelheidstreinen en de auto een alternatief vormen voor luchtvervoer wanneer de afstand minder dan 600 km bedraagt.

⁽¹⁰⁾ Zakenlieden zijn over het algemeen meer tijdgevoelig dan toeristen en neigen er eerder toe vliegtickets met flexibele omboekingsmogelijkheden te kopen. Toeristen zijn niet aan vaste tijden gebonden en letten meer op de prijs. Zij nemen langere reistijden op de koop toe en kunnen uit financiële overwegingen de voorkeur geven aan indirecte vluchten.

geven aan een indirecte vlucht ⁽¹¹⁾. Het aantal van deze passagiers is derhalve te klein om te bewerkstelligen dat indirecte vluchten tussen Oostenrijk en Duitsland concurrentiedruk uitoefenen op de voorwaarden van rechtstreekse vluchten. Bovendien kunnen vanuit mededingingsoogpunt slechts indirecte vluchten in aanmerking worden genomen die worden aangeboden door concurrenten van de partijen. Deze bestaan echter slechts op een beperkt aantal routes. Daarom worden in de hierna volgende beoordeling indirecte vluchten buiten beschouwing gelaten.

5.2.2. Elkaar overlappende aanvoergebieden

- (54) Passagiers die hun reis beginnen of beëindigen in het aanvoergebied van twee of meer luchthavens, kunnen kiezen welke luchthaven zij als punt van vertrek of van aankomst nemen. De concurrentie neemt toe indien de mogelijkheid om een luchthaven te kiezen ook een grotere keuze van verschillende luchtvaartmaatschappijen met zich brengt, die onafhankelijk van elkaar zijn (d.w.z. geen partners bij een alliantie of dochtermaatschappijen). In dit geval komt dit echter nauwelijks voor ⁽¹²⁾.
- (55) Er is een correlatie tussen de extra tijd die een passagier over heeft voor een langere reistijd naar een luchthaven en de totale reistijd. Bij vluchten binnen Europa kan worden aangenomen dat de radius van de aanvoergebieden van de afzonderlijke luchthavens vanwege de korte duur van de vluchten, klein is. Overlappingsen van aanvoergebieden spelen derhalve voor vluchten binnen de Gemeenschap een geringe rol. Vluchten tussen Oostenrijk en Duitsland behoren zelfs binnen Europa tot de kortste routes. Gezien de korte vliegtijd op deze routes gaat de Commissie er derhalve van uit dat, op enkele uitzonderingen na ⁽¹³⁾, in het onderlinge verkeer de overlappingsen tussen de aanvoergebieden van twee luchthavens te gering zijn om enig effect te hebben op de markt.
- (56) De Commissie komt derhalve tot de slotsom dat elkaar overlappende aanvoergebieden in het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland geen rol van betekenis spelen. Deze conclusie wordt bevestigd door ramingen die de partijen zelf hebben ingediend. Volgens deze

informatie bevinden zich nauwelijks 2 à 3 % van de tussen Oostenrijk en Duitsland reizende passagiers in het aanvoergebied van meer dan een luchthaven.

5.2.3. Alternatieve vervoermiddelen

- (57) De partijen hebben betoogd dat de auto en de trein bij reizen tussen Oostenrijk en Duitsland voor afstanden tot 600 km alternatieve vervoermiddelen vormen.
- (58) De Commissie is echter van mening dat vanuit het oogpunt van de consument niet de afstand, naast andere kwalitatieve factoren, van doorslaggevend belang is maar de totale reistijd. Voor tijdgevoelige reizigers vormen andere vervoermiddelen slechts een alternatief voor luchtvervoer wanneer de reistijd niet aanzienlijk wordt verlengd. Dit geldt natuurlijk in mindere mate voor niet-tijdgevoelige reizigers, die vooral geïnteresseerd zijn in een vermindering van de reiskosten.
- (59) Tabel 1 bevat een reeks parameters met betrekking tot routes die in dit geval relevant zijn. Volgens deze tabel neemt het reizen per auto of trein van stadscentrum naar stadscentrum slechts op de route Salzburg-München en Linz-München even veel tijd in beslag als per vliegtuig. Tussen Wenen en München zou het tijdsverschil meer dan twee uur bedragen en zou derhalve de reistijd bij gebruik van auto of trein met meer dan 70 % toenemen. Wordt met een eventuele terugreis rekening gehouden, dan bedraagt de extra reistijd meer dan vier uur. Voor tijdgevoelige klanten zouden de auto en de trein derhalve nauwelijks in aanmerking komen. Slechts voor een klein aantal niet-tijdgevoelige reizigers kunnen deze vervoermiddelen een alternatief vormen.
- (60) In hoeverre er sprake is van concurrentie tussen de verschillende vervoermiddelen kan ook uit een prijsvergelijking worden opgemaakt. Een prijsvergelijking tussen een business-class-ticket en een eerste klas treinkaartje, respectievelijk tussen een Air-PEX-ticket en een tweede klas treinkaartje toont aan dat een vliegreis over het algemeen meer dan tweemaal zo duur is als een reis per trein (ook het prijsverschil tussen het reizen per vliegtuig of per auto is significant). Dit is in strijd met de bewering van de partijen dat alternatieve vervoermiddelen met het vliegtuig concurreren. Indien dat zo was zouden de prijzen moeten convergeren of, indien de prijzen van alternatieve vervoermiddelen zo laag zouden zijn dat luchtvaartmaatschappijen hiermee niet zouden kunnen concurreren, zou er geen luchtvervoer worden aangeboden. De opvatting van de partijen dat het vliegtuig en andere vervoermiddelen tot dezelfde markt behoren, wordt derhalve niet door de prijsvergelijking ondersteund.

⁽¹¹⁾ Deze conclusie wordt over het algemeen geschraagd door de resultaten van het onderzoek van de Commissie in de zaak KLM-Alitalia. De Commissie wees er in haar beschikking op dat het percentage passagiers dat op de route Amsterdam-Rome en Amsterdam-Milaan een indirecte vlucht neemt, zeer gering is. Dat wijst erop dat, vanuit het oogpunt van beide categorieën passagiers, d.w.z. zowel van de tijdgevoelige als van de niet-tijdgevoelige passagiers, rechtstreekse vluchten niet door indirecte vluchten kunnen worden vervangen. Zie beschikking van de Commissie van 11 augustus 1999 in de zaak KLM-Alitalia.

⁽¹²⁾ Zo hebben de partijen bijvoorbeeld naar voren gebracht dat in Vorarlberg (het westelijk gedeelte van Oostenrijk) wonende passagiers de voorkeur zouden geven aan de luchthaven van Zürich boven die van Innsbruck. Toen de overeenkomst werd gesloten bood Swissair dagelijks vijf vluchten van Zürich naar Berlijn aan. Deze passagiers kunnen daarbij kiezen tussen Swissair en AuA/Lufthansa.

⁽¹³⁾ Een dergelijke uitzondering bestaat wellicht voor niet tijdbewuste passagiers uit de aanvoergebieden van Innsbruck en Salzburg, voorzover zij vanuit München op Duitse routes willen vliegen waarop naast Lufthansa ook andere concurrenten opereren.

- (61) Hieruit kan worden geconcludeerd dat andere vervoermiddelen voor routes tussen Oostenrijk en Duitsland in de regel geen alternatief vormen voor tijdgevoelige reizigers op rechtstreekse vluchten. Afhankelijk van de reisduur en het comfort kan dit echter wel gelden voor niet-tijdgevoelige passagiers ⁽¹⁴⁾.

Tabel 1

Afstand, kosten en reistijden op verschillende routes tussen Oostenrijk en Duitsland (Bron: OAG/Januari 1999)

Routes	Approximatieve reistijd van standscentrum naar stadscentrum (enkele reis)				Kosten voor heen- en terugreis (in EUR)				
	Afstand in km (over de weg)	Vliegtuig ⁽¹⁾	Trein	Auto	Business- Class ⁽²⁾	APEX en zondagsre- geling	Trein eerste klas	Trein tweede klas	Auto ⁽³⁾
Wenen-Frankfurt	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Wenen-München	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Wenen-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
Wenen-Berlijn	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Wenen-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⁾ In de opgegeven vliegtijd zijn de zuivere vliegtijd, de afhandelingstijd (45 min.) en de reistijd van het stadscentrum naar de luchthaven (1 uur) meegerekend.

⁽²⁾ Op deze route hebben Lufthansa en AuA dezelfde tarieven. De volledige prijs voor Economy-Class en Business-Class zijn gelijk.

⁽³⁾ De berekening is gebaseerd op een vast bedrag per kilometer van 0,22 EUR.

6. Positie van de partijen op de relevante markt

- (62) Onder punt 5.2 worden drie categorieën luchtvervoerdiensten onderscheiden. Zoals in hoofdstuk 8 uitvoerig wordt besproken, hebben de concurrentiebezwaren vooral betrekking op de eerste categorie, dat wil zeggen het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland. Derhalve wordt hierna ingegaan op de positie van de partijen op deze luchtvervoersmarkt.
- (63) In 1999 omvatte het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland 33 routes, waarvan er slechts één niet door de partijen werd bediend ⁽¹⁵⁾. Met 27 van deze in totaal 33 verbindingen komen de beide ondernemingen tezamen op een marktaandeel van 100 %, zowel gerekend naar het totale aantal vluchten als het totale aantal reizigers bij rechtstreekse vluchten. Deze 27 routes zijn goed voor meer dan 90 % van het totale luchtvervoer tussen beide landen. Lufthansa en AuA zijn daarmee veruit de sterkste concurrenten in het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland.

⁽¹⁴⁾ Bijvoorbeeld op de routes München-Salzburg, München-Linz en München-Wenen.

⁽¹⁵⁾ Rheintalflug maakte in 1998 86 vluchten tussen Wenen en Friedrichshafen. In 2001 is Rheintalflug evenwel door AuA overgenomen.

Tabel 2

Aantal vluchten per week of afzonderlijke routes tussen Oostenrijk en Duitsland

Routes	Aantal vluchten per week (winter 1999/2000)				Gezamenlijk markt-aandeel voor rechtstreekse vluchten van Lufthansa/AuA (incl. Lauda) in procenten
	AuA	Lufthansa	Lauda	Samen	
Wenen-Frankfurt	28	34	0	62	100
Wenen-München	14	26	13	53	100
Wenen-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Wenen-Berlijn	14	21	0	35	100
Wenen-Hamburg	0	20	14	34	100
Wenen-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Voor de bepaling van de marktpositie van de partijen moet niet alleen het aantal rechtstreekse vluchten en het totale aantal passagiers in aanmerking worden genomen, maar dient ook een onderscheid te worden gemaakt tussen de verschillende groepen passagiers. Hoewel de partijen na de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst tezamen bij de rechtstreekse vluchten een marktaandeel van 100 % hadden op alle, qua reizigersaantal, belangrijke routes, waren zij bij de belangrijke groep van overstappassagiers niettemin nog steeds aan concurrentie blootgesteld.
- (65) Globaal gezien kan er een onderscheid worden gemaakt tussen de zogenaamde O & D-passagiers („origin and destination-passagiers”, dat wil zeggen reizigers die rechtstreeks van het vertrekpunt naar de plaats van bestemming vliegen) en overstappassagiers, die op een aansluitende vlucht willen overstappen. In tegenstelling tot de O & D-passagiers hebben overstappassagiers een grotere keuze aan vluchten, zodat de concurrentiedruk voor de partijen volgens hen hoger is⁽¹⁶⁾.
- (66) Dit betekent dat op iedere vlucht passagiers met zeer uiteenlopende vertrekpunten en bestemmingen samenkomen. Reizigers die lange afstanden vliegen, hebben bijvoorbeeld de keus uit verschillende Europese hubs en kunnen derhalve van de concurrentie profiteren. Door de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst gold dit, wat het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland betreft, niet voor O & D-passagiers en regionale overstappassagiers⁽¹⁷⁾. De verschillende passagiersgroepen vormen derhalve afzonderlijke markten.
- (67) Voor de globale beoordeling uit concurrentieoogpunt van de samenwerking of alliantie tussen luchtvaartmaatschappijen moet derhalve worden nagegaan of de O & D-passagiers en de regionale overstappassagiers een noemenswaardige afnemersmarkt vormen. Hoewel hun aandeel van route tot route aanzienlijk verschilt, is dit althans voor alle in tabel 3 opgenomen, belangrijke luchtroutes tussen Oostenrijk en Duitsland het geval. Op andere routes tussen Duitsland en Oostenrijk die geen hubs omvatten, zal hun aandeel zelfs nog veel hoger liggen. Er moet derhalve rekening worden gehouden met de gevolgen van de samenwerking tussen de partijen voor deze categorie reizigers.

⁽¹⁶⁾ Om bijvoorbeeld van Wenen naar de Verenigde Staten te vliegen, kan een passagier zowel rechtstreeks alsook via Frankfurt, Amsterdam, Parijs, Londen (enz.) vliegen en hij heeft daarbij de keuze uit talrijke concurrerende ondernemingen.

⁽¹⁷⁾ Regionale overstappassagiers vliegen voor of na een vlucht op het traject tussen Oostenrijk en Duitsland met een regionale vlucht („regionale transferverbinding”). Een reiziger uit Klagenfurt met bestemming Leipzig kan bijvoorbeeld via Frankfurt vliegen. Dergelijke regionale overstappassagiers zijn echter in de regel, net als bij rechtstreekse vluchten, althans voor een deel van het traject op een van de beide partijen aangewezen.

Tabel 3

Aantal passagiers op de voornaamste routes tussen Oostenrijk en Duitsland

Routes	Aantal passagiers (1998) (voor beide richtingen)	Aandeel van de reizigers in Business-Class	Aandeel van O & D-passagiers en regionale overstappassa- giers
Wenen-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wenen-München	290 000	[...]	[...]
Wenen-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wenen-Berlijn	135 000	[...]	[...]
Wenen-Hamburg	116 000	[...]	[...]
Wenen-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Voorbeeld: Route Wenen-Frankfurt

- (68) De positie van de partijen in het naburige luchtverkeer kan goed geïllustreerd worden aan de hand van het voorbeeld van de voornaamste luchtroute tussen Oostenrijk en Duitsland. De route Wenen-Frankfurt verbindt de beide hubs van AuA en Lufthansa.
- (69) Op deze route spelen overstapmogelijkheden en alternatieve vervoermiddelen slechts een ondergeschikte rol en deze kunnen daarom buiten beschouwing worden gelaten. Bij korte trajecten in het luchtvervoer kunnen, zoals reeds uiteen is gezet, indirecte vluchten niet als alternatief worden beschouwd. Bij de door de partijen voorgestelde „600-km-regel” kunnen trein en auto niet als alternatieve vervoermiddelen worden beschouwd, aangezien de afstand tussen de beide steden meer dan 600 km bedraagt. Dit geldt althans voor tijdgevoelige passagiers. Reizigers die niet aan tijd gebonden zijn, kunnen eventueel, ondanks de afstand, besluiten om de reis per trein of auto te doen. Zoals onder punt 5.2.3 uiteen is gezet, leiden de grote prijsverschillen tussen luchtverkeer en andere vervoermiddelen tot de conclusie dat het hier om verschillende markten gaat. Sommige reizigers kunnen op grond van bepaalde kwaliteitsvoordelen voor andere vervoermiddelen kiezen. Zo biedt de auto bijvoorbeeld een grotere onafhankelijkheid en meer flexibiliteit op de plaats van bestemming. Er wordt derhalve van uitgegaan dat het vervoer over land ook voor de meeste luchtpassagiers die niet aan tijd gebonden zijn, geen alternatief vormt.
- (70) De partijen hebben niet te kennen gegeven dat er op deze route concurrentie is door overlapping van de aanvoergebieden van de betreffende vliegvelden. Dit betekent dat voor deze route alleen de aangeboden rechtstreekse vluchten in aanmerking kunnen worden genomen. De gemeenschappelijke onderneming AuA/Lufthansa heeft bijgevolg op deze luchtroute een markt-aandeel van 100 %.

- (71) Zoals uit tabel 3 blijkt, waren in 1999 circa [...] van alle reizigers hetzij passagiers op een rechtstreekse vlucht hetzij regionale transferpassagiers. Deze klanten hebben op de route Wenen/Frankfurt geen andere keuze dan met Lufthansa/Austrian Airlines te vliegen.

Andere bilaterale verbindingen

- (72) Wat hierboven werd gezegd over de, qua reizigersaantallen, belangrijkste verbinding tussen Oostenrijk en Duitsland, geldt ook voor minder drukke routes. Zoals onder punt 5.2 werd opgemerkt, spelen voor de overgrote meerderheid van de 33 bestaande routes overstapmogelijkheden op andere vervoersmiddelen geen rol. Het aandeel van O&D-passagiers en regionale transferpassagiers ligt op deze routes nog hoger dan op de route Wenen-Frankfurt, die twee verkeerknoppunten met elkaar verbindt. Daarmee is ook het aandeel van de passagiers die op de genoemde routes alleen op de diensten van Lufthansa en Austrian Airlines zijn aangewezen, ook hoger.
- (73) Door de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst kan derhalve ongeveer de helft van alle vliegtuigpassagiers die tussen beide landen reizen, alleen nog gebruik maken van de joint venture AuA/Lufthansa.

7. Opmerkingen van derden

- (74) Na de bekendmaking van de mededelingen in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, overeenkomstig artikel 5, lid 2, en artikel 16, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87, heeft de Commissie opmerkingen van derden ontvangen waarin hoofdzakelijk de volgende punten onder de aandacht werden gebracht:
- a) De samenwerkingsovereenkomst tussen AuA en Lufthansa zal tot aanzienlijke concurrentiebeperking op de markt voor vluchten tussen Duitsland en Oostenrijk leiden.

- b) Deze samenwerkingsovereenkomst maakt het de leden van de STAR-alliantie mogelijk hun toch al sterke positie in Europa verder uit te bouwen.
- c) De nog altijd hoge prijzen van de partijen op de Duits-Oostenrijkse routes komen voor rekening van de consument.
- d) Er zou alleen een vrijstelling mogen worden verleend wanneer deze aan uitgebreide voorwaarden wordt gekoppeld. Met name de belemmeringen voor de toegang tot de markt, zoals de schaarste aan slots, dienen te worden verminderd.
- e) Door de samenwerking verkrijgen de beide partijen een zeer sterke positie op de Duits-Oostenrijkse markt. Kleinere concurrenten dienen te worden beschermd tegen concurrentievervalsend gedrag, zoals prijsdumping en het aanhouden van overcapaciteit.
- f) Er is een concentratieproces gaande in de Europese luchtvaartsector. De toetreding tot STAR-alliantie is voor AuA van doorslaggevend belang om haar onafhankelijkheid te bewaren.
- g) De (grote) klanten zullen hun deel hebben in de kostenbesparingen die door de samenwerking ontstaan. Zij zullen ook profiteren van het grotere netwerk en omvangrijker aanbod aan vluchten bij de alliantie.

8. ARTIKEL 81, LID 1, VAN HET EG-VERDRAG RESPECTIEVELIJK ARTIKEL 53, LID 1, VAN DE EER-OVEREENKOMST

8.1. De overeenkomst tussen de ondernemingen

- (75) De samenwerkingsovereenkomst tussen Lufthansa en AuA is een overeenkomst tussen ondernemingen in de zin van artikel 81, lid 1, van het EG-Verdrag ⁽¹⁸⁾.

8.2. Beperking van de concurrentie

- (76) Krachtens de overeenkomst werken de twee tot dusverre concurrerende ondernemingen samen bij de afhandeling van al het verkeer binnen de EER. Een dergelijke samenwerking behelst met name een gezamenlijk prijsbeleid en verdeling van de markt. Dit laatste wordt bereikt door de onderlinge afstemming van vluchtschema's, frequenties en capaciteiten. De overeenkomst beperkt derhalve de feitelijke en potentiële concurrentie tussen de overeenkomstsluitende partijen.

8.2.1. Verkeer tussen Oostenrijk en Duitsland (in beide richtingen)

- (77) De partijen hebben hun activiteiten met betrekking tot capaciteit, vliegfrequentie, prijzen en marketing op alle trajecten tussen Oostenrijk en Duitsland op elkaar afgestemd door de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming. De kosten en baten worden gelijkelijk

verdeeld. Daarmee schakelen de ondernemingen op deze markt de onderlinge concurrentie uit.

- (78) Door de overeenkomst wordt de marktmacht van de beide ondernemingen nog extra versterkt doordat met de coördinatie van middelen, netwerken en vluchtschema's extra belemmeringen worden opgeworpen voor de toegang tot de markt voor andere aanbieders. Een gezamenlijk frequent flyer-programma kan derhalve een aanzienlijke toetredingsdrempel vormen voor ondernemingen die niet iets soortgelijks kunnen aanbieden. De marktpositie van de partijen wordt ten slotte ook versterkt door het aantal slots waarover zij op de belangrijkste luchthavens in Duitsland en Oostenrijk kunnen beschikken en door het relatief hoge aantal vluchten die zij nu reeds op de bewuste routes aanbieden.
- (79) De gemeenschappelijke onderneming beperkt de concurrentie in het luchtvervoer tussen Oostenrijk en Duitsland aanzienlijk als gevolg van de uitschakeling van de feitelijke en potentiële concurrentie tussen de partijen en vanwege hun positie op de markt.

8.2.2. Andere routes binnen de EER

- (80) Zoals in punt 5.2 reeds is opgemerkt, is de overeenkomst niet alleen van invloed op het bilaterale vliegverkeer tussen Duitsland en Oostenrijk maar ook op het verkeer tussen Duitsland of Oostenrijk en een ander EER-land alsmede tussen twee andere EER-landen. De samenwerking tussen AuA en Lufthansa op deze routes behelst vooral de gezamenlijke planning van de netwerken, de vaststelling van een uniform prijsbeleid en de harmonisatie van de dienstverrichtingen. Het gemeenschappelijke prijsbeleid geldt voor alle trajecten waarop de partijen hun netwerken kunnen combineren, dit wil zeggen daar waar een passagier de heenvlucht met Lufthansa en de terugvlucht met AuA kan maken. Dit geldt in principe voor alle routes binnen de EER. AuA en Lufthansa stemmen ook de vliegfrequentie op elkaar af om te vermijden dat hun vluchten elkaar overlappen.
- (81) Voorzover er op deze routes concurrentie bestaat tussen rechtstreekse vluchten en indirecte vluchten, wordt voor de vliegdiens ten tussen Oostenrijk of Duitsland en een ander EER-land de concurrentie tussen de rechtstreekse vluchten van de ene onderneming en de indirecte vluchten van de andere onderneming beperkt of uitgeschakeld ⁽¹⁹⁾. Bij vluchten tussen twee andere EER-landen, bijvoorbeeld Londen-Rome, zal de concurrentie daarentegen niet aanmerkelijk worden beperkt door de samenwerkingsovereenkomst. Weliswaar waren de partijen door het aanbod van overstapverbindingen op sommige van deze trajecten feitelijke of potentiële concurrenten, maar zij hadden op deze trajecten waarschijnlijk nauwelijks een noemenswaardige marktpositie.

⁽¹⁸⁾ Artikel 53 van de EER-overeenkomst bevat dezelfde bepaling als artikel 81 van het EG-Verdrag. Alle verwijzingen naar artikel 81 van het EG-Verdrag hebben daarom automatisch ook betrekking op artikel 53 van de EER-overeenkomst.

⁽¹⁹⁾ Zo had bijvoorbeeld een passagier die van Hamburg naar Rome wilde vliegen en niet aan tijd gebonden was, tot dusverre de keuze tussen een rechtstreekse vlucht met Lufthansa of een transfervlucht met AuA via Innsbruck.

- (82) De overeenkomst leidt derhalve tot een beperking van de concurrentie tussen de partijen op trajecten tussen Oostenrijk respectievelijk Duitsland en een andere lidstaat van de EER.

8.3. Gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten

- (83) De samenwerkingsovereenkomst tussen AuA en Lufthansa heeft betrekking op het vervoer van passagiers en vrachtgoed binnen de EER en is bijgevolg van invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten.

9. ARTIKEL 81, LID 3, VAN HET EG-VERDRAG

- (84) Op grond van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag kunnen de bepalingen van artikel 81, lid 1, buiten toepassing worden verklaard voor overeenkomsten tussen ondernemingen wanneer deze bijdragen tot verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang, mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt, en zonder nochtans aan de partijen

- a) beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn, of
- b) de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken producten de mededinging uit te schakelen.

9.1. De bijdrage van de samenwerkingsovereenkomst aan de economische vooruitgang

- (85) De partijen hebben aangevoerd dat de samenwerkingsovereenkomst in meer dan één opzicht een bijdrage aan de economische vooruitgang levert. De passagiers zullen met name van de verbeterde overstap- en aansluitingsmogelijkheden profiteren.
- (86) Met uitzondering van de vluchten tussen beide landen zijn de netwerken van de partijen grotendeels complementair. Terwijl bij AuA het zwaartepunt op middellange afstanden binnen Europa, met name Midden- en Oost-Europa ligt, richt Lufthansa zich naar verhouding veel meer op lange afstanden. De samenvoeging van deze complementaire netwerken biedt economisch belangrijke synergie-effecten en aantrekkelijke verbindingen voor de gebruiker. Door de coördinatie en uitbouw van de lijndienstnetten van de partijen zullen een efficiënter netwerk en vooral betere verbindingen met de landen van Oost-Europa ontstaan.
- (87) Door de totstandbrenging van een uitgebreid Europees netwerk ontstaan kostenbesparingen voor de partijen dankzij een verhoogd verkeersvolume op het hele netwerk, betere aansluitingen, een betere planning van de vluchtfrequentie, een hogere bezettingsgraad en een betere organisatie van de verkoopsystemen en de gronddiensten. De partijen verwachten eveneens kostenbesparingen van de gezamenlijke ontwikkeling van kapitaalintensive, nieuwe verkoopkanalen (E-Ticketing).

- (88) Bij de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst met Lufthansa is AuA overgeschakeld van de Qualiflyer- naar de STAR-alliantie. Daarom kunnen de kostenbesparingen die voor AuA uit de samenwerking ontstaan, alleen worden becijferd in het licht van de wisseling van alliantie. De raad van commissarissen van AuA raamde de mogelijke synergieën als gevolg van de toetreding tot de STAR-alliantie op circa [...] miljoen EUR ten opzichte van verdere deelname aan de Qualiflyer-alliantie. Daar aangenomen mag worden dat de hierboven beschreven kostenbesparingen tot op zekere hoogte ook bij de Qualiflyer-alliantie zouden zijn ontstaan, kan ervan worden uitgegaan dat de synergie-effecten van de samenwerkingsovereenkomst nog hoger zouden uitvallen indien AuA tot geen enkele alliantie zou behoren.

- (89) In het licht van het voorgaande is de Commissie van mening dat de overeenkomst zal bijdragen tot de economische vooruitgang in de zin van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag.

9.2. Voordelen voor de gebruikers

- (90) De koppeling van de beide routenetwerken heeft tot gevolg dat de vluchtschema's op elkaar worden afgestemd en de wachttijden korter worden, dat verandering van terminal wordt vermeden en dat de kwaliteit van de service aan boord geharmoniseerd wordt. De voordelen voor de gebruikers doen zich ook voor in de vorm van een groter aanbod aan rechtstreekse vluchten tussen beide landen en meer overstapmogelijkheden, vooral naar Oost-Europese bestemmingen. Zo is dankzij de samenwerkingsovereenkomst de vluchtfrequentie in het bilaterale verkeer verhoogd op de routes Frankfurt-Klagenfurt, München-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Wenen-Nürnberg en zijn er nieuwe routes tussen Graz-Stuttgart en Wenen-Friedrichshafen geopend.
- (91) Door de uitbreiding van de verbindingen tussen de knooppunten (hub-to-hub) zijn er ook meer mogelijkheden ontstaan om de „feederdiensten” in het regionale verkeer uit te breiden. Verwacht wordt dat deze voordelen van een gezamenlijk netwerk voor de gebruikers uiteindelijk ook tot een groter reizigersaanbod en daarmee tot een betere capaciteitsbenutting door de partijen zullen leiden.
- (92) De gebruikers profiteren ook van de totstandbrenging van doorgaande verbindingen en de invoering van wederzijdse code-sharing voor zowel hub-to-hub-routes als voor verbindingen met derde landen. Daardoor wordt het netwerk van de partner toegankelijk voor de passagiers van beide luchtvaartmaatschappijen, waardoor meer bestemmingen beschikbaar worden en een grotere keuze aan vertrektijden wordt geboden voor de heen- en terugreis.
- (93) De Commissie is er echter niet van overtuigd dat de samenwerkingsovereenkomst de zekerheid biedt dat de te verwachten kostenbesparingen ook voldoende ten goede komen aan de gebruiker door bijvoorbeeld lagere prijzen. Dit moet worden gewaarborgd door de hierna toegelichte voorwaarden.

9.3. Onmisbaarheid

- (94) De Commissie stelt zich op het standpunt dat de geplande kostenbesparingen alleen kunnen worden gerealiseerd indien de ondernemingsstrategieën van beide partijen nauw op elkaar worden afgestemd. De voordelen van een verbeterd aanbod aan diensten, met name door gezamenlijke routeplanning en ontwikkeling van netwerken, zijn alleen door nauwe samenwerking te bereiken. Dit geldt met name ook voor de routes die de hubs van beide ondernemingen met elkaar verbinden. De Commissie erkent derhalve dat de in de samenwerkingsovereenkomst voorziene mate aan integratie onontbeerlijk is voor het bereiken van de nagestreefde doelen.
- (95) De Commissie is evenwel van mening dat er voorwaarden moeten worden opgelegd die ervoor moeten zorgen dat de concurrentiebepalingen niet groter zijn dan nodig is en dat er concurrerende ondernemingen op de markt aanwezig zijn.

9.4. Uitschakeling van de concurrentie

- (96) Bij de vraag of de samenwerkingsovereenkomst resulteert in een uitschakeling van de concurrentie, moet, zoals onder punt 5.2 reeds is gezegd, een onderscheid worden gemaakt tussen de Duits-Oostenrijkse markt enerzijds en de verbindingen met andere EER-landen anderzijds. In het eerste geval is er sprake van een veel nauwere samenwerking tussen de partijen door de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming en hun marktpositie is, zoals onder punt 6.2.1 uiteen is gezet, bijzonder sterk.

9.4.1. De Duits-Oostenrijkse markt

- (97) Zoals uit tabel 2 blijkt waren de partijen ten tijde van de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming niet blootgesteld aan concurrentie van andere luchtvaartmaatschappijen wat de rechtstreekse vluchten op de hoofdroutes tussen Oostenrijk en Duitsland aangaat. Door de samenwerking werd de feitelijke concurrentie op een groot aantal individuele routes uitgeschakeld.
- (98) Met de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming hebben de partijen ervoor gezorgd dat op de routes tussen Oostenrijk en Duitsland de feitelijke of potentiële concurrentie tussen de beide ondernemingen uitgesloten werd. Hoewel door de liberalisering van de luchtvaart in de Gemeenschap de juridische belemmeringen voor de toegang tot de markt zijn geslecht, leidt de samenwerking tussen de partijen tot nieuwe toetredingsdrempels en bemoeilijkt zij de toegang van derden tot de markt. Daardoor wordt de concurrentie voor een belangrijk deel van de markt uitgeschakeld. Dit wordt hierna geïllustreerd aan de hand van het voorbeeld van de route Wenen-Frankfurt. De situatie op andere routes tussen beide landen is vergelijkbaar.

Route Wenen-Frankfurt

- (99) Zoals in hoofdstuk 6 uiteen is gezet, hebben de partijen met de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming de feitelijke concurrentie voor O & D-passagiers op deze route uitgeschakeld. Er kan van worden uitgegaan dat ook de potentiële concurrentie op zijn minst sterk werd ingeperkt als gevolg van belemmeringen voor de toetreding tot de markt. De oorzaken hiervan zijn als volgt:

- a) De hoofdluchthaven van Frankfurt is zozeer overbelast dat nieuwe aanbieders slechts heel moeilijk aan slots kunnen komen voor de piekuren.
- b) Tezamen bieden de beide ondernemingen een relatief groot aantal vluchten aan. Dit maakt het voor nieuwe aanbieders moeilijk om zich met bijkomende vluchten een plaats op de markt te verwerven.
- c) Meer dan de helft van alle passagiers zijn transferpassagiers. Nieuwe aanbieders op de routes tussen de Oostenrijkse en Duitse knooppunten moeten derhalve regionale en internationale transferpassagiers werven om hun capaciteit ten volle te kunnen benutten. Door de exploitatie van een gezamenlijk routenetwerk eisen de partijen evenwel op hun respectieve knooppunten de meeste slots voor feeder-vluchten respectievelijk aansluitende vluchten voor zich op.
- d) De partijen verkrijgen door de overeenkomst extra economische macht omdat zij hun krachten bundelen, hun Europese vloot vergroten, de mogelijkheden voor interlining benutten en routenetwerken en vliegfrequentie op elkaar kunnen afstemmen.
- e) Door de samenvoeging van de „frequent flyer”-programma's wordt de positie van de partijen op de markt versterkt, met name in het marktsegment zakelijke klanten. Door het gezamenlijke frequent flyer-programma wordt voor andere luchtvaartmaatschappijen die niet over een vergelijkbaar aanbod beschikken, de toegang tot de markt aanzienlijk bemoeilijkt.
- f) Een aanzienlijk deel van alle vliegtickets die voor een bepaald traject worden verkocht zijn op grond van overeenkomsten met zakelijke klanten⁽²⁰⁾ of om andere redenen aan een bepaalde luchtvaartmaatschappij verbonden. Nieuwe aanbieders kunnen derhalve — althans op de korte termijn — met hun prijzen slechts naar een klein deel van de klanten dingen. Voor kleine concurrenten is het wellicht moeilijk om potentiële grote klanten soortgelijke overeenkomsten aan te bieden, aangezien zij het bedrijfsleven niet de diensten kunnen bieden die aan een groter netwerk verbonden zijn (frequente vluchten, goede aansluitingen op de grote luchthavens, enz.).
- g) De vliegtuigen van de partijen hebben een vrij lage bezettingsgraad op de routes tussen Oostenrijk en Duitsland. De ondernemingen beschikken derhalve over voldoende capaciteit om in het voorkomende geval snel te kunnen reageren op prijswijzigingen als gevolg van de komst op de markt van een nieuwe aanbieder.
- (100) Aangezien met de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst alleen de gemeenschappelijke onderneming rechtstreekse vluchten op de route Wenen-Frankfurt heeft aangeboden en gezien de hoge toetredingsdrempels, hebben de partijen voor deze route de concurrentie uitgeschakeld op de markt voor regionale transferpassagiers en O & D-passagiers, die al dan niet aan tijd gebonden zijn.

⁽²⁰⁾ Op de vluchten binnen Oostenrijk en Duitsland zijn circa 38 % van alle klanten van AuA zakelijke klanten die voor hun vluchten een dergelijke overeenkomst („corporate customer deal”) hebben gesloten.

Overige bilaterale verbindingen

- (101) Zoals in hoofdstuk 6 is beschreven, is de uitgangspositie van de partijen op andere bilaterale verbindingen vergelijkbaar met de situatie voor Wenen-Frankfurt. Dit geldt ook voor de belemmeringen voor de toegang tot de markt. Deze wegen echter nog zwaarder door op de routes waar het reizigersaantal geringer is. Aangezien de vraag naar vluchten op deze routes geringer is, moet een nieuwe aanbieder een nog groter gedeelte van het totale passagiersaanbod aan zich binden om met winst te kunnen werken.
- (102) Hoewel het mogelijk is dat de mededinging op bepaalde routes niet wordt uitgeschakeld geldt dit alleen voor routes van ondergeschikt belang. Gezien de machtspositie die de partijen innemen bij het aanbod voor aan tijd gebonden klanten (O & D-passagiers en regionale transferpassagiers) en de sterke marktpositie bij het aanbod voor klanten die niet aan tijd gebonden zijn, stelt de samenwerkingsovereenkomst deze ondernemingen in staat de concurrentie uit te schakelen voor een belangrijk deel van de vluchten voor zowel klanten die aan tijd gebonden zijn als andere klanten.

Potentiële concurrentie

- (103) De partijen hebben aangevoerd dat alle Europese luchtvaartmaatschappijen als potentiële concurrent kunnen worden beschouwd. De Commissie heeft evenwel een marktonderzoek verricht en op grond van de uitkomst daarvan is zij evenwel tot de conclusie gekomen dat van de andere luchtvaartmaatschappijen slechts weinig potentiële concurrentie te verwachten is. Ook al zijn de juridische toetredingsbelemmeringen weggenomen, toch is de feitelijke toegang tot de markt voor andere luchtvaartmaatschappijen nog niet verzekerd. De grote luchtvaartmaatschappijen richten zich op de uitbreiding van hun routenetwerk rondom hun respectieve hub. Derhalve kan ervan worden uitgegaan dat deze maatschappijen op de routes tussen Oostenrijk en Duitsland alleen actief zijn vanuit een tweede hub die de mogelijkheid van aansluitende vluchten respectievelijk feeder-vluchten biedt. Dit lijkt voorlopig evenwel geen optie te zijn. Bovendien wordt, voor goedkope en regionale luchtvaartmaatschappijen, de toegang tot de markt door talrijke belemmeringen bemoeilijkt. Om deze concurrenten toegang tot de markt te bieden is het derhalve absoluut noodzakelijk dat deze belemmeringen worden verminderd of geheel weggenomen.

9.4.2. Verbindingen met of tussen andere EER-landen

- (104) Zoals onder punt 6.2.2 uiteen is gezet, kan de concurrentie op bepaalde routes tussen Oostenrijk of Duitsland en een ander EER-land worden ingeperkt door de samenwerkingsovereenkomst. De Commissie beschikt evenwel niet over concrete aanwijzingen dat voor deze verbindingen de concurrentie op een van de voornoemde markten uitgeschakeld werd.

10. AANGEGANE VERBINTENISSEN EN VOORWAARDEN VOOR EEN VRIJSTELLING

- (105) Uit hetgeen onder punt 9.4 is opgemerkt, volgt dat de samenwerkingsovereenkomst de concurrentie voor een

wezenlijk deel van het onderlinge verkeer tussen Duitsland en Oostenrijk heeft uitgeschakeld. Naar het oordeel van de Commissie kan de samenwerkingsovereenkomst uitsluitend worden goedgekeurd indien verbintenissen worden aangeaan die de drempel voor het betreden van de markt aanzienlijk verlagen.

- (106) Op grond van de bezwaren die de Commissie in haar mededeling van de punten van bezwaar had aangevoerd, zijn de partijen verstrekkende verbintenissen aangeaan, die op 14 december 2001 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* zijn bekendgemaakt. Naar aanleiding van de door derden ingezonden opmerkingen zijn deze verbintenissen later nog aangevuld. Ze worden in de bijlage bij deze beschikking onverkort weergegeven. De bijlage vormt een integrerend bestanddeel van deze beschikking en de erin vervatte verbintenissen vormen een wezenlijk onderdeel van de vrijstelling.
- (107) De in de bijlage vermelde verbintenissen dienen allereerst te waarborgen dat het uit de weg ruimen van de bestaande belemmeringen voor het betreden van de markt door potentiële concurrenten kan leiden tot een levenskrachtige nieuwe concurrentie. Daarenboven moeten ze garanderen dat een billijk aandeel van de uit de samenwerking voortvloeiende voordelen de consumenten ten goede komt. De belangrijkste elementen worden hierna samengevat.
- (108) Nieuwe concurrenten moeten allereerst op de betrokken luchthavens passende slots kunnen verkrijgen. Heel wat luchthavens zijn evenwel precies in de piekuren reeds overbezet. De partijen worden er daarom toe verplicht aan een nieuwe marktdeelnemer op de door hem gekozen routes tot 40 % van de slots waarover zij op het ogenblik van de aanmelding voor die routes beschikten, ter beschikking te stellen. Daarenboven stellen zij een nieuwe concurrent uit een derde land zogenoemde „technische slots” ter beschikking, om het betrokken vliegtuig aan het begin of het einde van de vliegoperaties te bestemder plaatse te brengen.
- (109) De Commissie acht het, gezien het economische gewicht van de beide ondernemingen en hun sterke aanwezigheid op de betrokken routes noodzakelijk dat het aantal van hun dagelijkse frequenties op de betrokken luchthaven bij de komst van een nieuwe marktdeelnemer voor twee jaar bevroren wordt. Daardoor moet worden voorkomen dat zij als gevestigde ondernemingen hun frequenties op dat ogenblik verhogen om de potentiële concurrent van de markt te weren.

- (110) Op grond van de tot dusver opgedane ervaring en de beschikbare informatie over de relevante markt gaat de Commissie ervan uit dat er op een aantal routes in het bilaterale verkeer tussen Oostenrijk en Duitsland niet snel een nieuwkomer op markt zal komen. Heel wat, qua passagiersaantallen zwakke routes hebben voor potentiële concurrenten slechts een geringe aantrekkingskracht. Ook met de belangen van de consumenten die op dergelijke routes vliegen, moet rekening worden gehouden. Daarom worden de partijen ertoe verplicht prijsverlagingen die zij op de ene route invoeren, waar zij concurrentiedruk ondervinden, ook op drie andere routes tussen Oostenrijk en Duitsland, waar er geen concurrentie is, toe te passen. Bij de keuze van deze drie

routes wordt de partijen enige speelruimte gegund. Doordat ze de kosten van het invoeren van dumpingprijzen aanzienlijk verhoogt, zorgt deze verplichting ervoor dat nieuwe concurrenten ook enigszins beschermd zijn tegen een eventuele poging van de partijen om hen uit de markt te prijzen.

- (111) Om tot een voldoende benutting van hun capaciteit te komen, moeten nieuwe concurrenten een aanbod brengen dat voor de verschillende klantensegmenten aantrekkelijk is. Om hen in staat te stellen dat voor klanten in de zakenwereld te doen, worden de partijen ertoe verplicht tot 15 % van de op een bepaalde lijn aangeboden zitplaatsen vrij te houden voor nieuwe concurrenten. Dit contingent zitplaatsen kan door de concurrent worden aangekocht om zijn klanten een grotere flexibiliteit bij heen- en terugvluchten aan te bieden. De mogelijkheid voor de concurrent om aan het „frequent flyer“-programma van Lufthansa/AuA te participeren, heeft eveneens ten doel diens attractiviteit, met name voor zakelijke klanten, te verhogen.
- (112) Gezien het grote aantal passagiers die overstappen, is het voor een nieuwe concurrent van groot belang ook toegang te krijgen tot de markt van transferreizigers. Met dat doel kan hij met Lufthansa/AuA een interline-overeenkomst sluiten, waarin op voorstel van de nieuwkomer op de markt een bijzondere pro-rataovereenkomst is opgenomen. De in deze pro-rataovereenkomst bedongen voorwaarden moeten overeenkomen met die welke de partijen met andere partners van hun alliantie of met derde luchtvaartmaatschappijen voor dezelfde route zijn overeengekomen.
- (113) Op kortere routes tussen Oostenrijk en Duitsland kan de concurrentie in zekere mate ook door het aanbieden van gecombineerde vervoersdiensten bevorderd worden. Op voorstel van spoor- of wegvervoersondernemingen sluiten de participerende ondernemingen overeenkomsten voor gecombineerd vervoer, op grond waarvan zij vervoersdiensten op de door hen bediende routes tussen Oostenrijk en Duitsland als onderdeel van een multimodaal traject aanbieden.
- (114) De Commissie heeft zich ervan vergewist dat er, op basis van deze toezeggingen, verscheidene concurrenten zijn die ernstige interesse hebben om de markt op bepaalde belangrijke routes te betreden en dat die de vereiste vlieg rechten kunnen verwerven. Dit is een belangrijk gegeven, op grond waarvan de Commissie voor het samenwerkingsverband een vrijstelling overeenkomstig artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag kan verlenen. Mochten deze feitelijke omstandigheden veranderen, dan zou de Commissie zich genoopt kunnen zien om overeenkomstig artikel 6, lid 3, onder a), van Verordening (EEG) nr. 3975/87 de vrijstelling in te trekken of aan te passen.
- (115) De partijen hebben op eigen initiatief verklaard dat zij zich reeds vóór een vrijstelling door de Commissie tegenover potentiële concurrenten aan de hierboven beschreven verbintenissen houden. Op grond daarvan zijn er inmiddels reeds nieuwkomers op de markt

verschenen. Sinds 2001 vliegt Adria Airways tweemaal per dag op de route Wenen-Frankfurt en bedient Air Alps de route Wenen-Stuttgart. Nog twee andere Midden- en Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen hebben ernstige belangstelling laten blijken om na de vrijstelling op twee andere belangrijke routes tussen Oostenrijk en Duitsland de markt te betreden. Op basis van de verbintenissen van de partijen is een nieuwe Oostenrijkse luchtvaartmaatschappij opgericht die vanaf het najaar van 2002 op verschillende routes tussen Oostenrijk en Duitsland operationeel zal zijn.

- (116) Gelet op de vele verbintenissen die worden aangegaan en de lange duur van de vrijstelling is het noodzakelijk dat de partijen de Commissie geregeld informatie verstrekken, aan de hand waarvan deze zich ervan kan vergewissen dat de voorwaarden in acht worden genomen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag en artikel 53, lid 3, van de EER-overeenkomst worden artikel 81, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 53, lid 1, van de EER-overeenkomst voor de periode van 10 december 1999 tot 31 december 2005 niet van toepassing verklaard op de op 10 december 1999 gesloten samenwerkingsovereenkomst tussen het Duitse Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) en het Oostenrijkse Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA).

Artikel 2

De vrijstelling overeenkomstig artikel 1 hangt af van de inachtneming van de in de bijlage vermelde verbintenissen. Deze verbintenissen gelden voor alle routes die de partijen in het onderlinge verkeer tussen Duitsland en Oostenrijk bedienen. Deze verbintenissen zullen gelden voor de partijen, hun dochterondernemingen en hun rechtsopvolgers en rechtverkrijgenden; de partijen zijn verplicht erop toe te zien dat hun dochterondernemingen en hun rechtsopvolgers en rechtverkrijgenden deze verbintenissen nakomen.

Artikel 3

1. Tot het einde van de vrijstelling als bedoeld in artikel 1 dienen AuA en Lufthansa aan de Commissie de volgende inlichtingen te verstrekken:

- gedetailleerde gegevens over de tarieven die worden toegepast op alle routes waarop de partijen in het onderlinge verkeer concurreren met andere maatschappijen die rechtstreekse vluchten aanbieden;
- gedetailleerde gegevens over de naleving van de verplichting tariefverlagingen ook op drie andere routes in het onderlinge verkeer toe te passen;
- een overzicht van alle overeenkomsten die de partijen met concurrenten in het onderlinge verkeer sluiten betreffende slots, „frequent flyer“-programma's, zitplaatscontingenten, interlining en intermodaal vervoer;

- d) gegevens over de tariefontwikkeling op alle routes in het onderlinge verkeer tussen Oostenrijk en Duitsland;
- e) een overzicht van de dagelijkse vluchtfrequenties van AuA en Lufthansa op de — uitgedrukt in passagiersaantallen — tien belangrijkste routes en van de maandelijks in totaal door de partijen aangeboden capaciteit;
- f) gegevens over de stand bij de verwezenlijking van de kostenverlagingsplannen van de partijen.

2. De in lid 1, onder a) en b), bedoelde gegevens moeten de Commissie binnen een week na de bekendmaking van de tarieven worden medegedeeld. De in lid 1, onder c) tot en met f), bedoelde gegevens dienen de Commissie aan het einde van elke zomervliegplanperiode te worden medegedeeld.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

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

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

Gedaan te Brussel, 5 juli 2002.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie

BIJLAGE

DOOR DE PARTIJEN AANGEGANE VERBINTENISSEN

1. Verbintenissen betreffende slots

Austrian Airlines en Lufthansa („de partijen”) zijn ertoe gehouden om, wanneer een luchtvaartmaatschappij die op de datum van de aanmelding geen luchtvervoersdiensten tussen Oostenrijk en Duitsland verrichtte („nieuwkomer”) en die onafhankelijk van de partijen is, met een nieuwe non-stopdienst tussen één of meer Oostenrijks-Duitse stedenparen („nieuwkomersstedenpaar of -stedenparen”) wenst te beginnen, die maatschappij onder de hieronder uiteengezette voorwaarden slots ter beschikking te stellen. Met het oog op de onderhavige verbintenissen wordt onder een non-stopdienst mede verstaan een dienst met verschillende tussenlandingen waarbij gebruik wordt gemaakt van één enkel vliegtuig, die in Oostenrijk, Duitsland of een derde land begint en/of eindigt en die ten minste één non-stopsegment tussen Oostenrijk en Duitsland omvat.

De partijen zijn ertoe gehouden een nieuwkomer op de door hem gekozen route ten minste één paar slots ter beschikking te stellen, en voor nieuwkomers in totaal tot 40 % van de slots die de partijen gebruikten op het ogenblik van de aanmelding voor vluchten op een bepaalde route. Wanneer de partijen voorafgaandelijk op basis van vrijwilligheid slots ter beschikking stellen, worden deze echter op de 40 % in mindering gebracht.

De nieuwkomersslots moeten binnen 45 minuten van het door de nieuwkomer gewenste tijdstip liggen, en moeten in het geval van diensten met één tussenlanding een transitlandings- en starttijd binnen 90 minuten toekennen, voorzover de partijen binnen het relevante tijdvak over slots beschikken.

De nieuwkomer moet een duidelijk schriftelijk verzoek met betrekking tot de voorgenomen dienst tot de partijen richten, en dit uiterlijk zes weken vóór de IATA-dienstregelingsconferentie voor het verkeersseizoen tijdens hetwelk de nieuwkomer voornemens is met de dienst te beginnen. Een nieuwkomer zal slechts voor de terbeschikkingstelling van slots overeenkomstig de onderhavige verbintenissen in aanmerking komen, indien hij kan aantonen dat alle in redelijkheid en te goeder trouw gedane inspanningen om voor het nieuwkomersstedenpaar volgens de gewone procedure van toewijzing van slots tijdens de eerstvolgende dienstregelingsconferentie (met inbegrip van de toewijzing van slots door de coördinator na het verstrijken van de termijn voor de teruggave van slots) slots te verkrijgen, mislukt zijn. De nieuwkomer moet gedurende de gehele periode (vanaf de indiening van het schriftelijk verzoek tot het einde van de betrokken IATA-dienstregelingsperiode) met betrekking tot de onderscheiden luchthavens een beleid van openheid voeren. Wanneer de nieuwkomer volgens de gewone toewijzingsprocedure slots verkrijgt, worden deze in mindering gebracht op het totale aantal slots waarom de nieuwkomer overeenkomstig dit onderdeel van de verbintenissen gerechtigd is te verzoeken, tenzij het aandeel van de partijen in het totale aantal frequenties tussen het betrokken stedenpaar meer dan 60 % bedraagt. Verzoeken om slots overeenkomstig het bepaalde in deze paragraaf gelden slechts voor een bepaald dienstregelingsseizoen. Wanneer een nieuwkomer niet met de dienst is begonnen, met de dienst is begonnen tegen een lagere frequentie dan voorzien, of een bijkomende frequentie wenst te exploiteren, is het bepaalde in deze afdeling van toepassing op elk verzoek om bijkomende slots tijdens een volgend dienstregelingsseizoen.

Op alle routes tussen Oostenrijk en Duitsland waarbij aan één kant de luchthavens van Wenen en Frankfurt betrokken zijn, worden nieuwkomersslots uitsluitend gebruikt voor diensten tussen de nieuwkomersstedenparen waarbij vliegtuigen met een capaciteit van 46 of meer passagiers worden ingezet. Deze voorwaarde geldt niet, wanneer een nieuwkomer vóór de datum van bekendmaking van de vrijstellingsbeschikking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* met de dienst is begonnen, en evenmin op alle andere routes tussen de twee lidstaten.

Wanneer een nieuwkomer voor diensten op een route tussen Oostenrijk en Duitsland gebruik wenst te maken van een vliegtuig dat op een luchthaven in een derde land is gestationeerd, kan die nieuwkomer overeenkomstig de onderhavige bepalingen (met inbegrip van beperkingen op het aantal slots dat voor de dienst tussen een stedenpaar beschikbaar is) slots verkrijgen voor vluchten vanuit of naar dat derde land om het vliegtuig bij het begin of het einde van de operaties te bestemder plaatse te brengen („technische slots”). De partijen zijn slechts verplicht technische slots ter beschikking te stellen, indien de nieuwkomer die om dergelijke slots verzoekt en/of zijn franchisegever minder dan drie frequenties per dag vanuit de betrokken luchthaven naar derde landen/vanuit derde landen naar de betrokken luchthaven onderhouden op het ogenblik waarop het verzoek wordt ingediend. Bovendien stellen de partijen technische slots ter beschikking die binnen 180 minuten van het door de nieuwkomer gewenste tijdstip liggen, voorzover de partijen binnen het relevante tijdvak over slots beschikken.

Wanneer de nieuwkomer een dienst tussen een derde land en één van de tot de nieuwkomersstedenparen behorende steden onderhoudt en de nieuwkomer de frequenties vermindert of de dienst op het derde land stopzet, is de nieuwkomer verplicht de slots die voorheen voor de dienst op het derde land werden gebruikt, voor de dienst tussen de nieuwkomersstedenparen te gebruiken. De nieuwkomer zal in dat geval verplicht zijn evenveel slots voor de nieuwkomer aan de partijen terug te geven als voorheen voor de dienst op het derde land werden gebruikt.

Wanneer een nieuwkomer die overeenkomstig de onderhavige procedure slots heeft verkregen, besluit niet of tegen een lagere frequentie met een dienst tussen het nieuwkomersstedenpaar te beginnen, moet de nieuwkomer de partijen hiervan onverwijld in kennis stellen en hun de slots teruggeven. Wanneer een nieuwkomer die overeenkomstig de onderhavige verbintenissen slots heeft verkregen, de dienst tussen het nieuwkomersstedenpaar stopzet of die slots om een andere reden (b.v. wegens onrechtmatig gebruik) dreigt te verliezen, moet de nieuwkomer de partijen hiervan onverwijld in kennis stellen en hun de slots teruggeven. Met het oog op het bepaalde in deze paragraaf zullen een nieuwkomer en zijn dochterondernemingen worden geacht de dienst tussen een nieuwkomersstedenpaar te hebben stopgezet, wanneer naar gelang van het geval hij of zij hun slots niet ten minste voor 80 % hebben gebruikt tijdens het dienstregelingsseizoen waarvoor ze waren toegewezen voor het betrokken stedenpaar, tenzij de nieuwkomer zich voor het niet-gebruiken van de slots kan beroepen op één van de rechtvaardigingsgronden, vermeld in artikel 10, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93 of in enige andere verordening tot wijziging of ter vervanging daarvan.

Ingeval de nieuwkomer de partijen te laat in het dienstregelingsseizoen op de hoogte brengt om de partijen in staat te stellen de teruggegeven slots onmiddellijk te gebruiken overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 95/93 of na het verstrijken van de termijnen van artikel 10, lid 4, van die verordening en vóór het daadwerkelijke begin van het dienstregelingsseizoen, zijn de partijen ertoe gerechtigd van de nieuwkomer te eisen dat hij hun een slot overdraagt dat met de teruggegeven slots vergelijkbaar is. Indien de nieuwkomer, om welke reden ook, niet in staat is om de partijen slots over te dragen die met de teruggegeven slots vergelijkbaar zijn, kunnen de partijen de niet-benutting van het teruggegeven slot rechtvaardigen op grond van artikel 10, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93.

Teneinde te waarborgen dat de door de partijen ter beschikking gestelde slots in overeenstemming met de onderhavige verbintenissen worden gebruikt, zullen de partijen en de nieuwkomer in onderlinge overeenstemming een mechanisme instellen dat de partijen in staat stelt op het gebruik van de slots toe te zien. De partijen zullen de Commissie van de aard van dit mechanisme op de hoogte brengen.

Door de partijen overeenkomstig de onderhavige verbintenissen ter beschikking gestelde slots zullen zonder enige vergoeding worden aangeboden.

2. Verbintenissen betreffende frequenties

De partijen voegen aan de dienst tussen een bepaald nieuwkomersstedenpaar geen frequenties toe gedurende ten minste vier opeenvolgende IATA-verkeersseizoenen, te beginnen met en met inbegrip van het verkeersseizoen tijdens hetwelk de nieuwkomer met de dienst tussen het nieuwkomersstedenpaar begint.

3. Verbintenissen betreffende tarieven

Telkens wanneer zij een gepubliceerd tarief voor vluchten tussen een nieuwkomersstedenpaar verlagen, passen de partijen een (in procent) gelijke tariefverlaging toe op de vluchten tussen drie andere Oostenrijks-Duitse stedenparen met betrekking tot welke zij geen concurrentie ondervinden. Deze verbintenis geldt slechts zolang de tariefverlaging voor vluchten tussen het nieuwkomersstedenpaar van kracht blijft. Met het oog op deze verbintenis worden als gepubliceerde tarieven beschouwd: de toepasselijke IATA-tarieven, tarieven van luchtvaartmaatschappijen die via de openbare tarieven-databank van de ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) naar geautomatiseerde boekingsystemen worden verspreid, en tarieven die op het Internet worden aangeboden, mits deze tarieven voor het grote publiek beschikbaar zijn.

Op welke drie andere vergelijkbare Oostenrijks-Duitse stedenparen de partijen gelijke tariefverlagingen zullen toepassen, zal als volgt worden bepaald: de partijen zullen twee stedenparen kiezen uit de vijf qua belang (gemeten aan het aantal reizigers) op het betrokken nieuwkomersstedenpaar volgende Oostenrijks-Duitse stedenparen met betrekking tot welke zij geen concurrentie ondervinden. Het derde Oostenrijks-Duits stedenpaar zullen de partijen geheel vrij mogen kiezen, op voorwaarde dat het een stedenpaar is met betrekking tot hetwelk zij geen concurrentie ondervinden.

De onderhavige verbintenis zal niet gelden in uitzonderlijke gevallen waarin de partijen tot voldoening van de Commissie kunnen aantonen dat een tariefverlaging wordt gerechtvaardigd door veranderingen in de omstandigheden met betrekking tot een bepaald stedenpaar, bijvoorbeeld een verlaging van de kosten, die geen verband houden met de concurrentieactiviteit van de nieuwkomer.

4. Verbintenissen betreffende overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit („Blocked Space Agreements”)

Telkens wanneer het aantal door een nieuwkomer aangeboden frequenties lager is dan het aantal door de partijen onderhouden frequenties, zullen de partijen op verzoek van de nieuwkomer met betrekking tot het nieuwkomersstedenpaar of de nieuwkomersstedenparen een overeenkomst inzake voorbehouden capaciteit sluiten.

Een dergelijke overeenkomst moet betrekking hebben op een vast aantal plaatsen („vast blok”) en moet ten minste gedurende één volledig IATA-verkeersseizoen van kracht zijn. Het aantal plaatsen waarop dergelijke overeenkomsten betrekking hebben, mag ten hoogste 15 % van het aantal op een bepaalde frequentie aangeboden plaatsen bedragen; het mag in geen geval om minder dan 12 of meer dan 25 plaatsen in een bepaald vliegtuig gaan. De nieuwkomer draagt het volledige commerciële risico voor de plaatsen die onder toepassing van de overeenkomst inzake voorbehouden capaciteit vallen.

5. Verbintenissen betreffende interlining

Telkens wanneer nog geen interlining-overeenkomst tussen een nieuwkomer en de partijen bestaat, sluiten de partijen desgevraagd met betrekking tot het stedenpaar of de nieuwkomersstedenparen waartussen de nieuwkomer een dienst onderhoudt, een interlining-overeenkomst.

Elke overeenkomstig dit onderdeel van de verbintenissen gesloten interlining-overeenkomst zal:

- a) slechts van toepassing zijn op de tariefcategorieën F, C en Y;
- b) voorzien in interlining op basis van de gepubliceerde tarieven enkele reis van de partijen in geval van uitgifte van een biljet enkele reis, en op basis van de helft van de gepubliceerde tarieven voor een heen- en terugvlucht van de partijen in geval van uitgifte van een retourbiljet;

- c) uitsluitend gelden voor door de nieuwkomer verricht vervoer met werkelijke oorsprong en bestemming in de betrokken steden;
- d) aan de MITA-regels en/of de gebruikelijke commerciële voorwaarden onderworpen zijn;
- e) in de mogelijkheid voorzien dat de nieuwkomer of reisagentschappen een heen- en terugvlucht aanbieden, bestaande uit een door de partijen verrichte dienst in de ene richting en een door de nieuwkomer verrichte dienst in de andere richting.

De partijen zijn ertoe gehouden, afhankelijk van het aantal beschikbare plaatsen in de betrokken tariefklasse, een reiziger te vervoeren die in het bezit is van een biljet voor een vlucht van een nieuwkomer tussen een nieuwkomersstedenpaar. Om misbruik te voorkomen, zullen de partijen evenwel kunnen eisen dat naar gelang van het geval de nieuwkomer of de reiziger een toeslag betaalt, gelijk aan het verschil tussen het door de partijen aangerekende tarief en het door de nieuwkomer aangerekende tarief. Ook zijn, wanneer het door de nieuwkomer aangerekende tarief lager is dan de waarde van het door de partijen uitgegeven biljet, de partijen gerechtigd biljetten slechts ten belope van het door de nieuwkomer aangerekende tarief te endosseren. Nieuwkomers zullen dezelfde bescherming genieten, wanneer het door de partijen aangerekende tarief lager is dan de waarde van het door de nieuwkomer uitgegeven biljet.

Elke overeenkomstig het bepaalde in deze afdeling met betrekking tot een bepaald nieuwkomersstedenpaar gesloten interlining-overeenkomst zal vervallen, wanneer de nieuwkomer de dienst tussen dat nieuwkomersstedenpaar stopzet.

De partijen sluiten op verzoek van een nieuwkomer met die nieuwkomer een bijzondere pro-rataovereenkomst voor verkeer met een werkelijke oorsprong en bestemming in Duitsland of Oostenrijk en/of verder dan Duitsland of Oostenrijk, en dit onder voorwaarden, vergelijkbaar met die welke voor de betrokken route met derde, niet tot de alliantie behorende/andere tot de alliantie behorende luchtvaartmaatschappijen zijn overeengekomen. In het geval van een bijzondere pro-rataovereenkomst die betrekking heeft op internationaal transferverkeer, geldt deze verbintenis slechts voor routes waarop het internationale transferverkeer meer dan 35 % van het totale volume van het verkeer tussen het nieuwkomersstedenpaar bedraagt.

6. Verbintenissen betreffende „Frequent Flyer Programs” (FFP's)

Wanneer een nieuwkomer niet aan één van de FFP's van de partijen deelneemt, noch over een eigen vergelijkbaar FFP beschikt, staan de partijen die nieuwkomer op zijn verzoek toe met betrekking tot de nieuwkomersstedenparen aan hun gemeenschappelijk FFP deel te nemen. Er zal met de nieuwkomer onder redelijke en niet-discriminatoire voorwaarden een contract worden gesloten, onder meer met betrekking tot de vergoeding van eventueel door de partijen gedane kosten.

Elk overeenkomstig het bepaalde in deze afdeling gesloten contract zal met betrekking tot een bepaald nieuwkomersstedenpaar vervallen, wanneer de nieuwkomer de dienst tussen dat stedenpaar stopzet.

7. Verbintenissen betreffende intermodale diensten

Op verzoek van een spoorwegmaatschappij of een andere onderneming voor vervoer te land die tussen Oostenrijk en Duitsland werkzaam is („intermodale partner”) sluiten de partijen een overeenkomst inzake intermodaal vervoer op grond waarvan de partijen op hun routes tussen Oostenrijk en Duitsland luchtvervoer van reizigers verrichten als onderdeel van een traject dat vervoer te land door de intermodale partner omvat („intermodale dienst”).

Elke overeenkomstig het bepaalde in deze afdeling gesloten overeenkomst inzake intermodaal vervoer zal gebaseerd zijn op de MITA-beginselen (met inbegrip van het „Intermodal Interline Traffic Agreement — Passengers” en de „IATA Recommended Practice 1780e”) en op de gebruikelijke commerciële voorwaarden.

De partijen aanvaarden een strikte pro-rataverdeling overeenkomstig de door de MITA-leden toegepaste regels, ook met betrekking tot sectoren waarin uitsluitend spoorvervoer wordt verricht. Wanneer voor de spoorwegmaatschappij een kilometeraantal, een aanduiding van het traject of een toeslag op het tarief dient te worden opgegeven, dienen de partijen volgens de normale IATA-procedures bij de IATA een verzoek in die zin in.

De partijen zullen zich op verzoek van een potentiële intermodale partner te goeder trouw beijveren om tot een overeenkomst te komen onder voorwaarden, vergelijkbaar met die welke eventueel met andere intermodale partners zijn overeengekomen, mits is voldaan aan de noodzakelijke vereisten betreffende inzonderheid de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening, de dekking door een verzekering en beperkingen van de aansprakelijkheid. De bepalingen van een dergelijke overeenkomst zullen voorrang hebben boven de algemene verplichtingen die uit het bepaalde in deze afdeling voortvloeien.

8. Geldigheidsduur van de vrijstelling en van de verbintenissen

De onderhavige verbintenissen zullen van kracht zijn vanaf de datum waarop de Commissie de vrijstellingsbeschikking overeenkomstig artikel 5, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 heeft gegeven. De verplichtingen van de partijen uit hoofde van deze verbintenissen zullen vervallen op de datum waarop de vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag verstrijkt.

Indien de Commissie de op grond van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag voor de samenwerkingsovereenkomst verleende vrijstelling krachtens artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 of krachtens een overeenkomstige bepaling in enige verordening ter vervanging daarvan intrekt, indien de op grond van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag verleende vrijstelling nietig wordt verklaard of indien de partijen de aangemelde samenwerkingsovereenkomst beëindigen, zullen de onderhavige verbintenissen vervallen met ingang van de datum van die intrekking, nietigverklaring of beëindiging. In dat geval zullen de partijen het recht hebben de teruggave te eisen van alle slots die uit hoofde van deze verbintenissen ter beschikking zijn gesteld van een luchtvaartmaatschappij die op het tijdstip van de intrekking, nietigverklaring of beëindiging met gebruikmaking van die slots diensten verricht op routes tussen Oostenrijk en Duitsland.

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE**van 9 september 2002****tot vaststelling van de herziene milieucriteria voor de toekenning van de communautaire milieukeur voor lampen en tot wijziging van Beschikking 1999/568/EG***(kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 3310)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2002/747/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1980/2000 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juli 2000 inzake een herzien communautair systeem voor de toekenning van milieukeuren ⁽¹⁾, en met name op artikel 6, lid 1, tweede alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens Verordening (EG) nr. 1980/2000 kan de communautaire milieukeur worden toegekend aan een product waarvan de eigenschappen werkelijk kunnen bijdragen tot verbeteringen van essentiële milieuaspecten.
- (2) In Verordening (EG) nr. 1980/2000 wordt bepaald dat per productengroep specifieke criteria voor de milieukeur worden vastgesteld.
- (3) In de verordening wordt eveneens bepaald dat de herziening van de milieukeurcriteria en van de eisen inzake beoordeling en toezicht op de naleving van de criteria tijdig vóór het eind van de geldigheidsperiode van de voor iedere productengroep gespecificeerde criteria moet plaatsvinden en moet uitmonden in een voorstel tot verlenging, intrekking of herziening.
- (4) Gelet op de ontwikkelingen op de markt dienen de milieucriteria die zijn vastgesteld bij Beschikking 1999/568/EG van de Commissie van 27 juli 1999 tot vaststelling van de milieucriteria voor de toekenning van de communautaire milieukeur voor lampen ⁽²⁾, te worden herzien. Tevens dienen de geldigheidsduur van die beschikking en de definitie van de productengroep te worden gewijzigd.
- (5) Er dient een nieuwe beschikking van de Commissie te worden vastgesteld met de specifieke milieucriteria voor deze productengroep, die gedurende een periode van vier jaar geldig zullen zijn.
- (6) Gedurende een beperkte periode van niet meer dan twaalf maanden dienen zowel de nieuwe bij de onderhavige beschikking vastgestelde criteria als de bij Beschikking 1999/568/EG vastgestelde criteria tegelijkertijd geldig te zijn om bedrijven die vóór de datum van toepassing van de onderhavige beschikking de milieukeur voor hun producten hebben gekregen of aangevraagd, voldoende tijd te geven om deze producten zodanig aan te passen dat ze aan de nieuwe criteria voldoen.

- (7) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn gebaseerd op de ontwerpcriteria die zijn ontwikkeld door het Bureau voor de milieukeur van de Europese Unie dat is ingesteld krachtens artikel 13 van Verordening (EG) nr. 1980/2000.
- (8) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 17 van Verordening (EG) nr. 1980/2000 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Voor de toekenning van de communautaire milieukeur in het kader van Verordening (EG) nr. 1980/2000 dient een lamp te vallen onder de productengroep „lampen” als gedefinieerd in artikel 2, en dient ze te voldoen aan de in de bijlage bij deze beschikking beschreven milieucriteria.

Artikel 2

1. De productengroep „lampen” omvat:

„lampen met enkele fitting”: alle lampen voor algemene verlichtingsdoeleinden met een enkele bajonet-, schroef- of penfitting. De lampen moeten op het openbare elektriciteitsnet kunnen worden aangesloten.

„lampen met twee fittingen”: alle lampen voor algemene verlichtingsdoeleinden met een fitting aan beide uiteinden. Hieronder vallen in hoofdzaak alle rechte fluorescentiebuislampen. De lampen moeten op het openbare elektriciteitsnet kunnen worden aangesloten.

2. De volgende soorten lampen vallen niet onder de productengroep: compacte fluorescentielampen met een magnetische ballast, projectorlampen, fotografische verlichting en solariumbuislampen.

Artikel 3

Het voor administratieve doeleinden aan de productengroep „lampen” toegekende codenummer is „008”.

Artikel 4

Artikel 3 van Beschikking 1999/568/EG wordt vervangen door:

„Artikel 3

De definitie van en de specifieke milieucriteria voor de productengroep zijn geldig tot en met 31 augustus 2003.”

⁽¹⁾ PB L 237 van 21.9.2000, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 216 van 14.8.1999, blz. 18.

Artikel 5

Deze beschikking is van toepassing van 1 september 2002 tot en met 31 augustus 2005. Indien er op 31 augustus 2005 nog geen herziene criteria zijn goedgekeurd, blijft deze beschikking van toepassing tot en met 31 augustus 2006.

Producenten van binnen de productengroep „lampen” vallende producten aan wie de milieukeur reeds vóór 1 september 2002 is toegekend, mogen deze milieukeur blijven gebruiken tot en met 31 augustus 2003.

Aan producenten van binnen de productengroep „lampen” vallende producten die reeds een aanvraag hebben ingediend voor de toekenning van de milieukeur vóór 1 september 2002, kan de milieukeur worden toegekend onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in Beschikking 1999/568/EG. In deze

gevallen mag de milieukeur tot en met 31 augustus 2003 worden gebruikt.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 9 september 2002.

Voor de Commissie
Margot WALLSTRÖM
Lid van de Commissie

BIJLAGE

KADER

Doelstellingen van de criteria

Deze criteria zijn hoofdzakelijk gericht op de bevordering van:

- de vermindering van milieuschade of -risico's gerelateerd aan het gebruik van energie (opwarming van de aarde, verzuring, uitputting van niet-hernieuwbare energiebronnen), door vermindering van het energieverbruik,
- de vermindering van milieuschade of -risico's gerelateerd aan het gebruik van hulpbronnen bij zowel de productie als de verwerking/verwijdering van een lamp door de gemiddelde levensduur te verlengen,
- de vermindering van milieuschade of -risico's gerelateerd aan het gebruik van kwik door de totale uitstoot van kwik gedurende de levensduur van een lamp te reduceren.

De criteria zetten ook aan tot de toepassing van beste praktijk (optimaal milieugebruik) en maken de consument milieubewuster. De criteria zijn zo gekozen dat daardoor de toekenning van de milieukeur aan lampen waarvan de productie geringe milieueffecten heeft, wordt bevorderd.

Eisen inzake beoordeling en controle

Bij elk criterium worden de specifieke eisen inzake beoordeling en controle vermeld. Tests moeten worden verricht door laboratoria met toepasselijke erkenning of laboratoria die voldoen aan de algemene eisen geformuleerd in norm EN ISO 17025 en die deskundig zijn om de desbetreffende tests uit te voeren.

Wanneer de aanvrager verplicht is verklaringen, documentatie, analyses, testverslagen of ander bewijsmateriaal in te dienen bij de bevoegde instantie die de aanvraag beoordeelt, waaruit blijkt dat aan de criteria wordt voldaan, wordt ervan uitgegaan dat deze, zoals aangewezen, afkomstig kunnen zijn van de aanvrager en/of diens leverancier(s) en/of hun leverancier(s), enz. De bevoegde instantie die de aanvraag beoordeelt kan onafhankelijke controles uitvoeren.

De bevoegde instanties wordt aangeraden bij de beoordeling van aanvragen en het toezicht op de inachtneming van de criteria rekening te houden met de toepassing van erkende milieuzorgsystemen, zoals EMAS of ISO 14001 (NB: toepassing van dergelijke milieuzorgsystemen is niet verplicht).

CRITERIA

1. Energie-efficiëntie, levensduur, lumenbehoud en kwikgehalte

Lampen met enkele fitting dienen te voldoen aan de volgende vereisten:

	Enkele fitting met geïntegreerde ballast (compacte fluorescentielampen)	Enkele fitting zonder geïntegreerde ballast (lamp met penfitting)
Energie-efficiëntie	Klasse A	Klasse A of B
Levensduur	meer dan 10 000 uur	meer dan 10 000 uur
Lumenbehoud	meer dan 70 % bij 10 000 uur	meer dan 80 % bij 9 000 uur
Gemiddeld kwikgehalte	maximaal 4,0 mg	maximaal 4,0 mg

Lampen met dubbele fitting dienen te voldoen aan de volgende vereisten:

	Dubbele fitting, normale levensduur	Dubbele fitting, lange levensduur
Energie-efficiëntie	Klasse A	Klasse A
Levensduur	meer dan 12 500 uur	meer dan 20 000 uur
Lumenbehoud	meer dan 90 % bij 12 500 uur	meer dan 90 % bij 20 000 uur
Gemiddeld kwikgehalte	maximaal 5,0 mg	maximaal 8,0 mg

NB: Energie-efficiëntie is als gedefinieerd in bijlage IV van Richtlijn 98/11/EG van de Commissie van 27 januari 1998 houdende uitvoeringsbepalingen van Richtlijn 92/75/EEG van de Raad wat de etikettering van het energieverbruik van lampen voor huishoudelijk gebruik betreft ⁽¹⁾.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet een testverslag indienen waarin staat dat de energie-efficiëntie, de levensduur en het lumenbehoud van de lamp zijn vastgesteld met behulp van de testprocedures waarnaar wordt verwezen in EN 50285. In het verslag moeten de energie-efficiëntie, de levensduur en het lumenbehoud van de lamp worden gegeven. Als de voorgeschreven levensduurtest niet is voltooid, is de op de verpakking vermelde operationele levensduur aanvaardbaar in afwachting van het testresultaat. Het resultaat van de test moet echter binnen twaalf maanden na de aanvraagdatum voor de milieukeur worden verstrekt.

De aanvrager moet een testverslag indienen waarin staat dat het kwikgehalte is gemeten met behulp van de onderstaande methode. Het verslag moet het gemiddelde kwikgehalte geven, berekend door de analyse van tien lampen, waarna de hoogste en laagste waarden worden geschrapt alvorens het rekenkundig gemiddelde van de resterende acht waarden wordt berekend.

De testmethode voor het kwikgehalte is als volgt. De ontladingsbuis wordt eerst gescheiden van het kunststof- en elektronicagedeelte. De stroomdraden worden zo dicht mogelijk bij de glazen afdichting afgeknipt. De ontladingsbuis wordt in een zuurkast in stukken verdeeld. Die stukken worden samen met een porseleinen bal, met een diameter van 1 inch, en 25 ml zeer zuiver geconcentreerd salpeterzuur (70 %) in een voldoende grote en stevige met een schroefdop af te sluiten kunststoffles gebracht. De afgesloten fles wordt een aantal minuten geschud zodat het glas tot fijn gruis wordt verpulverd. Daarbij wordt het deksel regelmatig losgeschroefd zodat drukopbouw wordt vermeden. Men laat de inhoud van de fles 30 minuten reageren, waarbij de fles regelmatig wordt geschud. De inhoud van de fles wordt vervolgens gefilterd met behulp van een zuurbestendig filterpapier waarbij het vocht wordt opvangen in een maatkolf van 100 ml. Daarna wordt kaliumdichromaat toegevoegd totdat een chroomgehalte van 1 000 ppm wordt bereikt. Vervolgens wordt de kolf met zuiver water tot 100 ml aangevuld. Er worden passende standaardoplossingen gemaakt binnen een concentratiebereik tot en met 200 ppm kwik. De oplossingen worden geanalyseerd met gebruikmaking van vlamatoomabsorptie bij een golflengte van 253,7 nm met actieve achtergrondcorrectie. Aan de hand van de verkregen resultaten en de kennis over het oplossingsvolume kan het oorspronkelijke kwikgehalte van de lamp worden berekend. De bevoegde instantie kan, wanneer dit om technische redenen noodzakelijk is, wijzigingen aan de beschreven testmethode aanbrengen, deze moeten op een consistente wijze worden toegepast.

2. In-/uitschakelen

Voor compacte fluorescentielampen (CFL) moet het aantal in-/uitschakelcycli hoger zijn dan 20 000.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet een testverslag indienen waarin staat dat het aantal in-/uitschakelcycli voor een CFL is vastgesteld met gebruikmaking van een snelle-cyclustest (0,5 minuut aan, 4,5 minuten uit) en de testprocedures voor levensduur waarnaar wordt verwezen in EN 50285. Het verslag moet het aantal in-/uitschakelcycli dat is gerealiseerd aangeven wanneer 50 % van de geteste CFL's voldoet aan de vereisten voor de levensduur van lampen waarnaar in EN 50285 wordt verwezen.

3. Kleurweergave-index

De kleurweergave-index (Ra) van de lamp moet hoger zijn dan 80.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet een testverslag indienen waarin staat dat de kleurweergave-index van de lamp is vastgesteld met gebruikmaking van de testprocedure waarnaar wordt verwezen in CIE-norm/publicatie 29/2. Het verslag moet de kleurweergave-index van de lamp aangeven.

4. Vlamvertragers

a) Plastic onderdelen die zwaarder zijn dan 5 gram mogen de volgende vlamvertragende stoffen niet bevatten:

Naam	CAS nr.
Decabroomdifenyl	13654-09-6
Monobroomdifenylether	101-55-3
Dibroomdifenylether	2050-47-7
Tribroomdifenylether	49690-94-0
Tetrabroomdifenylether	40088-47-9
Pentabroomdifenylether	32534-81-9

⁽¹⁾ PB L 71 van 10.3.1998, blz. 1.

Naam	CAS nr.
Hexabroomdifenylether	36483-60-0
Heptabroomdifenylether	68928-80-3
Octabroomdifenylether	32536-52-0
Nonabroomdifenylether	63936-56-1
Decabroomdifenylether	1163-19-5
Chloorparaffines met een ketenlengte van 10-13 C-atomen en een chloorgehalte > 50 % (van het gewicht).	85535-84-8

b) Plastic onderdelen die zwaarder zijn dan 5 gram mogen geen vlamvertragende stoffen of preparaten met stoffen bevatten waarvoor ten tijde van de aanvraag één van de volgende risicozinnen (of combinaties daarvan) geldt:

- R45 (kan kanker veroorzaken)
- R46 (kan erfelijke genetische schade veroorzaken)
- R50 (zeer giftig voor in het water levende organismen)
- R51 (giftig voor in het water levende organismen)
- R52 (schadelijk voor in het water levende organismen)
- R53 (kan in het aquatisch milieu op lange termijn schadelijke effecten veroorzaken)
- R60 (kan de vruchtbaarheid schaden)
- R61 (kan het ongeboren kind schaden)

als bepaald in Richtlijn 67/548/EEG van de Raad van 27 juni 1967 betreffende de aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake de indeling, de verpakking en het kenmerken van gevaarlijke stoffen (!) en latere wijzigingen daarvan.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet in een verklaring bevestigen dat het product aan deze eisen voldoet.

5. Verpakking

Laminaten en samengestelde plastics mogen niet worden gebruikt.

Kartonnen verpakking van *lampen met enkele fitting* moet voor ten minste 65 % (van het gewicht) uit gerecycleerd materiaal bestaan.

Kartonnen verpakking van *lampen met twee fittingen* moet voor ten minste 80 % (van het gewicht) uit gerecycleerd materiaal bestaan.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet in een verklaring bevestigen dat het product aan deze eisen voldoet.

6. Gebruiksaanwijzingen

Het product moet worden verkocht met relevante informatie voor de gebruiker, waarin adviezen worden gegeven over een milieuverantwoord gebruik ervan. In het bijzonder geldt het volgende:

- a) Informatie op de verpakking moet (met een pictogram of anderszins) de aandacht vestigen op passende verwijderingsmethoden, met inbegrip van officiële voorschriften.
- b) Voor lampen met een enkele fitting: lampen die niet werken met dimschakelaars moeten een etiket krijgen, en de relatieve maat en vorm van de lamp ten opzichte van een conventionele gloeilamp moeten op de verpakking worden aangegeven.
- c) Voor lampen met twee fittingen: informatie op de verpakking moet aangeven dat de milieuprestatie van de lamp beter is wanneer deze wordt gebruikt met elektronische regelinrichtingen met hoge frequentie.
- d) De verpakking van het product moet aangeven dat er meer informatie over de milieukeur kan worden gevonden op het website-adres: <http://europa.eu.int/ecolabel>.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet in een verklaring bevestigen dat het product aan deze eisen voldoet, en moet de bevoegde instantie die de aanvraag beoordeelt een exemplaar van de verpakking verstrekken.

7. Informatie op de milieukeur

Kader 2 van de milieukeur moet de volgende tekst bevatten:

„Hoge energie-efficiëntie
Lange levensduur”

(!) PB L 196 van 16.8.1967, blz 1.

Indien de lamp geen kwik bevat, kan in kader 2 van de milieukeur worden aangegeven dat de lamp geen kwik bevat.

Beoordeling en controle: de aanvrager moet in een verklaring bevestigen dat het product aan deze eisen voldoet, en moet de bevoegde instantie die de aanvraag beoordeelt een kopie verstrekken van de milieukeur zoals deze te vinden is op de verpakking en/of het product.
