

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Wetgeving

### Inhoud

I	<i>Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing</i>	
★	<b>Verordening (EG) nr. 600/2004 van de Raad van 22 maart 2004 tot vaststelling van bepaalde technische maatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren</b> .....	1
★	<b>Verordening (EG) nr. 601/2004 van de Raad van 22 maart 2004 tot vaststelling van bepaalde controlemaatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 3943/90, (EG) nr. 66/98 en (EG) nr. 1721/1999</b> .....	16
★	<b>Verordening (EG) nr. 602/2004 van de Raad van 22 maart 2004 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 850/98 met betrekking tot de bescherming van koudwaterkoraalriffen tegen de gevolgen van de trawlvisserij in een gebied ten noordwesten van Schotland</b> .....	30
	Verordening (EG) nr. 603/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 tot vaststelling van forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijzen van bepaalde soorten groenten en fruit .....	32
★	<b>Verordening (EG) nr. 604/2004 van de Commissie van 29 maart 2004 betreffende de mededeling van gegevens in de tabakssector met ingang van de oogst 2000</b>	34
	Verordening (EG) nr. 605/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 houdende afwijking, voor 2004, van Verordening (EG) nr. 1518/2003 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen inzake de regeling van uitvoercertificaten in de sector varkensvlees .....	39
	Verordening (EG) nr. 606/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 houdende afwijking van Verordening (EG) nr. 174/1999 met betrekking tot de geldigheidsduur van de uitvoercertificaten in de sector melk en zuivelproducten .....	40
	Verordening (EG) nr. 607/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 houdende vaststelling van een nieuwe toewijzing van invoerrechten in het kader van Verordening (EG) nr. 1146/2003 en tot afwijking van die verordening .....	42

Prijs: 22 EUR

(Vervolg z.o.z.)

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.

★ <b>Verordening (EG) nr. 608/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 inzake de etikettering van voedingsmiddelen en voedsel ingrediënten met toegevoegde fyto-sterolen, fytosterolesters, fytostanolen en/of fytostanolesters <sup>(1)</sup></b> .....	44
Verordening (EG) nr. 609/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 tot vaststelling van de productierestitutie voor in de chemische industrie gebruikte witte suiker .....	46
Verordening (EG) nr. 610/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 tot vaststelling van de invoerrechten in de sector rijst .....	47
Verordening (EG) nr. 611/2004 van de Commissie van 31 maart 2004 tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen .....	50

II *Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing*

**Raad**

2004/294/EG:

★ <b>Beschikking van de Raad van 8 maart 2004 waarbij de lidstaten die verdragsluitende partij zijn bij het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie worden gemachtigd het Protocol tot wijziging van dat Verdrag te bekrachtigen of daartoe toe te treden, in het belang van de Europese Gemeenschap</b> .....	53
Protocol houdende wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964 en bij het Protocol van 16 november 1982 .....	55

2004/295/EG:

★ <b>Beschikking van de Raad van 22 maart 2004 waarbij Italië wordt gemachtigd een maatregel toe te passen die afwijkt van artikel 21 van Zesde Richtlijn 77/388/EEG betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting</b> .....	63
---	----

2004/296/EG:

★ <b>Aanbeveling van de Raad van 30 maart 2004 betreffende de benoeming van een lid van de directie van de Europese Centrale Bank</b> .....	65
---	----

**Commissie**

2004/297/EG:

★ <b>Beschikking van de Commissie van 29 maart 2004 waarbij Tsjechië, Estland, Litouwen, Hongarije, Polen en Slowakije worden gemachtigd de toepassing van enkele bepalingen van de Richtlijnen 2002/53/EG en 2002/55/EG van de Raad wat betreft het in de handel brengen van bepaalde rassen zaaizaad uit te stellen <sup>(1)</sup> (kennisgeving geschied onder nummer C(2004) 962)</b> .....	66
---	----

EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

**Toezichthoudende Autoriteit van de EVA**

2004/298/EG:

★ <b>Beschikking van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA van 16 juli 2003 betreffende een compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen (Noorwegen)</b> .....	68
--	----

<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst

## I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

**VERORDENING (EG) Nr. 600/2004 VAN DE RAAD****van 22 maart 2004****tot vaststelling van bepaalde technische maatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 37,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement <sup>(1)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen van de Antarctische wateren, hierna „het verdrag” te noemen, is door de Gemeenschap goedgekeurd bij Besluit 81/691/EEG <sup>(2)</sup> en is er in werking getreden op 21 mei 1982.
- (2) Met dit verdrag is een kader vastgesteld voor regionale samenwerking met het oog op de instandhouding en het beheer van de levende rijkdommen in de Antarctische Oceaan via de instelling van een Commissie voor de instandhouding en het beheer van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren, hierna „CCAMLR” te noemen, en voor de vaststelling door de CCAMLR van instandhoudingsmaatregelen die voor de verdragsluitende partijen verplicht worden.
- (3) De CCAMLR heeft verscheidene maatregelen inzake de instandhouding en het beheer van de visserijhulpbronnen vastgesteld, die onder andere technische regels voor de uitoefening van bepaalde visserijactiviteiten in het verdragsgebied bevatten. Het betreft met name voorschriften inzake het gebruik van bepaalde soorten vistuig, een verbod op het gebruik van bepaalde voor het milieu schadelijk geachte materialen, maatregelen ter beperking van de schadelijke gevolgen van de visserij voor zeevogels en zeezoogdieren, en voorschriften inzake het verloop van de wetenschappelijke waarneming aan boord van visserijvaartuigen ten behoeve van gegevensverzameling. Deze maatregelen zijn verplicht voor de Gemeenschap en het is derhalve noodzakelijk deze ten uitvoer te leggen.
- (4) Bepaalde door de CCAMLR vastgestelde technische maatregelen zijn omgezet bij Verordening (EEG) nr. 3943/90 van de Raad van 19 december 1990 betreffende de

toepassing van de waarnemings- en inspectieregeling die is ingesteld op grond van artikel XXIV van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren <sup>(3)</sup> en bij Verordening (EG) nr. 66/98 van de Raad van 18 december 1997 houdende bepaalde instandhoudings- en controlemaatregelen voor de visserij in de Antarctische wateren <sup>(4)</sup>.

- (5) Omdat er na de vaststelling van bovengenoemde verordeningen nieuwe instandhoudingsmaatregelen door de CCAMLR zijn goedgekeurd en de reeds van kracht zijnde CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen zijn bijgewerkt, is het nodig die verordeningen te wijzigen.
- (6) Ter wille van een duidelijker communautaire regelgeving, moeten de maatregelen inzake de controle van visserijactiviteiten en de maatregelen op technisch gebied afzonderlijk worden omgezet. Om deze reden moeten de Verordeningen (EEG) nr. 3943/90 en (EG) nr. 66/98 worden ingetrokken bij Verordening (EG) nr. 601/2004 van de Raad van 22 maart 2004 tot vaststelling van bepaalde controlemaatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren <sup>(5)</sup> en moet de Gemeenschapswetgeving door middel van de hierbij voorgestelde verordening worden vervolledigd. Dit sluit niet uit dat voor sommige experimentele visserijtakken specifieke technische maatregelen worden opgenomen in de jaarlijks door de Gemeenschap goedgekeurde verordeningen inzake de aan communautaire vissersvaartuigen toegekende vangstmogelijkheden en de daarvoor geldende voorwaarden (de jaarlijkse vaststelling van TAC's en quota).
- (7) De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen en de maatregelen die nodig zijn voor de aanpassing van de bijlagen aan de periodieke wijzigingen van de technische maatregelen op grond van het verdrag door de CCAMLR moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Advies uitgebracht op 16 december 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> PB L 252 van 5.9.1981, blz. 26.

<sup>(3)</sup> PB L 379 van 31.12.1990, blz. 45.

<sup>(4)</sup> PB L 6 van 10.1.1998, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2742/1999 (PB L 341 van 31.12.1999, blz. 1).

<sup>(5)</sup> Zie bladzijde 16 van dit Publicatieblad.

<sup>(6)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ONDERWERP EN DEFINITIES

#### Artikel 1

#### Onderwerp

1. Bij deze verordening worden technische maatregelen vastgesteld ten aanzien van de activiteiten van vissersvaartuigen uit de Gemeenschap die mariene organismen aan boord nemen en houden die afkomstig zijn van bestanden voorkomend in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen van de Antarctische wateren, hierna „het verdrag” te noemen.

2. Deze verordening is van toepassing onverminderd de bepalingen van het verdrag en wordt toegepast met inachtneming van de doelstellingen en beginselen van dit verdrag, overeenkomstig de bepalingen van de Slotakte van de conferentie waarop het verdrag is aangenomen.

#### Artikel 2

#### Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „verdragsgebied”: het gebied waarin het verdrag wordt toegepast, zoals omschreven in artikel 1;
- b) „Antarctische convergentie”: de lijn die de volgende punten verbindt langs breedte- en lengtecirkels: 50° ZB, 0°; 50° ZB, 30° OL; 45° ZB, 30° OL; 45° ZB, 80° OL; 55° ZB, 80° OL; 55° ZB, 150° OL; 60° ZB, 150° OL; 60° ZB, 50° WL; 50° ZB, 50° WL; 50° ZB, 0°;
- c) „communautair vissersvaartuig”: een vissersvaartuig dat de vlag van een lidstaat van de Gemeenschap voert en in de Gemeenschap is geregistreerd, en dat van de levende rijkdommen in het verdragsgebied afkomstige mariene organismen vangt en aan boord bewaart;
- d) „vak”: een gebied van 0,5 breedtegraad bij 1 lengtegraad vanaf de noordwestelijke hoek van het statistische deelgebied of de statistische sector. De geografische positie van een vak wordt aangeduid met de breedtegraad van de noordelijke grens en de lengtegraad van de grens die zich het dichtst bij 0° bevindt;
- e) „nieuwe visserij”: de visserij op een bepaalde soort, volgens een bepaalde methode, in een statistisch FAO-deelgebied van de Antarctische wateren, waarvoor de CCAMLR nooit:
  - i) via uitvoerige onderzoeken/bestandsopnamen of via experimentele visserijcampagnes vergaarde gegevens heeft ontvangen over verspreiding, omvang van de bestanden, populatieontwikkeling, potentiële opbrengst en identiteit van de bestanden, noch
  - ii) gegevens over vangsten of visserij-inspanning, noch
  - iii) vangst- en inspanningsgegevens betreffende de laatste twee visserijcampagnes;
- f) „experimentele visserij”: de visserij die niet meer wordt beschouwd als een „nieuwe visserij” in de zin van punt e), en waarvan het experimentele karakter blijft bestaan totdat de CCAMLR voldoende informatie heeft verkregen om:
  - i) verspreiding, omvang van de bestanden en populatieontwikkeling van de doelsoort te evalueren met het oog op een raming van de potentiële opbrengst;
  - ii) de potentiële gevolgen van de visserij voor afhankelijke en verwante soorten te meten, en
  - iii) het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR in staat te stellen adviezen te formuleren met betrekking tot de wenselijk geachte vangstniveaus en visserij-inspanningen, en het te gebruiken vistuig.

## HOOFDSTUK II

### VISTUIG

#### Artikel 3

#### Toegestaan vistuig voor specifieke visserijtakken

1. In het statistische deelgebied 48.3 van de FAO mag uitsluitend met de beug en met korven op *Dissostichus eleginoides* worden gevist.
2. In de statistische sector 58.5.2 van de FAO mag uitsluitend met de trawl of de beug op *Dissostichus eleginoides* worden gevist.
3. In het statistische deelgebied 48.3 van de FAO mag uitsluitend met de trawl op *Champscephalus gunnari* worden gevist. Het gebruik van bodemtrawls in de gerichte visserij op *Champscephalus gunnari* is er verboden.
4. In het statistische deelgebied 58.5.2 van de FAO mag uitsluitend met de trawl op *Champscephalus gunnari* worden gevist.
5. De in lid 4 bedoelde visserij mag worden bedreven in het gedeelte van de statistische sector 58.5.2 van de FAO afgebakend door de lijn die loopt:
  - a) van het snijpunt van lengtegraad 72°15'OL met de grens als vastgesteld bij de Overeenkomst inzake de afbakening van de wateren tussen Australië en Frankrijk („Australia-France Maritime Delimitation Agreement”) zuidwaarts langs deze lengtegraad tot het snijpunt daarvan met breedtegraad 53°25'ZB;
  - b) vervolgens oostwaarts langs deze breedtegraad tot het snijpunt ervan met lengtegraad 74°OL;
  - c) daarna langs een geodetische lijn in noordoostelijke richting naar het snijpunt van breedtegraad 52°40'ZB met lengtegraad 76°OL;
  - d) vervolgens noordwaarts langs deze lengtegraad tot het snijpunt ervan met breedtegraad 52°ZB;
  - e) daarna langs een geodetische lijn in noordwestelijke richting naar het snijpunt van breedtegraad 51°ZB met lengtegraad 74°30'OL; en
  - f) vervolgens langs een geodetische lijn in zuidwestelijke richting naar het beginpunt.
6. Voor de visserij op krab in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO is uitsluitend het gebruik van korven toegestaan.

*Artikel 4***Maaswijdte**

1. Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten die in één van hun delen een kleinere maaswijdte hebben dan de in bijlage I vastgestelde maaswijdte, mogen niet worden gebruikt bij de gerichte visserij op de volgende soorten:

- a) *Champsocephalus gunnari*,
- b) *Dissostichus eleginoides*,
- c) *Gobionotothen gibberifrons*,
- d) *Lepidonotothen squamifrons*,
- e) *Notothenia rossii*,
- f) *Notothenia kempfi*.

2. Het gebruik van eender welke voorziening die tot gevolg heeft dat de mazen worden geblokkeerd of verkleind, is verboden.

*Artikel 5***Controle van de maaswijdte**

De in artikel 4 bedoelde netten worden wat de in bijlage I voorgeschreven minimummaaswijdte betreft gecontroleerd overeenkomstig de in bijlage II vastgestelde voorschriften.

*Artikel 6***Krabvisserij in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO**

1. Alleen geslachtsrijpe mannelijke dieren mogen worden gevangen; alle vrouwelijke en ondermaatse mannelijke dieren dienen onbeschadigd te worden teruggezet. In het geval van *Paralomis spinosissima* en *Paralomis formosa* mogen mannelijke dieren met een minimumbreedte van de schaal van respectievelijk 94 en 90 mm aan boord worden gehouden.

2. Krab die op zee wordt verwerkt, dient te worden ingevroren in de vorm van krabdelen aan de hand waarvan kan worden geverifieerd of de dieren de minimumafmetingen hadden.

*Artikel 7***Gebruik en verwijdering van plastic verpakkingsband aan boord van communautaire vissersvaartuigen**

1. Het gebruik door communautaire vissersvaartuigen van plastic verpakkingsband voor het dichtmaken van aaskisten is verboden.

Het gebruik van andere soorten verpakkingsband voor andere doeleinden aan boord van vissersvaartuigen die niet over een eigen verbrandingsinstallatie (gesloten systeem) beschikken, is eveneens verboden.

2. Gebruikt verpakkingsband moet, nadat het is verwijderd, zo worden verknipt dat het geen lus meer vormt, en zo spoedig mogelijk in de eigen verbrandingsinstallatie worden verbrand.

3. Alle afvallen in kunststof worden aan boord van het vaartuig bewaard totdat een haven wordt aangedaan, en worden in geen geval overboord gegooid.

4. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

*Artikel 8***Incidentele sterfte van zeevogels bij de beugvisserij**

1. De beugvisserij geschiedt op zodanige wijze dat de van aas voorziene haken zo spoedig mogelijk na het te water laten van de lijn zinken. Indien de Spaanse methode van de beugvisserij wordt gebruikt, worden de gewichten gelost voordat de lijn begint te spannen; er worden gewichten van ten minste 8,5 kg gebruikt met een tussenafstand van maximaal 40 m, of gewichten van ten minste 6 kg met een tussenafstand van maximaal 20 m. Er wordt alleen ontdooid aas gebruikt.

2. Onverminderd lid 7 worden de beuglijnen alleen 's nachts uitgezet (d.w.z. tijdens de duisternis tussen het einde en het begin van de nautische schemering).

Waar zulks mogelijk is, is het uitzetten van de lijnen ten laatste drie uur voor zonsopgang voltooid.

Bij de nachtelijke beugvisserij worden slechts de scheepslichten gebruikt die uit een oogpunt van veiligheid noodzakelijk zijn.

3. Onverminderd lid 8, is het overboord gooien van afval terwijl de beuglijnen worden uitgezet, verboden. Het overboord gooien van afval terwijl de beuglijnen worden opgehaald, wordt zoveel mogelijk vermeden. Indien het overboord gooien van afval tijdens het ophalen van de beuglijnen niet kan worden vermeden, gebeurt dit aan de zijde van het vaartuig tegenover die waar de beuglijnen zijn uitgezet of worden opgehaald. Vóór het overboord gooien worden vishaken uit afval en viskoppes verwijderd.

De vaartuigen zijn zo gebouwd dat zij beschikken over voorzieningen voor het verwerken van afval aan boord of over voldoende ruimte om afval aan boord te bewaren, of dat het mogelijk is afval overboord te gooien aan de zijde van het vaartuig tegenover die waar de beuglijnen worden opgehaald.

4. Alles wordt in het werk gesteld om bij de beugvisserij levend gevangen zeevogels levend te bevrijden en, in gevallen waar zulks mogelijk is, de haken te verwijderen zonder het leven van de betrokken vogels in gevaar te brengen.

5. Tijdens het uitzetten van de beuglijnen wordt een vogelverschrikkerlijngesleept die zeevogels ervan weerhoudt op het aas te gaan zitten. Op de kenmerken van deze voorziening en de gebruikswijze wordt nader ingegaan in bijlage III. Afwijkingen in de constructie, wat betreft het aantal en de bevestigingsplaats van de wartels, zijn toegestaan voorzover het daadwerkelijk door de vogelverschrikker bestreken zeeoppervlak niet kleiner is dan bij het in bijlage III beschreven type. Ook zijn er verschillen toegestaan wat betreft de specificaties van de gesleepte voorziening om de lijn strak te houden.

6. Andere varianten van de verschrikkerlijn mogen worden getest door vaartuigen die twee waarnemers aan boord hebben, van wie ten minste één aangewezen volgens de CCAMLR-regeling voor internationale wetenschappelijke waarneming, voorzover aan alle andere voorwaarden van de leden 1 tot en met 5 en van lid 7 wordt voldaan.

7. Het in lid 2 vastgestelde verbod om beuglijnen overdag uit te zetten, geldt niet voor de visserij in de statistische deelgebieden van de FAO 48.6, ten zuiden van 60°ZB, 88.1 en 88.2, noch in de sector 58.4.2, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) bij de afgifte van de vergunning voor deze visserijactiviteiten kan het betrokken vaartuig de bevoegde autoriteiten aantonen
    - i) dat het volledig kan voldoen aan een van de twee in bijlage IV beschreven experimentele protocollen inzake het ballasten van beuglijnen. De lidstaten brengen bij de CCAMLR verslag uit over de resultaten van de daartoe op ieder vergunninghoudend vaartuig verrichte technische controles;
    - ii) welke regelingen zijn getroffen om te zorgen voor de aanwezigheid van de wetenschappelijke waarnemers die zich overeenkomstig artikel 14, lid 2, aan boord moeten bevinden;
  - b) het betrokken vaartuig toont aan dat tijdens zijn visserijactiviteiten altijd een minimale zinksnelheid van 0,3 m/s wordt bereikt;
  - c) het betrokken vaartuig vangt niet meer dan twee zeevogels. Vaartuigen die meer dan drie zeevogels vangen, hervatten onverwijld de praktijk van het uitzetten bij nacht.
8. In afwijking van lid 3, wordt er in de in lid 7 bedoelde visserijactiviteit geen afval overboord gegooid.

9. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 9

#### **Incidentele sterfte van zeevogels en zeezoogdieren bij de trawlvisserij**

1. Bij de trawlvisserij is het gebruik van netsondekabels verboden.
2. Communautaire vissersvaartuigen zorgen er door de plaatsing en de hoeveelheid van de verlichting voor dat er altijd zo weinig mogelijk licht naar buiten schijnt, zonder dat de veilige exploitatie van het vaartuig in het gedrang komt.
3. Het overboord gooien van afval terwijl de trawls worden uitgezet of opgehaald, is verboden.
4. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### HOOFDSTUK III

#### VERLOOP VAN DE VISSERIJACTIVITEITEN

#### Artikel 10

#### **Verplaatsing van vissersvaartuigen naar gelang van de omvang van de bijvangst**

1. Bij andere visserijactiviteiten dan nieuwe of experimentele visserij, verplaatsen de communautaire vissersvaartuigen zich naar gelang van de omvang van de bijvangst overeenkomstig het bepaalde in bijlage V, punt A.
2. Bij nieuwe of experimentele visserij, verplaatsen de communautaire vissersvaartuigen zich naar gelang van de omvang van de bijvangst overeenkomstig het bepaalde in bijlage V, punt B.

#### Artikel 11

#### **Bijzondere maatregelen betreffende de experimentele visserij op *Dissostichus* spp.**

1. Voor communautaire vissersvaartuigen die in het verdragsgebied experimentele visserij met de trawl of de beug op *Dissostichus* spp. bedrijven, met uitzondering van de vissersvaartuigen die visserijactiviteiten ontplooiën waarvoor de CCAMLR specifieke uitzonderingen toestaat, gelden de voorschriften van de leden 3 tot en met 6.
2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder „trek” een enkele inzet van de trawl, en onder „uitzetting” het uitzetten van een of meer beuglijnen op een bepaalde visgrond verstaan.
3. De visserijactiviteiten vinden plaats in een zo groot mogelijk geografisch gebied en op zoveel verschillende diepten als mogelijk. Hiertoe worden de visserijactiviteiten in een vak stopgezet zodra de overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EG) nr. 601/2004 gemelde vangsten 100 ton bedragen; dit vak blijft vervolgens gedurende de rest van het seizoen voor de visserij gesloten. Het is niet toegestaan met meer dan één vissersvaartuig tegelijk in een vak visserij te bedrijven.
4. Voor de toepassing van lid 3 geldt het volgende:
  - a) de juiste geografische positie van een trek bij de trawlvisserij is het middelpunt van het tussen het begin en het einde van de trek door het vaartuig afgelegde traject;
  - b) de juiste geografische positie van een uitzetting bij de beugvisserij is het middelpunt van de uitgezette beuglijn(en);
  - c) het vak waar een vaartuig wordt geacht te vissen, is het vak waarin de juiste geografische positie van de trek of uitzetting valt;

d) het vaartuig wordt geacht te vissen in een vak vanaf het begin van de uitzetting totdat alle lijnen in dat vak weer zijn opgehaald.

5. De uitzettijd bedraagt, behalve in uitzonderlijke omstandigheden waarop het vaartuig geen invloed kan uitoefenen (zoals ijs en weersomstandigheden), ten hoogste 48 uur, gemeten van het moment waarop het uitzetten is voltooid tot het moment waarop het ophalen begint.

6. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 12

### Bijzondere maatregelen betreffende de visserij op *Champscephalus gunnari* in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO

1. Het is verboden binnen 12 zeemijl van de kust van South Georgia op *Champscephalus gunnari* te vissen gedurende de paaiperiode, dat wil zeggen van 1 maart tot en met 31 mei.

2. Indien een enkele trek meer dan 100 kg *Champscephalus gunnari* bevat, waarbij meer dan 10 % van het aantal van deze vissen kleiner is dan 240 mm totale lengte, begeeft het vissersvaartuig zich naar een andere ten minste 5 zeemijl daarvan verwijderde visgrond. Het keert gedurende een periode van ten minste vijf dagen niet terug naar enige plaats die ligt binnen 5 zeemijl van de plaats waar de bijvangst aan ondermaatse *Champscephalus gunnari* meer dan 10 % bedraagt. Onder de plaats waar de bijvangst aan ondermaatse *Champscephalus gunnari* meer dan 10 % bedraagt, wordt verstaan de koers die het vissersvaartuig heeft gevolgd vanaf het punt waar het vistuig werd uitgezet tot het punt waar het vistuig weer aan boord werd gebracht.

3. Indien een vissersvaartuig meer dan 20 zeevogels vangt, zet het de activiteiten stop en mag het deze gedurende de rest van het visseizoen niet meer hervatten.

4. Ieder vissersvaartuig dat in de periode van 1 maart tot en met 31 mei op de betrokken soort vist, verricht ten minste 20 trekken voor onderzoeksdoeleinden op de in bijlage VI beschreven wijze.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### HOOFDSTUK IV

### MAATREGELEN INZAKE WETENSCHAPPELIJKE WAARNEMING AAN BOORD VAN VAARTUIGEN DIE IN HET VERDRAGSGEBIED VISSSEN

#### Artikel 13

#### Doel en toepassingsgebied

De op grond van artikel XXIV van het verdrag door de CCAMLR goedgekeurde regeling voor wetenschappelijke waarneming is overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing op communautaire vissersvaartuigen die visserij of onderzoek bedrijven in het verdragsgebied.

#### Artikel 14

### Aan wetenschappelijke waarneming onderworpen activiteiten

1. Communautaire vissersvaartuigen hebben gedurende iedere visperiode ten minste één en indien mogelijk een extra wetenschappelijk waarnemer aan boord wanneer zij deelnemen aan de visserij op:

- a) *Champscephalus gunnari* in de statistische sector 58.5.2 en het statistische deelgebied 48.3 van de FAO;
- b) krab in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO;
- c) *Dissostichus eleginoides* in de statistische deelgebieden 48.3 en 48.4 van de FAO; of
- d) *Martialia hyadesi* in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO.

2. Communautaire vissersvaartuigen hebben eveneens ten minste twee wetenschappelijke waarnemers, onder wie een overeenkomstig artikel 15 aangewezen wetenschappelijk waarnemer van de CCAMLR, aan boord wanneer zij deelnemen aan de in artikel 11 van deze verordening bedoelde experimentele visserij, of aan een andere vorm van experimentele visserij die is toegestaan overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 601/2004.

3. In afwijking van lid 2 hebben vaartuigen die deelnemen aan experimentele visserij op *Dissostichus* spp. in de statistische deelgebieden 48.3.a) en 48.3.b) van de FAO ten minste één wetenschappelijk waarnemer van de CCAMLR aan boord en indien mogelijk een extra wetenschappelijk waarnemer.

4. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 15

### Wetenschappelijke waarnemers

1. De lidstaten wijzen de wetenschappelijke waarnemers aan die gemachtigd zijn de taken te verrichten voor de tenuitvoerlegging van de door de CCAMLR goedgekeurde waarnemingsregeling overeenkomstig de bepalingen van deze verordening.

2. De opdracht en taken van de wetenschappelijke waarnemers aan boord van vaartuigen staan vermeld in bijlage VII.

3. De wetenschappelijke waarnemers zijn onderdaan van de lidstaat die hen aanwijst. Zij passen hun gedrag aan aan de gewoonten en regels die gelden aan boord van het vaartuig waarop zij hun waarnemingen verrichten.

4. De wetenschappelijke waarnemers zijn vertrouwd met de waar te nemen visserij- en wetenschappelijke onderzoeksactiviteiten, met de bepalingen van het verdrag en met de op grond van het verdrag goedgekeurde maatregelen, en zij hebben een passende opleiding gevolgd om hun taken kundig te kunnen verrichten. Zij zijn in staat te communiceren in de taal van de vlaggenstaat van de vaartuigen waarop zij hun activiteiten uitoefenen.

5. De wetenschappelijke waarnemers zijn houder van een document dat door de aanwijzende lidstaat in een door de CCAMLR goedgekeurde vorm is afgegeven, waarmee zij zich als wetenschappelijk waarnemer van het CCAMLR kunnen identificeren.

6. De wetenschappelijke waarnemers brengen uiterlijk een maand na het einde van de waarnemingsperiode of na terugkeer in hun land van oorsprong via de lidstaat die hen heeft aangewezen over iedere voltooide waarnemingsopdracht rapport uit bij de CCAMLR op de door het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR goedgekeurde waarnemingsformulieren. Een kopie van dit rapport wordt toegezonden aan de vlaggenstaat van het betrokken vaartuig en aan de Commissie.

7. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 16

### Regelingen inzake de plaatsing van waarnemers aan boord van vaartuigen

1. Wetenschappelijke waarnemers worden aan boord van communautaire vissersvaartuigen die visserij of onderzoek bedrijven, geplaatst in het kader van hiertoe met andere leden van de CCAMLR overeengekomen bilaterale regelingen.

2. De in lid 1 bedoelde bilaterale regelingen zijn gebaseerd op de volgende beginselen:

- a) aan de wetenschappelijke waarnemers wordt de status van scheepsofficier toegekend. De huisvesting en de maaltijden van de waarnemers aan boord beantwoorden aan deze status;
- b) de vlaggenlidstaat ziet erop toe dat het personeel van vaartuigen die zijn vlag voeren, wetenschappelijke waarnemers aan boord alle medewerking bij de uitvoering van hun taken verleent. De wetenschappelijke waarnemers hebben bijvoorbeeld vrijelijk toegang tot de gegevens over en activiteiten van het vaartuig om hun functie volgens de vereisten van de CCAMLR te vervullen;
- c) de vlaggenlidstaat neemt de nodige maatregelen om aan boord van vaartuigen die zijn vlag voeren, de veiligheid en het welzijn van de wetenschappelijke waarnemers tijdens de uitoefening van hun taken te waarborgen, hun medische zorg te verstrekken en hun vrijheid en waardigheid te vrijwaren;
- d) er worden bepalingen goedgekeurd die waarborgen dat de wetenschappelijke waarnemers door middel van de communicatieapparatuur van het vaartuig en met medewerking van het bedienend personeel berichten kunnen verzenden en ontvangen. Alle redelijke kosten in verband met deze berichten komen normaliter voor rekening van de lidstaat van de CCAMLR die de wetenschappelijke waarnemers heeft aangewezen (hierna „aanwijzend land” te noemen);
- e) het vervoer en de inscheping van wetenschappelijke waarnemers worden zo geregeld dat de visserij- en onderzoeksactiviteiten er zo weinig mogelijk hinder van ondervinden;

f) de wetenschappelijke waarnemers verschaffen de betrokken kapiteins desgewenst een kopie van hun verslagen;

g) het aanwijzende land ziet erop toe dat voor de wetenschappelijke waarnemers een door de betrokken lidstaat van de CCAMLR erkende verzekering is afgesloten;

h) het aanwijzende land is verantwoordelijk voor het vervoer van wetenschappelijke waarnemers naar en van de plaats van inscheping;

i) tenzij anders wordt overeengekomen, komen de uitrusting, de kleding en het salaris alsmede alle vergoedingen voor de wetenschappelijke waarnemers voor rekening van het aanwijzende land, terwijl de huisvesting en de maaltijden aan boord voor rekening van het vaartuig van het gastland komen.

3. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 17

### Mededeling van informatie

1. De lidstaten die wetenschappelijke waarnemers hebben aangewezen, stellen de CCAMLR zo spoedig mogelijk en uiterlijk bij de sluiting van iedere bilaterale regeling als bedoeld in artikel 11, in kennis van de inhoud van het waarnemingsprogramma. Voor iedere waarnemer worden de volgende gegevens verstrekt:

- a) datum van sluiting van de regeling;
- b) naam en vlag van het vaartuig waarbij de waarnemer aan boord gaat;
- c) lidstaat die de waarnemer heeft aangewezen;
- d) visserijgebied (statistische gebieden, deelgebieden en sectoren van de CCAMLR);
- e) aard van de door de waarnemer verzamelde en aan het secretariaat van de CCAMLR medegedeelde gegevens (bijvangst, doelsoort, biologische gegevens enz.);
- f) geplande begin- en einddatum van het waarnemingsprogramma; en
- g) geplande datum van terugkeer van de waarnemer in zijn land van oorsprong.

2. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde procedure.

#### HOOFDSTUK V

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 18

### Wijziging van de bijlagen

De bijlagen I tot en met VII worden volgens de in artikel 20, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure gewijzigd overeenkomstig de voor de Gemeenschap verplicht geworden instandhoudingsmaatregelen.



*Artikel 19***Tenuitvoerlegging**

De voor de tenuitvoerlegging van de artikelen 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 en 17 noodzakelijke maatregelen worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde beheersprocedure.

*Artikel 20***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 30 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid <sup>(1)</sup>.

2. Indien naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

De in artikel 4, lid 3, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

3. Indien naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 21***Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Brussel, 22 maart 2004.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

J. WALSH

---

<sup>(1)</sup> PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59.

## BIJLAGE I

## MINIMUMMAASWIJDTE IN DE ZIN VAN ARTIKEL 4, LID 1

Soort	Soort net	Minimummaas-wijdte
<i>Notothenia rossii</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	120 mm
<i>Goibionotothen gibberifrons</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	80 mm
<i>Champsocephalus gunnari</i>	Trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten	90 mm

## BIJLAGE II

## VOORSCHRIFTEN VOOR DE CONTROLE VAN DE MINIMUMMAASWIJDTE IN DE ZIN VAN ARTIKEL 5

**A. Beschrijving van de maaswijdtemeters**

1. De te gebruiken maaswijdtemeters zijn 2 mm dik, plat, van duurzaam materiaal en onvervormbaar. De maaswijdtemeters hebben evenwijdige zijkanten die met elkaar verbonden zijn door een reeks schuine kanten met een schuinite in de verhouding van 1:8 aan elke zijde, of alleen taps toelopende zijkanten in dezelfde verhouding. In het smalste gedeelte van de maaswijdtemeter moet een opening zijn aangebracht.
2. Op de voorkant van elke maaswijdtemeter wordt de breedte in mm vermeld van — in voorkomend geval — het gedeelte met evenwijdige zijkanten en van het taps toelopende gedeelte. In het laatste geval wordt de breedte aangegeven met tussenafstanden van 1 mm en op regelmatige afstanden vermeld.

**B. Gebruik van de maaswijdtemeter**

1. Het net dient te worden gestrekt in de richting van de diagonale lengte van de mazen.
2. Een maaswijdtemeter die voldoet aan de beschrijving in punt A wordt met het smalle uiteinde door de maas gestoken en wel zodanig dat hij loodrecht staat op het vlak van het net.
3. De maaswijdtemeter wordt hetzij met handkracht, hetzij met gebruikmaking van een gewicht of een dynamometer door de maasopening gestoken, totdat hij door de weerstand van de mazen tegen de convergerende zijkanten wordt tegengehouden.

**C. Keuze van de te meten mazen**

1. De te meten mazen moeten een reeks van 20 opeenvolgende mazen vormen die in de lengterichting van het net worden gekozen.
2. Mazen op minder dan 50 cm afstand van een naad, touwwerk of de pooklijn worden niet gemeten. Deze afstand wordt gemeten in de richting loodrecht op de naad, het touwwerk of de pooklijn, terwijl het net gestrekt wordt in de richting van de meting. Mazen die geboet of beschadigd zijn en mazen waarin voorzieningen of hulpstukken aan het net zijn bevestigd, worden evenmin gemeten.
3. In afwijking van het bepaalde in punt 1 behoeven de gemeten mazen niet opeenvolgend te zijn indien de toepassing van het bepaalde in punt 2 dit onmogelijk maakt.
4. Netten worden uitsluitend nat gemeten en mogen niet bevroren zijn.

**D. Wijdte van de maas**

De wijdte van een maas wordt aangegeven door de breedte van de maaswijdtemeter op het punt waar deze, gebruikt overeenkomstig het bepaalde in punt B, wordt tegengehouden.

**E. Bepaling van de maaswijdte van het net**

De maaswijdte van het net wordt aangegeven met het rekenkundig gemiddelde, uitgedrukt in en naar boven afgerond op mm, van de gemeten maaswijdten van het totale, overeenkomstig het bepaalde in de punten C en D gekozen en gemeten aantal mazen.

Het totale aantal te inspecteren mazen is aangegeven in het hiernavolgende punt F.

**F. Verloop van de inspectieprocedure**

1. De inspecteur meet een reeks van 20 overeenkomstig punt C gekozen mazen, door de maaswijdtemeter met de hand door de mazen te steken, zonder een gewicht of een dynamometer te gebruiken.

De maaswijdte van het net wordt vervolgens bepaald overeenkomstig punt E.

Indien uit de berekening blijkt dat de maaswijdte niet overeenstemt met de geldende bepalingen, worden nog twee reeksen van 20 overeenkomstig punt C gekozen mazen gemeten.

De maaswijdte wordt dan opnieuw berekend overeenkomstig punt E, waarbij rekening wordt gehouden met de 60 gemeten mazen. De aldus berekende maaswijdte is, onverminderd het bepaalde in punt 2, de maaswijdte van het net.

2. Indien de kapitein van het vaartuig de overeenkomstig punt 1 berekende maaswijdte betwist, wordt die berekening niet in aanmerking genomen voor de bepaling van de maaswijdte en wordt het net opnieuw gemeten, waarbij gebruik wordt gemaakt van een aan de maaswijdtemeter bevestigd gewicht of dynamometer. De keuze van het gewicht of de dynamometer staat ter beoordeling van de inspecteur. Het gewicht wordt aan de maaswijdtemeter bevestigd door het met een haakje op te hangen in de opening in het smalste gedeelte van de meter. De dynamometer mag worden bevestigd in de opening in het smalste gedeelte van de maaswijdtemeter of worden gebruikt aan het breedste uiteinde van die meter. De nauwkeurigheid van het gewicht en de dynamometer moet door de bevoegde nationale autoriteit worden goedgekeurd.

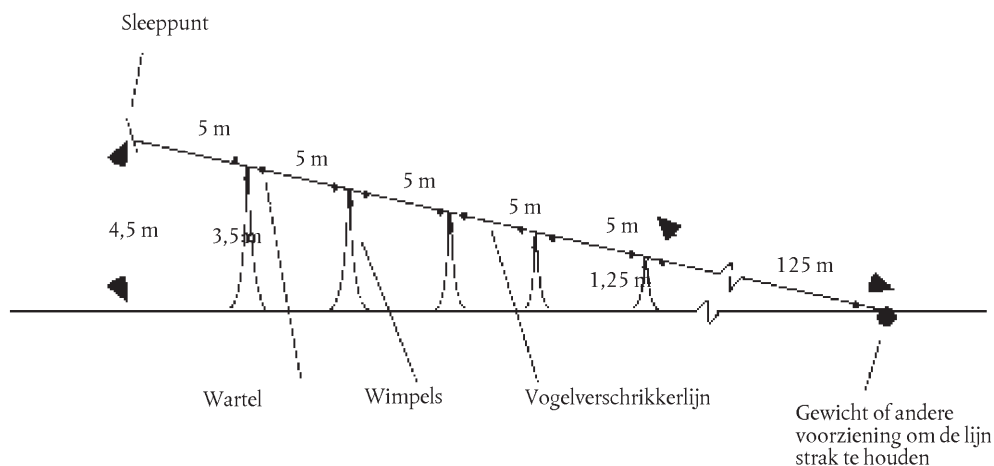
Voor netten met een maaswijdte van 35 mm of minder, bepaald zoals aangegeven in punt 1, wordt een kracht van 19,61 Newton (overeenkomend met een massa van 2 kg) gebruikt en voor andere netten een kracht van 49,03 Newton (overeenkomend met een massa van 5 kg).

Indien voor het bepalen van de maaswijdte overeenkomstig punt E een gewicht of een dynamometer wordt gebruikt, wordt slechts één reeks van 20 mazen gemeten.

### BIJLAGE III

#### GEDETAILEERDE BESCHRIJVING VAN DE IN ARTIKEL 8, LID 5, BEDOELDE VOGELVERSchRIKKERLIJN EN GEBRUIKSWIJZE

1. De vogelverschrikkerlijn wordt bevestigd bij de achterstevan van het vaartuig, op circa 4,5 m boven het water en onmiddellijk boven de plaats waar het aas is uitgezet.
2. De lijn heeft een doorsnede van ongeveer 3 mm en een minimumlengte van 150 m, en is aan het einde verzwaard opdat zij bij zijwind in het verlengde van het vaartuig blijft.
3. Om de 5 m, te beginnen vanaf het punt van bevestiging aan het vaartuig, vertrekken vanaf de hoofdlijn vijf dwarslijnen met wimpels die elk uit twee strengen met een doorsnede van circa 3 mm bestaan. De lengte van de aan de lijnen bevestigde wimpels varieert van circa 3,5 m voor de dichtst bij het vaartuig gelegen wimpel tot 1,25 m voor de verst verwijderde, vijfde wimpel. De dwarslijnen van de uitgezette vogelverschrikkerlijn raken het zeeoppervlak en gaan van af en toe onder met de deining van het vaartuig. Bij het sleppunt, voor en na elke bevestiging van de wimpels op de dwarslijnen en onmiddellijk voor elk gewicht aan het einde van de vogelverschrikkerlijn, zijn wartels aangebracht. Alle dwarslijnen zijn eveneens met wartels op de hoofdlijn bevestigd.



## BIJLAGE IV

**IN ARTIKEL 8, LID 7, BEDOELDE EXPERIMENTELE PROTOCOLLEN INZAKE HET BALLASTEN VAN BEUGLIJNEN**

## PROTOCOL A

- A1. Het vaartuig moet, onder toezicht van een wetenschappelijk waarnemer:
- minstens vijf beuglijnen uitzetten met op elke beuglijn ten minste vier tijd-diepte-recorders (TDR);
  - bij elke uitzetting de TDR's willekeurig op de beuglijn plaatsen;
  - voor elke TDR die wordt opgehaald, een zinksnelheid berekenen, waarbij:
    - de zinksnelheid de gemiddelde tijdsduur is om vanaf het oppervlak 15 m te zinken, en
    - de minimale zinksnelheid bedraagt 0,3 m/s;
  - als de minimale zinksnelheid (0,3 m/s) niet op elk van de 20 meetpunten is bereikt, de test opnieuw uitvoeren tot in totaal 20 tests met een zinksnelheid van ten minste 0,3 m/s zijn geregistreerd; en
  - alle tijdens de tests gebruikte uitrusting en vistuig moet dezelfde specificaties hebben als de uitrusting en het vistuig dat in het verdragsgebied zal worden gebruikt.
- A2. Opdat een vaartuig bij het vissen vrijgesteld blijft van de verplichting de beuglijnen 's nachts uit te zetten, moet de wetenschappelijk waarnemer van de CCAMLR het zinken van de beuglijnen blijven controleren. Het vaartuig moet meewerken met de waarnemer van de CCAMLR, die:
- ernaar streeft op elke tijdens de werkuren van de waarnemer uitgezette beuglijn een TDR aan te brengen;
  - om de zeven dagen alle beschikbare TDR's op eenzelfde beuglijn aanbrengt om de variatie in de zinksnelheden van eenzelfde beuglijn te bepalen;
  - bij elke uitzetting en tussen de uitzettingen de TDR's willekeurig op de beuglijn plaatst;
  - voor elke TDR die wordt opgehaald, een zinksnelheid berekenen; en
  - de zinksnelheid berekent als de gemiddelde tijdsduur om vanaf het oppervlak 15 m te zinken.
- A3. Het vaartuig:
- zorgt ervoor dat de gemiddelde zinksnelheid ten minste 0,3 m/s bedraagt;
  - stuurt de beheerder van de visserijtak een dagregister toe; en
  - zorgt ervoor dat de tijdens de zinktests van de beuglijn verzamelde gegevens worden geregistreerd in de overeengekomen vorm en dat ze bij de beheerder van de visserijtak worden ingediend aan het einde van het seizoen.

## PROTOCOL B

- B1. Het vaartuig moet, onder toezicht van een wetenschappelijk waarnemer:
- minstens vijf beuglijnen van de in het verdragsgebied te gebruiken maximumlengte uitzetten met ten minste vier testflessen (zie de punten B5 tot en met B9) in het middelste derde deel van de beuglijn;
  - de testflessen bij elke uitzetting op willekeurige plaatsen aan de beuglijn bevestigen, waarbij geldt dat de testflessen telkens halfweg tussen de gewichten moeten worden bevestigd;
  - voor elke test de zinksnelheid berekenen door de snelheid te bepalen waarmee de beuglijn van de oppervlakte (0 m) tot 10 m diepte zakt;
  - erop toezien dat de minimale zinksnelheid 0,3 m/s bedraagt;
  - als de minimale zinksnelheid (0,3 m/s) niet op elk van de 20 meetpunten (vier tests op vijf beuglijnen) is bereikt, de test opnieuw uitvoeren tot in totaal 20 tests met een zinksnelheid van ten minste 0,3 m/s zijn geregistreerd; en
  - alle tijdens de tests gebruikte uitrusting en vistuig moeten dezelfde specificaties hebben als de uitrusting en het vistuig die in het verdragsgebied zullen worden gebruikt.
- B2. Opdat een vaartuig bij het vissen vrijgesteld blijft van de verplichting de beuglijnen 's nachts uit te zetten, als bedoeld in artikel 7, lid 8, moet de wetenschappelijk waarnemer van de CCAMLR het zinken van de beuglijnen regelmatig controleren. Het vaartuig moet meewerken met de waarnemer van de CCAMLR, die:
- ernaar streeft een test met flessen te verrichten op elke beuglijn die in zijn dienst wordt uitgezet, waarbij geldt dat de testflessen moeten worden bevestigd in het middelste derde deel van de beuglijn;
  - om de zeven dagen minstens vier testflessen aan één enkele beuglijn bevestigt om de variatie in de zinksnelheden van eenzelfde beuglijn te bepalen;

- c) de testflessen bij elke uitzetting op willekeurige plaatsen aan de beuglijn bevestigd, waarbij geldt dat de testflessen telkens halfweg tussen de gewichten moeten worden bevestigd;
  - d) voor elke testfles een zinksnelheid berekent; en
  - e) de zinksnelheid van de beuglijn berekent door de snelheid te bepalen waarmee de beuglijn van het oppervlak (0 m) tot 10 m diepte zakt.
- B3. Het vaartuig moet, wanneer er tijdens die vrijstelling wordt gevist:
- a) ervoor zorgen dat elke beuglijn zodanig geballast is dat telkens de minimale zinksnelheid 0,3 m/s wordt bereikt;
  - b) dagelijks bij het nationale bureau verslag uitbrengen over de vorderingen; en
  - c) ervoor zorgen dat de tijdens de zinktests van de beuglijn verzamelde gegevens worden geregistreerd in de voorgeschreven vorm en dat ze bij het betrokken nationale bureau worden ingediend aan het einde van het seizoen.
- B4. Een test met flessen moet worden uitgevoerd volgens de onderstaande methode.

#### Plaatsing van de fles

- B5. Een plastic fles van 750 ml (drijfvermogen ongeveer 0,7 kg)<sup>(1)</sup> wordt met de hals stevig vastgemaakt aan 10 m dwarslijn van 2 mm getwijnde nylon, of gelijkwaardig, die aan de andere kant vastgebonden is aan een haak van de beuglijn. De lengte wordt gemeten vanaf het bevestigingspunt (uiteinde van de haak) tot aan de flessenhals en moet om de twee à drie dagen door de waarnemer worden gecontroleerd.
- B6. Rondom de fles moet reflecterend plakband worden aangebracht om ze 's nachts te kunnen waarnemen. Een waterbestendig blad met het nummer van de fles dat voldoende groot moet zijn om op enkele meters afstand te kunnen worden gelezen, gaat in de fles.

#### Test

- B7. De fles wordt leeggegoten, de dop wordt verwijderd, de lijn wordt om de fles gewikkeld voor de uitzetting. De fles waarrond de lijn is gewikkeld, wordt aan de beuglijn<sup>(2)</sup> bevestigd halfweg tussen de gewichten (bevestigingspunt).
- B8. De waarnemer registreert hoeveel seconden verlopen tussen het ogenblik dat het bevestigingspunt het wateroppervlak raakt (t1)<sup>(3)</sup> en het ogenblik dat de fles volledig onder water is (t2). Het resultaat van de test wordt als volgt berekend:
- $$\text{Zinksnelheid} = 10/(t2 - t1).$$
- B9. Het resultaat moet 0,3 m/s of meer bedragen. Die gegevens worden geregistreerd in het daartoe bestemde vak van het elektronische logboek van de waarnemer.

---

<sup>(1)</sup> Er dient gebruik te worden gemaakt van een waterfles in hard plastic met een plastic schroefdop. De schroefdop van de fles wordt verwijderd zodra de fles, zodra hij in het water wordt gedompeld, kan vollopen om te voorkomen dat hij door de druk van het water barst en niet kan worden herbruikt.

<sup>(2)</sup> Bij de automatische beuglijnen wordt de lijn aan de hoofdlijn bevestigd; bij het Spaanse beuglijnsysteem, aan de dwarslijn.

<sup>(3)</sup> Om de test goed te kunnen volgen, moet een verrekijker worden gebruikt, met name bij slecht weer.

## BIJLAGE V

## VOORSCHRIFTEN INZAKE DE BIJVANGST IN DE VISSERIJ IN HET ONDER DE WERKINGSSFEER VAN DE CCAMLR VALLENDE GEBIED

## A. Gereguleerde visserij

1. Als bij de gerichte visserij op *Dissostichus eleginoides* in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO de bijvangst van ongeacht welke soort bij één trek minstens 1 ton bedraagt, begeeft het vissersvaartuig zich naar een andere visgrond op ten minste 5 zeemijl afstand. Het vaartuig blijft ten minste vijf dagen weg uit het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst de hoeveelheid van 1 ton heeft overschreden.
2. Indien tijdens het beoefenen van de gerichte visserij op *Champocephalus gunnari* in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO de bijvangst van één van de soorten *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii* of *Pseudochaenichthys georgianus* in één trek:
  - a) meer bedraagt dan 100 kg en groter is dan 5 gewichtspercenten van de totale visvangst,  
of
  - b) minstens 2 ton bedraagt,  
begeeft het vissersvaartuig zich naar een andere visgrond die ten minste 5 zeemijl van de bedoelde plaats verwijderd is. Het vaartuig blijft minstens vijf dagen weg uit het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst van de voornoemde soorten 5 % heeft overschreden.
3. Als bij de gerichte visserij op *Dissostichus eleginoides* of *Champocephalus gunnari* in de statistische sector 58.5.2 van de FAO de bijvangst in één trek van *Channichthys rhinoceratus*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus spp.* of roggen ten minste 2 ton bedraagt, vist het vissersvaartuig gedurende ten minste vijf dagen niet meer volgens dezelfde methode vissen in het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst de hoeveelheid van 2 ton heeft overschreden.  
  
Als tijdens voornoemde visserijactiviteiten de bijvangst in één trek van elke andere bijvangstsoort waarvoor op grond van de communautaire regelgeving maxima gelden, ten minste 1 ton bedraagt, vist het vissersvaartuig gedurende ten minste vijf dagen niet meer volgens dezelfde methode vissen in het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst de hoeveelheid van 1 ton heeft overschreden.
4. Wanneer tijdens de beoefening van de gerichte visserij op *Electrona carlsbergi* in het statistische deelgebied 48.3 van de FAO bij een trek de bijvangst van een andere soort dan de doelsoort:
  - a) meer bedraagt dan 100 kg en groter is dan 5 gewichtspercenten van de totale visvangst,  
of
  - b) minstens 2 ton bedraagt,  
begeeft het vissersvaartuig zich naar een andere visgrond die ten minste 5 zeemijl van de bedoelde plaats verwijderd is. Het vaartuig blijft ten minste vijf dagen weg uit het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst van andere soorten dan de doelsoort 5 % heeft overschreden.
5. Onder plaats waar de bijvangst de in de punten 1 tot en met 4 vermelde hoeveelheden heeft overschreden, wordt verstaan de koers die het vissersvaartuig heeft gevolgd vanaf het punt waar het vistuig werd uitgezet tot het punt waar het vistuig weer aan boord werd gebracht.

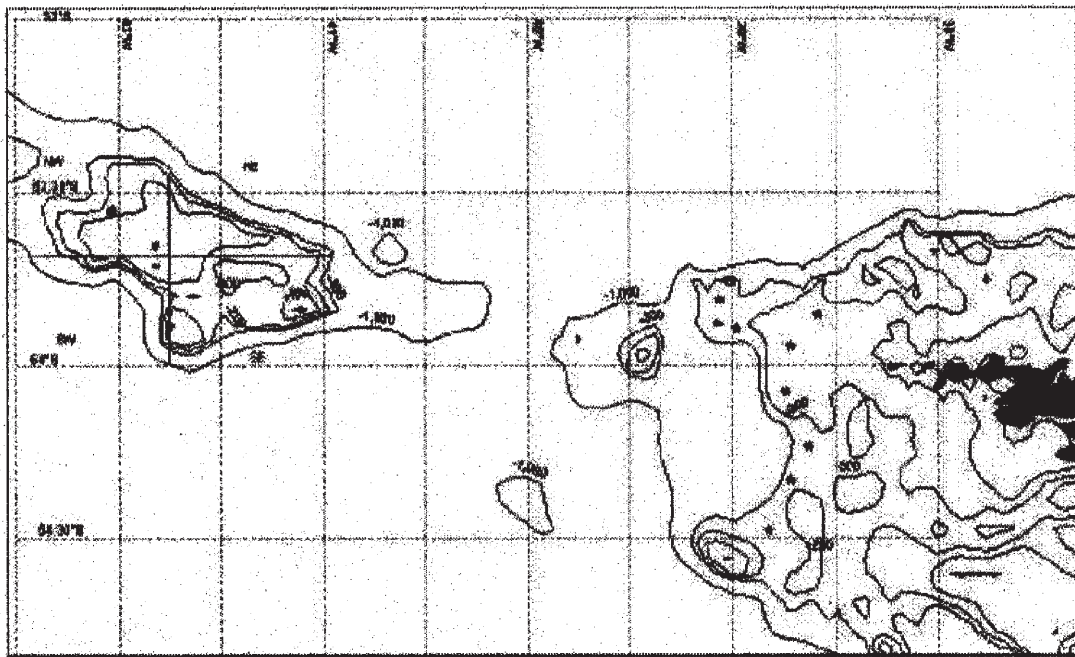
## B. Nieuwe en experimentele visserijactiviteiten

1. Als de bijvangst van een soort in één trek ten minste 1 ton bedraagt, begeeft het vissersvaartuig zich naar een andere visgrond op ten minste 5 zeemijl afstand. Het vaartuig blijft minstens vijf dagen weg uit het gebied van 5 zeemijl rond de plaats waar de bijvangst de hoeveelheid van 1 ton heeft overschreden. Onder plaats waar de bijvangst de hoeveelheid van 1 ton heeft overschreden, wordt verstaan de koers die het vissersvaartuig heeft gevolgd vanaf het punt waar het vistuig werd uitgezet tot het punt waar het vistuig weer aan boord werd gebracht.
2. Voor de toepassing van lid 1:
  - a) wordt verstaan onder „bijvangst”: de vangst van ongeacht welke andere soort dan de doelsoort;
  - b) worden „*Macrourus spp.*” en „roggen” beschouwd als een enkele soort.

## BIJLAGE VI

**TREKKEN VOOR ONDERZOEKSDOELEINDEN BIJ DE VISSERIJ OP CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI IN HET STATISTISCHE DEELGEBIED 48.3 VAN DE FAO TIJDENS HET PAAISEIZOEN**

1. In het gebied rond de Shag Rocks/Black Rock vinden twaalf trekken voor onderzoeksdoeleinden plaats, verdeeld over de vier in figuur 1 aangegeven sectoren: vier in de noordwestelijke sector, twee in de zuidoostelijke, twee in de noord-oostelijke en twee in de zuidwestelijke. Daarnaast moeten nog eens acht trekken voor onderzoeksdoeleinden plaatsvinden op het noordwestelijke plateau van South-Georgia in wateren met een diepte van minder dan 300 m, zoals aangegeven in figuur 1.
2. De afstand tussen eender welke twee trekken voor onderzoeksdoeleinden bedraagt minstens 5 zeemijl. Het is de bedoeling de trekken zo te spreiden dat beide gebieden adequaat worden bestreken vanuit een oogpunt van verzameling van gegevens over de lengte-, geslachts-, leeftijds- en gewichtssamenstelling van de vangsten van *Champscephalus gunnari*.
3. Indien tijdens de reis naar South Georgia concentraties vis worden aangetroffen, dienen deze te worden bevestigd zonder dat dit meetelt als trek voor onderzoeksdoeleinden.
4. De trekken voor onderzoeksdoeleinden duren ten minste 30 minuten. Daarbij wordt het net op visdiepte uitgezet, dat wil zeggen overdag vlak bij de bodem.
5. Alle voor onderzoeksdoeleinden gedane vangsten worden bemonsterd door de internationale wetenschappelijke waarnemer aan boord. De monsters bestaan, voorzover mogelijk, uit een steekproef van ten minste 100 willekeurig gekozen vissen. Van alle vissen in de steekproef moet minstens de lengte, het geslacht en de leeftijd worden bepaald evenals, waar zulks mogelijk is, het gewicht. Indien de vangst omvangrijk genoeg is en er voldoende tijd is, mag ook een groter aantal vissen worden onderzocht.



Figuur 1

Geografische spreiding van de 20 voor onderzoeksdoeleinden bij de visserij op *Champscephalus gunnari* tussen 1 maart en 31 mei in de gebieden rond de Shag Rocks (12) en South Georgia (8) te verrichten trekken. De treklocaties (sterretjes) rond South Georgia zijn louter ter illustratie aangegeven.



## BIJLAGE VII

**IN ARTIKEL 15, LID 2, BEDOELDE OPDRACHT EN TAKEN VAN DE WETENSCHAPPELIJKE WAARNEMERS AAN BOORD VAN DE VAARTUIGEN DIE IN HET VERDRAGSGEBIED MET DE EXPLOITATIE VAN LEVENDE RIJKDOMMEN OF MET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK BEZIG ZIJN**

- A. De wetenschappelijke waarnemer aan boord van de vaartuigen die in het verdragsgebied met de exploitatie van levende rijkdommen of met wetenschappelijk onderzoek bezig zijn, heeft als opdracht de visserijactiviteiten in het verdragsgebied waar te nemen en aan te geven, rekening houdend met de doelstellingen en beginselen van het verdrag.
- B. Om die opdracht te vervullen voert de wetenschappelijk waarnemer de volgende taken uit, met gebruikmaking van de door het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR goedgekeurde waarnemingsformulieren:
- a) de werkzaamheden van het vaartuig noteren (bv. tijd besteed aan onderzoek, visserij, reizen enz., en gegevens over de trekken);
  - b) monsters nemen van de vangst om de biologische kenmerken ervan te bepalen;
  - c) de biologische gegevens per gevangen soort registreren;
  - d) de bijvangst en de hoeveelheid en de biologische gegevens daarvan registreren;
  - e) gevallen waarin zeevogels of zoogdieren verstrikt raken in tuig en incidentele sterfte registreren;
  - f) de procedure noteren waarbij het aangegeven gewicht van de vangst wordt gemeten en gegevens verzamelen over de omrekening van het gewicht van het eindproduct naar levend gewicht als de vangst wordt geregistreerd met het gewicht van het verwerkte product;
  - g) verslagen van zijn waarnemingen opstellen aan de hand van de door het wetenschappelijk comité goedgekeurde waarnemingsformulieren en deze verslagen aan de betrokken autoriteiten verstrekken;
  - h) een kopie van de verslagen aan de kapitein verstrekken;
  - i) de kapitein op diens verzoek bijstaan in de procedures voor de registratie en aangifte van de vangsten;
  - j) andere taken verrichten als de partijen van de geldende bilaterale overeenkomst daarover onderlinge afspraken hebben gemaakt;
  - k) feiten verzamelen over de in het verdragsgebied waargenomen vissersvaartuigen, met name de identificatie van het type vaartuig, de positie en de activiteiten ervan; en
  - l) gegevens opnemen over het verlies van vistuig en afvalverwijdering door vissersvaartuigen op zee.
-

**VERORDENING (EG) Nr. 601/2004 VAN DE RAAD  
van 22 maart 2004**

**tot vaststelling van bepaalde controlemaatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 3943/90, (EG) nr. 66/98 en (EG) nr. 1721/1999**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 37,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement <sup>(1)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen van de Antarctische wateren, hierna „het verdrag” te noemen, is door de Gemeenschap goedgekeurd bij Besluit 81/691/EEG van de Raad <sup>(2)</sup> en is in werking getreden op 21 mei 1982.
- (2) Met het verdrag is een kader vastgesteld voor regionale samenwerking met het oog op de instandhouding en het beheer van de levende rijkdommen in de Antarctische Oceaan via de instelling van een Commissie voor de instandhouding en het beheer van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren, hierna „CCAMLR” te noemen, en voor de vaststelling door de CCAMLR van instandhoudingsmaatregelen die voor de verdragsluitende partijen verplicht worden.
- (3) De Gemeenschap moet, als verdragsluitende partij, ervoor zorgen dat de door de CCAMLR vastgestelde instandhoudingsmaatregelen op de vissersvaartuigen uit de Gemeenschap worden toegepast.
- (4) Onder voornoemde maatregelen zijn talrijke regels en bepalingen in verband met de controle op de visserij in het verdragsgebied, die in het Gemeenschapsrecht moeten worden opgenomen als bijzondere bepalingen ter aanvulling van die van Verordening (EEG) nr. 2847/93 van de Raad van 12 oktober 1993 tot invoering van een controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid <sup>(3)</sup> in de zin van artikel 1, lid 3, van die verordening.

- (5) Sommige van deze bijzondere bepalingen zijn in Gemeenschapsrecht omgezet bij Verordening (EEG) nr. 3943/90 van de Raad van 19 december 1990 betreffende de toepassing van de waarnemings- en inspectieregeling die is ingesteld op grond van artikel XXIV van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren <sup>(4)</sup>, bij Verordening (EG) nr. 66/98 van de Raad van 18 december 1997 houdende bepaalde instandhoudings- en controlemaatregelen voor de visserij in de Antarctische wateren <sup>(5)</sup> en bij Verordening (EG) nr. 1721/1999 van de Raad van 29 juli 1999 houdende vaststelling van controlemaatregelen ten aanzien van vaartuigen die de vlag voeren van landen die geen partij zijn bij het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren <sup>(6)</sup>.
- (6) Om de nieuwe instandhoudingsmaatregelen die door de CCAMLR zijn vastgesteld, ten uitvoer te kunnen leggen, moeten deze verordeningen worden ingetrokken en vervangen door één enkele verordening waarin alle bijzondere bepalingen inzake de controle op de visserij, die voortvloeien uit de verplichtingen van de Gemeenschap als verdragsluitende partij bij het verdrag, worden samengebracht.
- (7) De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(7)</sup>,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ONDERWERP EN DEFINITIES

#### Artikel 1

#### Onderwerp

1. Bij deze verordening worden de algemene beginselen en de voorwaarden vastgesteld met het oog op de toepassing door de Gemeenschap van:

<sup>(1)</sup> Advies uitgebracht op 16 december 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> PB L 252 van 5.9.1981, blz. 26.

<sup>(3)</sup> PB L 261 van 20.10.1993, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1954/2003 (PB L 289 van 7.11.2003, blz. 1).

<sup>(4)</sup> PB L 379 van 31.12.1990, blz. 45.

<sup>(5)</sup> PB L 6 van 10.1.1998, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2742/1999 (PB L 341 van 31.12.1999, blz. 1).

<sup>(6)</sup> PB L 203 van 3.8.1999, blz. 14.

<sup>(7)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- a) de controlemaatregelen die gelden voor vissersvaartuigen die de vlag van een van de verdragsluitende partijen bij het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren, hierna „het verdrag” te noemen, voeren en die in het verdragsgebied vissen in buiten de grenzen van de nationale jurisdicties gelegen gebieden;
- b) de regeling om te bevorderen dat vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen de instandhoudingsmaatregelen van de Commissie voor de instandhouding en het beheer van de levende rijkdommen in de Antarctische wateren, hierna „CCAMLR” te noemen, naleven.

2. Deze verordening geldt onverminderd de bepalingen van het verdrag en wordt toegepast met inachtneming van de doelstellingen en de beginselen van het verdrag, overeenkomstig de bepalingen van de Slotakte van de Conferentie waarop het verdrag is aangenomen.

#### Artikel 2

#### Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „verdragsgebied”: het gebied waarin het verdrag wordt toegepast, zoals omschreven in artikel 1;
- b) „Antarctische convergentie”: de lijn die de volgende punten verbindt langs breedte- en lengtecirkels: 50° ZB, 0°; 50° ZB, 30° OL; 45° ZB, 30° OL; 45° ZB, 80° OL; 55° ZB, 80° OL; 55° ZB, 150° OL; 60° ZB, 150° OL; 60° ZB, 50° WL; 50° ZB, 50° WL; 50° ZB, 0°;
- c) „communautair vissersvaartuig”: een vissersvaartuig dat de vlag van een lidstaat van de Gemeenschap voert en in de Gemeenschap is geregistreerd en dat van de levende rijkdommen in het verdragsgebied afkomstige mariene organismen vangt en aan boord bewaart;
- d) „VMS-systeem”: het overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 2847/93 aan boord van vissersvaartuigen geïnstalleerde satellietvolgsysteem;
- e) „nieuwe visserij”: de visserij op een bepaalde soort, volgens een bepaalde methode, in een statistisch FAO-deelgebied van de Antarctische wateren, waarvoor de CCAMLR nooit:
- i) via uitvoerige onderzoeken/bestandsopnamen of via experimentele visserijcampagnes vergaarde gegevens heeft ontvangen over verspreiding, omvang van de bestanden, populatieontwikkeling, potentiële opbrengst en identiteit van de bestanden, noch
  - ii) gegevens over vangsten of visserij-inspanning, noch
  - iii) vangst- en inspanningsgegevens betreffende de laatste twee visserijcampagnes;
- f) „experimentele visserij”: de visserij die niet meer wordt beschouwd als een „nieuwe visserij” in de zin van punt e) en waarvan het experimentele karakter blijft bestaan totdat de CCAMLR voldoende informatie heeft verkregen om:
- i) verspreiding, omvang van de bestanden en populatieontwikkeling van de doelsoort te evalueren met het oog op een raming van de potentiële opbrengst;
  - ii) de potentiële gevolgen van de visserij voor afhankelijke en verwante soorten te meten, en
  - iii) het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR in staat te stellen adviezen te formuleren met betrekking tot de wenselijk geachte vangstniveaus en visserij-inspanningen, en het te gebruiken vistuig;
- g) „CCAMLR-inspecteur”: een inspecteur die door een verdragsluitende partij is aangewezen voor de tenuitvoerlegging van de in artikel 1, lid 1, bedoelde controleregeling;
- h) „CCAMLR-inspectieregeling”: het aldus genoemde document dat door de CCAMLR is ingesteld ten behoeve van de controle en de inspectie op zee van vaartuigen die de vlag van een verdragsluitende partij voeren;
- i) „vaartuig van een niet-verdragsluitende partij”: een vissersvaartuig dat de vlag voert van een niet-verdragsluitende partij, dat is waargenomen terwijl het viste in het verdragsgebied;
- j) „verdragsluitende partij”: een verdragsluitende partij bij het verdrag;
- k) „vaartuig van een verdragsluitende partij”: een vissersvaartuig dat de vlag van een verdragsluitende partij voert;
- l) „waarneming”: de waarneming van een vaartuig van een niet-verdragsluitende partij door een vissersvaartuig dat de vlag van een verdragsluitende partij voert en dat actief is in het verdragsgebied, of door een vliegtuig dat is ingeschreven in een staat die verdragsluitende partij is en dat boven het verdragsgebied vliegt, of door een CCAMLR-inspecteur;
- m) „IUU-activiteiten”: illegale, niet-gereguleerde en niet-aangegeven visserijactiviteiten in het verdragsgebied;
- n) „IUU-vaartuig”: een vaartuig dat illegale, niet-gereguleerde en niet-aangegeven visserijactiviteiten uitvoert in het verdragsgebied.

## HOOFDSTUK II

## TOEGANG TOT DE VISSERIJ IN HET VERDRAGSGEBIED

## Artikel 3

**Speciale visdocumenten**

1. Alleen communautaire vissersvaartuigen die in het bezit zijn van een door hun vlaggenstaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1627/94<sup>(1)</sup> afgegeven speciaal visdocument mogen, in overeenstemming met de in het visdocument vermelde voorwaarden, op uit het verdragsgebied afkomstige visserijhulpbronnen vissen of die aan boord hebben, overladen en aanlanden.

2. De lidstaten delen de Commissie, per elektronische gegevensuitwisseling, binnen drie dagen na de datum van afgifte van het in lid 1 genoemde visdocument de volgende gegevens betreffende het vaartuig waarvoor het visdocument is afgegeven, mee:

- a) de naam van het betrokken vaartuig;
- b) de periode waarin het vaartuig in het verdragsgebied mag vissen, met vermelding van de datum voor het begin en het einde van de activiteiten;
- c) het vangstgebied of de vangstgebieden;
- d) de doelsoort of doelsoorten;
- e) de gebruikte vistuigen.

De Commissie geeft deze informatie onverwijld door aan het secretariaat van de CCAMLR.

3. De door de lidstaten aan de Commissie meegedeelde informatie bevat ook het interne registratienummer van de inschrijving in het communautaire gegevensbestand van vissersvaartuigen, overeenkomstig artikel 1 van Verordening (EG) nr. 2090/98 van de Commissie van 30 september 1998 betreffende het communautaire gegevensbestand van vissersvaartuigen<sup>(2)</sup>, alsook gegevens betreffende de thuishaven en de naam van de reder of de huurder van het vaartuig en een verklaring dat de kapitein van het vaartuig in kennis is gesteld van de maatregelen die gelden in het deel of de delen van het verdragsgebied waar het vaartuig de visserij zal beoefenen.

4. De leden 1, 2 en 3 zijn van toepassing onverminderd het bepaalde in de artikelen 5 tot en met 8.

5. De lidstaten geven geen speciaal visdocument af aan vaartuigen die voornemens zijn in het verdragsgebied met de beug te vissen en die niet voldoen aan het bepaalde in artikel 8, lid 3, tweede alinea, van Verordening (EG) nr. 600/2004 van de Raad van 22 maart 2004 tot vaststelling van bepaalde technische maatregelen voor de visserij in het verdragsgebied van het Verdrag inzake de instandhouding van de levende rijkdommen in de Atlantische wateren<sup>(3)</sup>.

6. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

<sup>(1)</sup> PB L 171 van 6.7.1994, blz. 7.

<sup>(2)</sup> PB L 266 van 1.10.1998, blz. 27. Verordening vervangen door Verordening (EG) nr. 26/2004 van de Commissie (PB L 5 van 9.1.2004, blz. 25).

<sup>(3)</sup> Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

## Artikel 4

**Algemene gedragsregels**

1. Het in artikel 3 vermelde speciaal visdocument, of een gewaarmerkt afschrift van dit document, moet aan boord van het vissersvaartuig zijn en moet te allen tijde door een CCAMLR-inspecteur kunnen worden gecontroleerd.

2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat elk vissersvaartuig dat zijn vlag voert hem meedeelt wanneer het een haven verlaat of binnenvaart, wanneer het het verdragsgebied verlaat of binnenvaart en tussen welke statistische FAO-deelgebieden of -sectoren het zich verplaatst.

3. De lidstaten verifiëren de in lid 2 bedoelde gegevens aan de hand van de gegevens die zij hebben verkregen via de VMS-systemen aan boord van de communautaire vaartuigen. Zij delen deze gegevens via elektronische gegevensuitwisseling binnen twee dagen na de datum van ontvangst aan de Commissie mee. De Commissie zendt de gegevens onverwijld door naar het secretariaat van de CCAMLR.

4. Wanneer een VMS-systeem aan boord van een communautair vaartuig defect raakt, stelt de vlaggenlidstaat de CCAMLR zo spoedig mogelijk in kennis van de naam van het vaartuig en van het tijdstip, de datum en de positie van het vaartuig waarop het VMS-systeem defect is geraakt, en zendt hij een afschrift van deze kennisgeving naar de Commissie. Zodra het VMS-systeem opnieuw functioneert, meldt de vlaggenlidstaat dit onverwijld aan de CCAMLR en zendt een afschrift van deze melding naar de Commissie.

## Artikel 5

**Toegang tot de krabvisserij**

1. De vlaggenlidstaten stellen de Commissie in kennis van het voornemen van een communautair vissersvaartuig om in statistisch FAO-deelgebied 48.3 op krab te vissen. Deze kennisgeving geschiedt vier maanden voor de geplande datum van aanvang van de visserijactiviteit en omvat het interne nummer van inschrijving in het vlootregister en het onderzoeks- en visserijplan van het betrokken vaartuig.

2. De Commissie onderzoekt de kennisgeving, gaat na of deze voldoet aan de toepasselijk voorschriften en stelt de lidstaat in kennis van haar bevindingen. De lidstaat kan het speciale visdocument na ontvangst van de bevindingen van de Commissie of binnen tien werkdagen na de datum van kennisgeving van de bevindingen afgeven. De Commissie stelt de CCAMLR hiervan uiterlijk drie maanden voor de geplande datum van aanvang van de visserijactiviteit in kennis.

3. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

### Artikel 6

#### Toegang tot nieuwe visserijactiviteiten

1. De uitoefening van nieuwe visserijactiviteiten in het verdragsgebied is verboden, tenzij daarvoor toestemming is gegeven overeenkomstig het bepaalde in de leden 2 tot en met 5.

2. Alleen vaartuigen die zodanig zijn uitgerust en ingericht dat zij kunnen voldoen aan alle relevante instandhoudingsmaatregelen die door de CCAMLR zijn vastgesteld, komen in aanmerking om aan nieuwe visserijactiviteiten deel te nemen. Vaartuigen die voorkomen op de in artikel 29 bedoelde lijst van IUU-vaartuigen van de CCAMLR, komen niet in aanmerking voor deelname aan nieuwe visserijactiviteiten.

3. De vlaggenlidstaat meldt de Commissie uiterlijk vier maanden voor de jaarvergadering van de CCAMLR het voornemen van een communautair vissersvaartuig om in het verdragsgebied een nieuwe visserijactiviteit te ontwikkelen.

Tezamen met deze melding verstrekt de lidstaat alle informatie waarover hij beschikt, over:

- a) de aard van de nieuwe visserijactiviteit en, met name, de doelsoorten, visserijmethoden, het voorgestelde visserijgebied en het met het oog op de levensvatbaarheid van de activiteit vereiste minimale vangstpeil;
- b) via uitvoerige onderzoeken en bestandsopnamen verzamelde biologische informatie over, onder meer, verspreiding, omvang van de betrokken bestanden, populatieontwikkeling en informatie over de identiteit van het bestand;
- c) nadere bijzonderheden over afhankelijke en verwante soorten, en over de kans dat die soorten door de voorgenomen visserijactiviteit worden getroffen;
- d) voor de raming van de potentiële opbrengst eventueel dienstige gegevens over andere visserijactiviteiten in het gebied of over soortgelijke visserijactiviteiten in andere gebieden.

4. De Commissie doet de CCAMLR de overeenkomstig het bepaalde in lid 3 verstrekte informatie, tezamen met alle andere relevante gegevens terzake, voor onderzoek toekomen.

5. Als de CCAMLR een nieuwe visserijactiviteit goedkeurt, wordt voor deze visserijactiviteit machtiging verleend:

- a) door de Commissie, indien de CCAMLR geen instandhoudingsmaatregelen heeft vastgesteld in verband met de nieuwe visserijactiviteit, of
- b) door de Raad, op voorstel van de Commissie, en met gekwalificeerde meerderheid van stemmen, in alle andere gevallen.

6. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

### Artikel 7

#### Toegang tot experimentele visserijactiviteiten

1. Uitoefening van experimentele visserijactiviteiten in het verdragsgebied is verboden, tenzij daarvoor toestemming is gegeven overeenkomstig het bepaalde in de leden 2 tot en met 7.

2. Alleen vaartuigen die zodanig zijn uitgerust en ingericht dat ze kunnen voldoen aan alle relevante instandhoudingsmaatregelen die door de CCAMLR zijn vastgesteld, komen in aanmerking om aan experimentele visserijactiviteiten deel te nemen.

Vaartuigen die voorkomen op de in artikel 29 bedoelde lijst van IUU-vaartuigen van de CCAMLR, komen niet in aanmerking voor deelname aan experimentele visserijactiviteiten.

3. Iedere lidstaat die deelneemt aan een experimentele visserijactiviteit of voornemens is een vaartuig toestemming te verlenen om aan een dergelijke activiteit deel te nemen, stelt een onderzoeks- en visserijplan op dat hij rechtstreeks toezendt aan de CCAMLR vóór de door de CCAMLR vastgestelde datum, en zendt een kopie naar de Commissie.

Het plan bevat alle onderstaande informatie waarover de lidstaat beschikt:

- a) Een toelichting over de overeenstemming tussen de activiteiten van de lidstaat en het door het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR opgestelde plan voor de inzameling van de gegevens;
- b) de aard van de experimentele visserij, met name de doelsoorten, de visserijmethoden, het beoogde visserijgebied en de maximale vangsten in de toekomstige visserijcampagne;
- c) de biologische gegevens die tijdens uitgebreide onderzoeksreizen of bestandsopnamen zijn verkregen en die bijvoorbeeld betrekking hebben op de verspreiding, de omvang van de betrokken bestanden, de populatiestructuur en de identiteit van de bestanden;
- d) nadere bijzonderheden over afhankelijke soorten en verwante soorten, en over de waarschijnlijkheid dat de overwogen visserijactiviteiten enigerlei nadelige gevolgen zullen hebben voor deze bestanden;
- e) gegevens over andere visserijactiviteiten in het gebied of over soortgelijke visserijactiviteiten in andere gebieden, die van nut kunnen zijn voor de bepaling van de waarde van de potentiële opbrengst.

4. Elke lidstaat die aan experimentele visserijactiviteiten deelneemt, verstrekt de CCAMLR vóór het einde van de in de CCAMLR overeengekomen termijn, de gegevens die zijn bepaald in het door het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR voor de betrokken visserijtak opgestelde plan voor het verzamelen van gegevens, en zendt een afschrift daarvan aan de Commissie.

De lidstaat die de in het plan voor het verzamelen van gegevens voor het laatste visseizoen bepaalde gegevens niet heeft meegedeeld, mag de experimentele visserijactiviteit niet verder uitoefenen zolang hij de betrokken gegevens niet aan de CCAMLR heeft meegedeeld en een afschrift van deze mededeling naar de Commissie heeft gezonden, en het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR niet de gelegenheid heeft gehad deze gegevens te onderzoeken.

5. Voordat een lidstaat zijn vaartuigen toestaat aan een reeds aan de gang zijnde experimentele visserijactiviteit deel te nemen, stelt hij de CCAMLR hiervan ten minste drie maanden voor haar volgende jaarvergadering in kennis. De kennisgevende lidstaat wacht totdat deze vergadering is beëindigd voordat hij de vaartuigen toestemming geeft hun activiteiten aan te vangen.

6. De lidstaat deelt de naam, het type, de afmetingen, het registratienummer en de radioroepnaam van de aan de experimentele visserij deelnemende vaartuigen ten minste drie maanden voor de datum van het begin van elke visreis rechtstreeks mee aan het secretariaat van de CCAMLR en zendt een kopie van deze mededeling naar de Commissie.

7. De vangstcapaciteit en de visserijinspanning worden bij wijze van voorzorgsmaatregel beperkt tot een niveau dat niet hoger is dan hetgeen noodzakelijk is om de gegevens van het informatieplan te verzamelen en de in artikel 2, onder f), bedoelde evaluaties te verrichten.

8. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 8

#### Toegang tot visserijactiviteiten in het kader van wetenschappelijk onderzoek

1. De lidstaat waarvan de vaartuigen voornemens zijn wetenschappelijk onderzoek te verrichten waarbij de verwachte vangst minder dan 50 t vinvis bedraagt, waarvan ten hoogste 10 t *Dissostichus spp.*, en minder dan 0,1 % van de maximale vangst voor krill, pijlinktvis en krab, deelt de volgende gegevens rechtstreeks mee aan de CCAMLR en zendt een afschrift ervan naar de Commissie:

- a) de naam van het betrokken vaartuig;
- b) de externe kentekens van het vaartuig;
- c) het gebied en het deelgebied waarin het onderzoek zal plaatsvinden;

d) de vermoedelijke data van binnenvaren en verlaten van het verdragsgebied;

e) het doel van het onderzoek;

f) het vistuig dat vermoedelijk zal worden gebruikt.

2. De in lid 1 bedoelde communautaire vaartuigen zijn vrijgesteld van toepassing van de instandhoudingsmaatregelen betreffende maaswijdten, verboden vistuig, gesloten gebieden, visseizoenen, minimumafmetingen en vangstaangiften met uitzondering van de maatregelen waarin is voorzien bij artikel 9, lid 6, en artikel 16, lid 1.

3. De lidstaat waarvan vaartuigen voornemens zijn wetenschappelijk onderzoek te verrichten waarbij de verwachte vangst meer dan 50 t bedraagt, of de verwachte vangst aan *Dissostichus spp.* meer dan 10 t, of meer dan 0,1 % van de maximale vangst voor krill, pijlinktvis of krab, legt de CCAMLR ten minste zes maanden voor de geplande begindatum van de onderzoeksactiviteiten een in overeenstemming met de door het Wetenschappelijk Comité van de CCAMLR aangenomen gestandaardiseerde richtsnoeren en formulieren opgesteld onderzoeksprogramma ter bestudering voor en zendt een afschrift ervan naar de Commissie. De in het kader van het betrokken onderzoek uit te voeren visserijactiviteiten mogen niet worden aangevat voordat de CCAMLR haar onderzoek heeft voltooid en haar besluit heeft meegedeeld.

4. De betrokken lidstaat deelt voor elke trek in het kader van de onder de leden 1, 2 en 3 vallende wetenschappelijke onderzoeksactiviteiten de vangst- en inspanningsgegevens mee en zendt een afschrift ervan naar de Commissie. Binnen 180 dagen na de datum van de beëindiging van de onderzoeksactiviteiten doet de lidstaat een beknopt rapport aan de CCAMLR en een afschrift ervan aan de Commissie toekomen. Binnen twaalf maanden na de datum van de beëindiging van de onderzoeksactiviteiten verstrekt de lidstaat een volledig rapport van de onderzoeksresultaten aan de CCAMLR en zendt hij een afschrift ervan naar de Commissie.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

### HOOFDSTUK III

#### REGELING VOOR GEGEVENSRAPPORTERING

##### DEEL 1

#### VANGST- EN INSPANNINGSRAPPORT

#### Artikel 9

#### Vangst- en inspanningsrapport

1. Voor de communautaire vissersvaartuigen gelden de drie regelingen voor vangst- en inspanningsrapportering die overeenkomen met de in de artikelen 10, 11 en 12 bedoelde rapportperiodes voor de betrokken soorten en statistische gebieden, deelgebieden of sectoren van de FAO.

2. In het vangst- en inspanningsrapport moeten voor de betrokken periode de volgende gegevens worden vermeld:

- a) de naam van het betrokken vaartuig,

b) de externe kentekens van het betrokken vaartuig,

c) de totale vangst van de doelsoort,

d) het totaal aantal dagen en uren dat er is gevestigd,

e) de gedurende de aangifteperiode aan boord gehouden vangsten van alle soorten en bijvangsten,

f) het aantal haken, wanneer met de beug wordt gevestigd.

3. De kapiteins van communautaire vissersvaartuigen leggen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarvan de vaartuigen de vlag voeren, uiterlijk op de dag na de laatste dag van elke rapportperiode zoals bedoeld in de artikelen 10, 11 en 12 een vangst- en inspanningsrapport voor.

4. De lidstaten delen de vangst- en inspanningsrapporten die zij hebben ontvangen van de vissersvaartuigen die hun vlag voeren en in de Gemeenschap geregistreerd zijn, uiterlijk drie dagen na de laatste dag van elke rapportperiode langs elektronische weg aan de Commissie mee. Daarbij dient duidelijk te worden vermeld om welke rapportperiode het gaat.

5. De Commissie stelt de CCAMLR uiterlijk vijf dagen na de laatste dag van de rapportperiode in kennis van de overeenkomstig lid 3 ontvangen vangst- en inspanningsrapporten.

6. De regelingen voor vangst- en inspanningsrapportering gelden ten aanzien van alle soorten die voor doeleinden van wetenschappelijk onderzoek worden gevangen indien de vangsten in een bepaalde periode meer dan 5 t bedragen, tenzij voor de betrokken soort meer specifieke regelingen gelden.

7. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 10

##### Regeling van maandelijkse vangst- en inspanningsrapportering

1. Voor de toepassing van de regeling van maandelijkse vangst- en inspanningsrapportering is de rapportperiode de kalendermaand.

2. Deze rapportering geldt voor:

- a) de visserij op *Electrona carlsbergi* in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- b) de visserij op *Euphausia superba* in statistisch gebied 48 van de FAO en in de statistische sectoren 58.4.2 en 58.4.1 van de FAO.

3. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 11

##### Regeling van tiendaagse vangst- en inspanningsrapportering

1. Voor de toepassing van de regeling van tiendaagse vangst- en inspanningsrapportering wordt de kalendermaand verdeeld in drie rapportperiodes, aangeduid met de letters A, B en C, respectievelijk de eerste tot en met de tiende, de elfde tot en met de twintigste en de eenentwintigste tot en met de laatste dag van de maand.

2. De regeling van tiendaagse vangst- en inspanningsrapportering geldt voor:

- a) de visserij op *Champsocephalus gunnari* en *Dissostichus eleginoides* en andere diepwatersoorten in statistische sector 58.5.2 van de FAO;
- b) de experimentele visserij op pijlinktvissen *Martialia hyadesi* in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- c) de visserij op krab van de soort *Paralomis* spp. (orde Decapoda, suborde Reptantia) in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO, behalve die uitgevoerd in de eerste fase van de CCAMLR-regeling inzake de experimentele visserij op deze soort in dit deelgebied.

3. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 12

##### Regeling van vijfdaagse vangst- en inspanningsrapportering

1. Voor de toepassing van de regeling van vijfdaagse vangst- en inspanningsrapportering wordt elke kalendermaand onderverdeeld in zes rapportperiodes, aangeduid met de letters A, B, C, D, E en F, die respectievelijk de eerste tot en met de vijfde, de zesde tot en met de tiende, de elfde tot en met de vijftiende, de zestiende tot en met de twintigste, de eenentwintigste tot en met de vijfentwintigste en de zesentwintigste tot en met de laatste dag van de maand omvatten.

2. Deze rapportering geldt voor:

- a) de visserij op *Champsocephalus gunnari* in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- b) de visserij op *Dissostichus eleginoides* in de statistische deelgebieden 48.3 en 48.4 van de FAO;
- c) de experimentele visserij op *Dissostichus eleginoides* in het gehele verdragsgebied in de vakken zoals gedefinieerd in artikel 2, onder d), van Verordening (EG) nr. 600/2004.

3. Zodra de CCAMLR heeft bekendgemaakt dat de visserij op bepaalde bestanden is gesloten omdat de in dit artikel bedoelde vangst- en inspanningsrapportering niet heeft plaatsgevonden, beëindigt het betrokken vaartuig of beëindigen de betrokken vaartuigen onmiddellijk de betrokken visserijactiviteiten. Zij mogen hun activiteiten pas opnieuw opnemen als het ontbrekende rapport, of eventueel een verklaring van de technische moeilijkheden die het uitblijven ervan rechtvaardigen, aan de CCAMLR is toegezonden.

4. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

## DEEL 2

## Artikel 14

**MAANDELIJKSE RAPPORTERING VAN GEDETAILLEERDE GEGEVENS VOOR DE VISSERIJ MET DE TRAWL, DE BEUG EN MET KORVEN**

## Artikel 13

**Regeling van maandelijkse gedetailleerde vangst- en inspanningsrapportering**

1. Voor elk visseizoen verstrekken de communautaire vissersvaartuigen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarvan zij de vlag voeren uiterlijk op de vijftiende van de maand volgende op die waarin is gevestigd, de gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens voor de betrokken maand betreffende de trawlvisserij, de beugvisserij of de visserij met korven, voor de volgende soorten en gebieden:

- a) *Champocephalus gunnari* in statistische sector 58.5.2 en statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- b) *Dissostichus eleginoides* in de statistische deelgebieden 48.3 en 48.4 van de FAO;
- c) *Dissostichus eleginoides* in statistische sector 58.5.2 van de FAO;
- d) *Electrona carlsbergi* in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- e) *Martialia hyadesi* in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO;
- f) *Paralomis* spp. (orde Decapoda, sub-orde Reptantia) in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO, behalve de vangsten die zijn verricht in de eerste fase van de CCAMLR-regeling voor de experimentele visserij voor deze soort in dit deelgebied.

2. De vangstgegevens worden verstrekt per uitzetting voor de visserij op de in lid 1, onder b) en f), bedoelde soorten en per trek in de andere gevallen.

3. Alle vangstgegevens betreffende de doelsoorten en de bijvangstsoorten worden per soort meegedeeld. Ook het aantal zeevogels en zeedieren van elke soort die zijn gevangen en opnieuw zijn vrijgelaten of zijn gedood, moet worden meegegeeld.

4. De lidstaten delen de in de leden 1, 2 en 3 bedoelde gegevens aan het einde van elke kalendermaand mee aan de Commissie, die ze onverwijld aan de CCAMLR doorzendt.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

**Regeling van maandelijkse rapportering van gedetailleerde biologische gegevens**

1. De communautaire vissersvaartuigen delen, op dezelfde voorwaarden en voor de visserij op dezelfde soorten als die bedoeld in artikel 13, de lengtesamenstelling mee van een representatief monster van de vangst van doelsoorten en bijvangstsoorten.

2. De te meten lengte is de totale lengte van de vis in centimeter, afgerond naar onderen, en het representatieve monster moet afkomstig zijn van één vak (van 0,5° breedtegraad bij 1° lengtegraad). Indien een vaartuig zich in de loop van eenzelfde maand naar een ander vak begeeft, wordt voor elk vak een lengtesamenstelling van de vangst verstrekt.

3. Voor de gegevens betreffende de in artikel 13, lid 1, onder d), bedoelde visserij bestaat een representatief monster uit ten minste 500 vissen.

4. De lidstaten delen de ontvangen gegevens aan het einde van elke maand mee aan de Commissie, die ze onverwijld doorzendt aan de CCAMLR.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

## Artikel 15

**Sluiting van een visserijtak wegens het niet indienen van een rapport**

Wanneer de CCAMLR een lidstaat meldt dat een visserijtak gesloten wordt omdat één van de in de artikelen 13 en 14 bedoelde rapporteringen niet is geschied, draagt die lidstaat zijn vaartuigen die aan de betrokken visserij deelnemen, op, hun activiteiten onmiddellijk te beëindigen.

## DEEL 3

**JAARLIJKSE VANGSTRAPPORTERING**

## Artikel 16

**Totale vangsten**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 15 van Verordening (EEG) nr. 2847/93 stellen de lidstaten uiterlijk op 31 juli van elk jaar de Commissie in kennis van de totale vangsten in het voorgaande jaar, per vaartuig, van de communautaire vissersvaartuigen die hun vlag voeren.

2. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.



*Artikel 17***Krillvisserij**

1. Communautaire vissersvaartuigen die hebben deelgenomen aan de krillvisserij in het verdragsgebied, delen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarvan zij de vlag voeren uiterlijk op 1 januari van elk jaar de gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens voor het voorgaande visseizoen mee.

2. De lidstaten voegen de gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens samen per vak van 10 x 10 zeemijl en per periode van tien dagen en zij delen deze gegevens uiterlijk op 1 maart van elk jaar mee aan de Commissie.

3. Voor de mededeling van de gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens wordt elke kalendermaand onderverdeeld in drie rapportperiodes van tien dagen, respectievelijk de eerste tot en met de tiende, de elfde tot en met de twintigste en de eenentwintigste tot en met de laatste dag van de maand. Deze rapportperiodes worden aangeduid met de letters A, B en C.

4. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

*Artikel 18***Krabvangsten in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO**

1. De communautaire vissersvaartuigen die in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO op krab vissen, delen de Commissie uiterlijk op 25 september van elk jaar de gegevens betreffende het verloop van de visserijactiviteiten en de vóór 31

augustus van dat jaar verrichte krabvangsten mee. De Commissie zendt deze gegevens uiterlijk op 30 september van elk jaar door naar de CCAMLR.

2. De gegevens betreffende de vangsten vanaf 31 augustus van elk jaar moeten aan de Commissie worden meegedeeld binnen twee maanden na de dag waarop de betrokken visserijtak wordt gesloten. De Commissie zendt deze gegevens uiterlijk drie maanden na de sluiting van de betrokken visserijtak door naar de CCAMLR.

3. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

*Artikel 19***Gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens betreffende de experimentele visserij op pijlinktvis in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO**

1. De communautaire vissersvaartuigen die met de inktvisdreg op pijlinktvissen (*Martialia hyadesi*) vissen in statistisch deelgebied 48.3 van de FAO melden de Commissie uiterlijk op 25 september van elk jaar de gedetailleerde vangst- en inspanningsgegevens betreffende deze visserijtak. Ook het aantal zeevogels en zeedieren van elke soort die zijn gevangen en opnieuw zijn vrijgelaten of zijn gedood, moet worden meegedeeld. De Commissie zendt deze gegevens uiterlijk op 30 september van elk jaar door naar de CCAMLR.

2. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

## HOOFDSTUK IV

**CONTROLE EN INSPECTIE**

## DEEL 1

**CONTROLE EN INSPECTIE OP ZEE***Artikel 20***Toepassingsgebied**

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op vissersvaartuigen uit de Gemeenschap en op vissersvaartuigen die de vlag van een andere verdragsluitende partij voeren.

*Artikel 21***Door de lidstaten voor de controle op zee aangewezen CCAMLR-inspecteurs**

1. De lidstaten kunnen CCAMLR-inspecteurs aanwijzen die kunnen worden ingezet aan boord van communautaire vissersvaartuigen of, op grond van met een andere verdragsluitende partij gemaakte afspraken, van een vaartuig van die partij dat zich bezighoudt met de exploitatie van levende rijkdommen van de zee of met wetenschappelijke onderzoeksactiviteiten met betrekking tot de visbestanden in het verdragsgebied, dan wel aanstalten daartoe maakt.

2. In het verdragsgebied controleren de CCAMLR-inspecteurs de vaartuigen die de vlag van een andere verdragsluitende partij dan de Gemeenschap en haar lidstaten voeren, om na te

gaan of zij de geldende door de CCAMLR vastgestelde instandhoudingsmaatregelen naleven, alsook de communautaire vaartuigen, om na te gaan of ze ook aan alle andere voor deze vaartuigen geldende communautaire instandhoudings- of controlemaatregelen met betrekking tot visbestanden voldoen.

3. De CCAMLR-inspecteurs zijn op de hoogte van de activiteiten op het gebied van het wetenschappelijk onderzoek die zij moeten inspecteren, alsmede van bepalingen van het verdrag en van de uit hoofde van het verdrag vastgestelde instandhoudingsmaatregelen. De lidstaten certificeren de bevoegdheden van elke door hen aangewezen inspecteur.

4. De inspecteurs zijn onderdaan van de verdragsluitende partij die hen aanwijst, en vallen bij de uitvoering van hun controleactiviteiten uitsluitend onder de jurisdictie van deze verdragsluitende partij. Zij krijgen de status van scheepsofficier en kunnen communiceren in de taal van de vlaggenstaat van de vaartuigen waarop zij hun controleactiviteit uitoefenen.

5. Elke CCAMLR-inspecteur is in het bezit van een door de CCAMLR erkend of verstrekt identiteitsbewijs dat is afgegeven door de lidstaat die hem heeft aangewezen. In dit document wordt vermeld dat de inspecteur bevoegd is om controles uit te voeren volgens de CCAMLR-controleregeling.

6. De lidstaten delen de naam van de door hen aangewezen inspecteurs mee aan het secretariaat van de CCAMLR en zenden binnen 14 dagen na de aanwijzing een afschrift daarvan naar de Commissie.

7. Bij de toepassing van de regeling werken de lidstaten samen met elkaar en met de Commissie.

8. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 22

### Activiteiten die kunnen worden geïnspecteerd

De in het verdragsgebied uitgevoerde activiteiten op het gebied van onderzoek en exploitatie van de levende rijkdommen van de zee kunnen worden geïnspecteerd. Dergelijke activiteiten worden geacht plaats te vinden wanneer een CCAMLR-inspecteur constateert dat de activiteiten van een vissersvaartuig beantwoorden aan ten minste één van de volgende vier criteria en dat dit niet wordt ontkend:

- a) het vistuig is in gebruik, is pas gebruikt of is klaar om te worden gebruikt, op basis van met name de volgende vaststellingen:
  - i) de netten, lijnen of korven bevinden zich in het water;
  - ii) de netten en trawlborden zijn opgetuigd;
  - iii) de van aas voorziene vishaken, korven en vallen of het ontvroren aas zijn klaar om te worden gebruikt;
  - iv) in het visserijlogboek is een recente visserijactiviteit vermeld of is vermeld dat het vissen een aanvang heeft genomen;
- b) in het verdragsgebied voorkomende vis wordt verwerkt of is recentelijk verwerkt; met name:
  - i) is er verse vis of zijn er visafvallen aan boord;
  - ii) wordt er vis ingevroren;
  - iii) is er dienaangaande operationele informatie of productinformatie beschikbaar;
- c) het vistuig van het vaartuig bevindt zich in het water, met name:
  - i) zijn op het vistuig de referenties van het vaartuig vermeld;
  - ii) stemt het vistuig overeen met het vistuig aan boord;
  - iii) is in het visserijlogboek vermeld dat het vistuig zich in het water bevindt;
- d) vis (of producten daarvan) van in het verdragsgebied voorkomende soorten is aan boord van het vaartuig opgeslagen.

#### Artikel 23

### Kenteken van de vaartuigen die inspecteurs aan boord hebben

1. Vaartuigen die CCAMLR-inspecteurs aan boord hebben, voeren een door de CCAMLR goedgekeurde speciale vlag of wimpel om aan te geven dat de inspecteurs aan boord controle-taken uitvoeren in overeenstemming met de CCAMLR-controle-regeling.
2. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 24

### Procedure bij inspectie op zee

1. Een vaartuig dat zich in het verdragsgebied bevindt om levende rijkdommen van de zee te exploiteren of wetenschappelijk onderzoek te verrichten en het passende sein uit het internationale seinboek ontvangt van een vaartuig dat in overeenstemming met artikel 23 een CCAMLR-inspecteur aan boord heeft, houdt halt of treft andere vereiste maatregelen om een veilige en snelle overbrenging van de inspecteur naar het vaartuig te vergemakkelijken, behalve indien het vaartuig op dat moment actief exploitatieactiviteiten verricht, in welk geval het een en ander doet zodra dit mogelijk is.
2. De kapitein van het vaartuig staat de inspecteur, eventueel vergezeld van assistenten, toe om aan boord van het vaartuig te komen. De CCAMLR-inspecteur toont het in artikel 21, lid 5, bedoelde document wanneer hij aan boord gaat. De kapitein verleent de CCAMLR-inspecteurs passende bijstand bij de uitvoering van hun taken; dat betekent dat hij hen indien nodig toestaat gebruik te maken van de communicatieapparatuur.
3. De controle wordt zo uitgevoerd dat het vaartuig er zo weinig mogelijk hinder en overlast van ondervindt. Het onderzoek blijft beperkt tot de vaststelling van feiten die betrekking hebben op de naleving van de CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen die voor de betrokken vlaggenstaat gelden.
4. De CCAMLR-inspecteurs zijn gemachtigd de vangsten, de netten en het andere vistuig en de activiteiten van visserij en wetenschappelijk onderzoek te controleren; zij mogen ook, voorzover dit voor het verrichten van hun taken noodzakelijk is, inzage vragen van de aantekeningen en rapporten die gegevens bevatten over de vangsten en de plaatsen waar is gevestigd. De inspecteurs mogen zo nodig foto's en/of een videofilm maken om elk vermoeden van overtreding van de geldende instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR te staven.
5. De CCAMLR-inspecteurs brengen een door de CCAMLR goedgekeurd identificatiemerk aan op elk net of ander vistuig dat in strijd met de geldende instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR lijkt te zijn gebruikt. Zij maken melding van dit feit in het in artikel 25, leden 3 en 4, bedoelde rapport.

6. Indien een vaartuig weigert te stoppen of op een andere wijze het aan of van boord gaan van een inspecteur te vergemakkelijken, of indien de kapitein of de bemanning van een vaartuig de geoorloofde activiteiten van een inspecteur belemmert, stelt de betrokken inspecteur een gedetailleerd rapport op, met een volledige beschrijving van alle omstandigheden, en zendt dit rapport naar de staat die hem heeft aangewezen, opdat het wordt doorgezonden overeenkomstig het bepaalde in artikel 25.

Het belemmeren van het werk van een inspecteur of het verzuimen om gevolg te geven aan een redelijk verzoek van een inspecteur bij de uitoefening van zijn taken, wordt door de vlaggenlidstaat behandeld alsof het zijn eigen inspecteur betreft.

De vlaggenlidstaat brengt rapport uit over de maatregelen die op grond van dit lid zijn getroffen overeenkomstig artikel 26.

7. Alvorens het geïnspecteerde vaartuig te verlaten, overhandigt de CCAMLR-inspecteur aan de kapitein van het vaartuig een exemplaar van het in artikel 25 bedoelde, volledig ingevulde controlerapport.

8. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 25

### Controlerapport

1. Bij elke inspectie op zee overeenkomstig artikel 24 wordt in de door de CCAMLR goedgekeurde vorm een controlerapport opgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen:

- a) de CCAMLR-inspecteur vermeldt elke vermoede overtreding van de geldende instandhoudingsmaatregelen. De inspecteur geeft de kapitein van het vaartuig de gelegenheid om op hetzelfde formulier diens opmerkingen over ieder aspect van de controle aan te brengen;
- b) de inspecteur ondertekent het controlerapport. De kapitein van het gecontroleerde vaartuig wordt verzocht het controlerapport voor ontvangst te ondertekenen.

2. De CCAMLR-inspecteur verstrekt uiterlijk 15 dagen na de dag van zijn aankomst in de haven een kopie van het controle-rapport, vergezeld van de foto's en de videofilm, aan de lidstaat die hem heeft aangewezen.

3. De lidstaat die de CCAMLR-inspecteur heeft aangewezen, zendt uiterlijk 15 dagen na de dag van ontvangst een kopie van het controlerapport, vergezeld van twee exemplaren van de foto's en van de videofilm, naar de CCAMLR.

De lidstaat zendt ook een kopie van het rapport, vergezeld van kopieën van de foto's en videofilm, naar de Commissie, uiterlijk zeven dagen na de datum van ontvangst ervan, samen met eventuele aanvullende rapporten of inlichtingen die naderhand in verband met het controlerapport aan de CCAMLR zijn toegezonden.

4. Elke lidstaat die een controlerapport of aanvullende rapporten of inlichtingen, inclusief rapporten uit hoofde van artikel 24, lid 6, over een vaartuig dat zijn vlag voert heeft ontvangen, zendt de CCAMLR onverwijld een afschrift daarvan en zendt ook een afschrift naar de Commissie, met bijvoeging van een afschrift van de opmerkingen en/of waarnemingen die hij eventueel naar aanleiding van de ontvangst van deze rapporten of inlichtingen aan de CCAMLR heeft toegezonden.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

#### Artikel 26

### Inbreukprocedure

1. Indien ten gevolge van inspectieactiviteiten die zijn uitgevoerd overeenkomstig de CCAMLR-controleregeling, wordt geconstateerd dat de op grond van het verdrag vastgestelde maatregelen zijn overtreden, zorgt de vlaggenlidstaat ervoor dat in overeenstemming met artikel 25 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid<sup>(1)</sup> passende maatregelen worden getroffen tegen de natuurlijke persoon of rechtspersonen die verantwoordelijk zijn voor het overtreden van de op grond van het verdrag vastgestelde maatregelen.

2. De vlaggenlidstaat stelt binnen 14 dagen na de datum van de dagvaarding of het begin van een rechtsgeding de CCAMLR en de Commissie hiervan in kennis en houdt hen op de hoogte van het verloop van de procedure en van de uitslag.

3. De vlaggenlidstaat deelt de CCAMLR ten minste eenmaal per jaar schriftelijk de resultaten van de in lid 1 bedoelde procedures en de getroffen sancties mee. Wanneer de procedures nog niet zijn voltooid, wordt een voortgangsrapport opgesteld. Wanneer geen procedure is begonnen of een procedure zonder resultaat is gebleven, wordt de reden hiervoor in het rapport toegelicht. De vlaggenlidstaat zendt een afschrift van dit rapport naar de Commissie.

4. De door de vlaggenlidstaat voor inbreuken op de CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen vastgestelde sancties zijn voldoende streng om de naleving van deze maatregelen daadwerkelijk te garanderen en overtredingen te ontraden en zijn erop gericht om de overtreders het economische voordeel dat uit hun illegale activiteiten voortkomt, te ontnemen.

5. De vlaggenlidstaat verzekert zich ervan dat zijn vaartuigen die schuldig zijn bevonden aan de overtreding van de CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen, geen visserijactiviteit in het verdragsgebied uitoefenen zolang de opgelegde sancties niet zijn uitgevoerd.

<sup>(1)</sup> PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59.

6. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

## DEEL 2

### CONTROLE EN INSPECTIE IN DE HAVENS

#### Artikel 27

##### Controle en inspectie in de havens

1. De lidstaten inspecteren alle vissersvaartuigen met *Dissostichus* spp. aan boord die hun havens binnenvaren.

De inspecties moeten erop gericht zijn vast te stellen dat:

- a) de aan te landen of over te laden vangst
  - i) vergezeld gaat van het bij Verordening (EG) nr. 1035/2001 van de Raad van 22 mei 2001 tot invoering van een documentatieregeling voor de vangst van *Dissostichus* spp.<sup>(1)</sup> voorgeschreven vangstdocument voor *Dissostichus* en
  - ii) beantwoordt aan de vermeldingen in het document;
- b) indien het vaartuig visserijactiviteiten in het verdragsgebied heeft uitgeoefend, deze in overeenstemming waren met de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR.

2. Om de inspecties te vergemakkelijken eisen de lidstaten van de betrokken vaartuigen dat zij vooraf melden wanneer zij de haven zullen binnenvaren en dat zij schriftelijk verklaren dat zij geen illegale, niet-gereguleerde en niet-aangegeven visserijactiviteiten hebben uitgeoefend in het verdragsgebied. Behoudens dringende gevallen wordt vaartuigen die niet

hebben verklaard dat zij niet hebben deelgenomen aan illegale, niet-gereguleerde of niet-aangegeven visserijactiviteiten of die geen verklaring hebben afgelegd, de toegang tot de haven geweigerd.

Voor de vaartuigen die toestemming krijgen om de haven binnen te varen, voeren de bevoegde instanties van de lidstaat van de haven zo spoedig mogelijk en uiterlijk 48 uur na het binnenvaren de inspectie uit.

De inspectie mag het vaartuig of de bemanning niet overmatig hinderen en moet in overeenstemming zijn met de terzake geldende bepalingen van de CCAMLR-inspectieregeling.

3. Indien er bewijzen zijn dat het vaartuig bij het vissen CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen heeft overtreden, staan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van de haven de aanlanding noch de overlading van de vangst toe.

De lidstaat van de haven deelt de vlaggenstaat zijn bevindingen mee en werkt met hem samen bij het onderzoek naar de vermoede inbreuk en de toepassing van de sancties waarin bij de nationale wetgeving is voorzien.

4. De lidstaten stellen de CCAMLR zo spoedig mogelijk in kennis van alle in lid 1 bedoelde vaartuigen waaraan de toegang tot de haven of de toestemming om *Dissostichus* spp. aan te landen of over te laden is geweigerd. De lidstaten verstrekken tezelfdertijd een afschrift van deze kennisgeving aan de Commissie.

5. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde procedure.

## HOOFDSTUK V

### VAARTUIGEN DIE ILLEGALE, NIET-GEREGLIMENTEERDE EN NIET-AANGEGEVEN VISSERIJ- ACTIVITEITEN (IUU-ACTIVITEITEN) VERRICHTEN IN HET VERDRAGSGEBIED

#### DEEL 1

##### VAARTUIGEN VAN EEN VERDRAGSLUITENDE PARTIJ

#### Artikel 28

##### IUU-activiteiten verricht door vaartuigen van een verdragsluitende partij

1. Voor de toepassing van dit deel kan een vaartuig van een verdragsluitende partij geacht worden IUU-activiteiten te hebben verricht die de doeltreffendheid van de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR in gevaar brengen, wanneer het:

- a) visserijactiviteiten heeft verricht in het verdragsgebied zonder in het bezit te zijn van een speciaal visdocument zoals bedoeld in artikel 3 of, wanneer het een niet-communautair vissersvaartuig betreft, van een vergunning die is afgegeven overeenkomstig de relevante instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR, of dergelijke activiteiten heeft uitgeoefend in strijd met de bepalingen van dat document of die vergunning;
- b) zijn vangsten in het verdragsgebied niet heeft gerapporteerd of aangegeven overeenkomstig de rapporteringsregeling die geldt voor de visserijactiviteit die zij verrichten, dan wel valse verklaringen heeft afgelegd;

c) heeft gevestigd in gesloten periodes of in gesloten gebieden, met overtreding van de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR;

d) verboden vistuig heeft gebruikt met overtreding van de geldende instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR;

e) vangsten heeft overgeladen op of heeft deelgenomen aan gezamenlijke visserijactiviteiten met vaartuigen die op de IUU-vaartuigenlijst van de CCAMLR voorkomen;

f) visserijactiviteiten heeft verricht die strijdig zijn met andere instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR, op een wijze die het bereiken van de in artikel XXII van het verdrag genoemde doelstellingen van het verdrag in gevaar brengen, of

g) in wateren die grenzen aan eilanden in het verdragsgebied ten aanzien waarvan alle verdragsluitende partijen het bestaan van een staatssoevereiniteit erkennen, op een zodanige wijze visserijactiviteiten heeft verricht dat het bereiken van de doelstellingen van de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR in gevaar wordt gebracht.

<sup>(1)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 669/2003 (PB L 97 van 15.4.2003, blz. 1).

2. Voor communautaire vissersvaartuigen worden de verwijzingen naar de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR in lid 1 geacht verwijzingen te zijn naar de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 600/2004, de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1035/2001 of de bepalingen van de verordening waarbij elk jaar de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Gemeenschap en, voor vaartuigen van de Gemeenschap, in andere wateren met vangstbeperkingen, van toepassing zijn, alsmede de bij de visserij in acht te nemen voorschriften worden vastgesteld.

#### Artikel 29

#### Identificatie van vaartuigen die IUU-activiteiten verrichten

1. Lidstaten die genoegzaam gedocumenteerde informatie ontvangen over vaartuigen die aan één of meer van de in artikel 28 bepaalde criteria beantwoorden op grond van, met name, de toepassing van het bepaalde in de artikelen 19 tot en met 26, delen deze informatie uiterlijk op 20 april van het jaar na dat waarin de betrokken activiteiten hebben plaatsgevonden, mee aan de Commissie.

De Commissie zendt de van de lidstaten ontvangen informatie onverwijld en uiterlijk op 30 april door naar de CCAMLR.

2. De Commissie deelt de lidstaten het ontwerp van de lijst van vaartuigen van de verdragsluitende partijen die geacht worden IUU-activiteiten te hebben verricht, mee, zodra zij deze heeft ontvangen van de CCAMLR.

De lidstaat of de lidstaten waarvan vaartuigen op de ontwerp-lijst voorkomen, deelt of delen de Commissie uiterlijk op 1 juni zijn of hun eventuele opmerkingen, met inbegrip van verifieerbare VMS-gegevens en ander bewijsmateriaal, mee waaruit blijkt dat de op de lijst vermelde vaartuigen geen visserijactiviteiten hebben verricht die strijdig zijn met de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR, noch in de gelegenheid verkeerden om in het verdragsgebied visserijactiviteiten te verrichten. De Commissie zendt deze opmerkingen en aanvullende informatie uiterlijk op 30 juni door naar de CCAMLR.

3. Na ontvangst van de in lid 2 bedoelde ontwerp-lijst volgen de lidstaten zorgvuldig de in de lijst vermelde vaartuigen, teneinde hun activiteiten te observeren en eventuele wijzigingen van naam, vlag of eigenaar te ontdekken.

4. De Commissie deelt de lidstaten de lijst van de vaartuigen van de verdragsluitende partijen die op de voorlopige lijst van IUU-vaartuigen voorkomen, mee, zodra zij deze lijst van de CCAMLR heeft ontvangen. De lidstaten zenden de Commissie ten minste twee maanden voor de volgende jaarvergadering van de CCAMLR eventuele aanvullende opmerkingen of informatie betreffende de in de lijst vermelde vaartuigen toe. De Commissie zendt deze aanvullende opmerkingen en informatie onmiddellijk door naar de CCAMLR.

5. De Commissie stelt de lidstaten elk jaar in kennis van de door de CCAMLR vastgestelde lijst van IUU-vaartuigen.

#### Artikel 30

#### Maatregelen ten aanzien van vaartuigen van de verdragsluitende partijen

1. De lidstaten stellen, overeenkomstig het nationale en communautaire recht, de nodige maatregelen vast om te garanderen dat:

- a) aan communautaire vissersvaartuigen die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen, geen speciaal visdocument zoals bedoeld in artikel 3 wordt afgegeven voor het uitvoeren van de visserij in het verdragsgebied;
- b) aan vaartuigen die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen, geen vergunning of speciaal visdocument wordt afgegeven voor wateren die onder hun soevereiniteit of jurisdictie vallen;
- c) hun vlag niet wordt toegekend aan vaartuigen die voorkomen op de lijst van IUU-vaartuigen;
- d) op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomende vaartuigen die vrijwillig een van hun havens binnenvaren, in de haven worden geïnspecteerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 27.

2. De volgende activiteiten zijn verboden:

- a) in afwijking van artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 2847/93, voor communautaire vissersvaartuigen, hulpvaartuigen, moederschepen en vrachtschepen: deelname aan overlading op of gemeenschappelijke visserijactiviteiten met vaartuigen die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen;
- b) voor op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomende vaartuigen die vrijwillig een haven binnenvaren: in die haven vangsten aanlanden of overladen;
- c) vaartuigen charteren die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen;
- d) *Dissostichus* spp. invoeren die afkomstig is van vaartuigen die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen.

3. De lidstaten mogen de uitvoer- of wederuitvoerdocumenten die betrekking hebben op een partij *Dissostichus* spp., niet viseren op grond van het bepaalde in Verordening (EG) nr. 1035/2001, indien voor de betrokken partij is vastgesteld dat zij is gevangen door een vaartuig dat voorkomt in de lijst van IUU-vaartuigen.

4. De Commissie verzamelt alle naar behoren gestaafde nuttige informatie en wisselt deze uit met andere verdragsluitende partijen of samenwerkende niet-verdragsluitende partijen, organisaties of visserijorganisaties, teneinde het gebruik van valse invoer- of uitvoercertificaten voor vis die afkomstig is van vaartuigen die op de lijst van IUU-vaartuigen voorkomen, op te sporen, te controleren en te voorkomen.

## DEEL 2

**VAARTUIGEN VAN NIET-VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN***Artikel 31***Maatregelen ten aanzien van onderdanen van verdragsluitende partijen**

De lidstaten werken samen en treffen, overeenkomstig het nationale en communautaire recht, de nodige maatregelen om:

- a) te garanderen dat onderdanen die onder hun rechtsmacht vallen, geen IUU-visserijactiviteiten steunen of verrichten, met inbegrip van het aanmonsteren op vaartuigen die zijn opgenomen in de in artikel 29 bedoelde IUU-lijst;
- b) de onderdanen op te sporen die de bij IUU-visserijactiviteiten betrokken vaartuigen exploiteren of er de uiteindelijke gerechtigde van zijn.

De lidstaten dragen er zorg voor dat de sancties voor IUU-visserij die worden opgelegd aan onder hun rechtsmacht staande onderdanen, streng genoeg zijn om IUU-visserij daadwerkelijk te voorkomen, te ontmoedigen en te beëindigen en om overtreders de winst van deze illegale activiteit te ontnemen.

*Artikel 32***IUU-activiteiten verricht door vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen.**

1. Een vaartuig van een niet-verdragsluitende partij dat is waargenomen terwijl het aan het vissen was in het verdragsgebied of dat verbod heeft gekregen een haven binnen te varen, vangsten aan te voeren of over te laden op grond van artikel 27, wordt geacht IUU-activiteiten te hebben verricht die de doeltreffendheid van de CCAMLR-instandhoudingsmaatregelen hebben geschaad.
2. Bij overladingsactiviteiten in of buiten het verdragsgebied waarbij een waargenomen vaartuig van een niet-verdragsluitende partij betrokken is, geldt het vermoeden dat de instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR zijn geschaad ook voor elk ander niet-verdragsluitend vaartuig dat bij deze activiteiten betrokken was.

*Artikel 33***Inspectie van vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen**

1. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat elk in artikel 32 bedoeld vaartuig van een niet-verdragsluitende partij dat één van hun havens binnenvaart, door hun bevoegde autoriteiten wordt geïnspecteerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 27.

2. Het overeenkomstig het bepaalde in lid 1 geïnspecteerde vaartuig mag slechts worden gemachtigd vis van soorten waarvoor instandhoudingsmaatregelen van de CCAMLR gelden, die het aan boord heeft, aan te landen of over te laden als het vaartuig aantoonst dat de vis is gevangen met inachtneming van deze maatregelen en van de in het verdrag bepaalde voorwaarden.

*Artikel 34***Informatie over vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen**

1. Een lidstaat die een vaartuig van een niet-verdragsluitende partij waarneemt of het verbiedt een haven binnen te varen, vangsten aan te voeren of over te laden op grond van het bepaalde in de artikelen 32 en 33, moet trachten het vaartuig ervan in kennis te stellen dat verondersteld wordt dat zijn activiteiten het doel van het verdrag schaden en dat deze informatie ter kennis zal worden gebracht van alle verdragsluitende partijen, de CCAMLR en de vlaggenstaat van het vaartuig.

2. De lidstaten delen de Commissie onmiddellijk de informatie mee betreffende de waarnemingen, een verbod op de toegang tot een haven, de aanvoer of overlading, alsmede de resultaten van alle controles in hun havens en de maatregelen die zij naar aanleiding daarvan ten aanzien van het betrokken vaartuig hebben getroffen. De Commissie zendt deze informatie onmiddellijk door naar de CCAMLR.

3. De lidstaten kunnen aanvullende informatie die van belang kan zijn voor de identificatie van de vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen die IUU-visserijactiviteiten in het verdragsgebied verrichten, te allen tijde meedelen aan de Commissie, die deze informatie onmiddellijk doorzendt naar de CCAMLR.

4. De Commissie stelt de lidstaten elk jaar in kennis van de vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen die voorkomen op de door de CCAMLR vastgestelde lijst van IUU-vaartuigen.

*Artikel 35***Maatregelen ten aanzien van vaartuigen van niet-verdragsluitende partijen**

De bepalingen van artikel 30, leden 1, 2 en 3, zijn van overeenkomstige toepassing op de vaartuigen van een niet-verdragsluitende partij die voorkomen op de in artikel 34, lid 4, bedoelde lijst van IUU-vaartuigen.

HOOFDSTUK VI  
SLOTBEPALINGEN

*Artikel 36*

**Tenuitvoerlegging**

De maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de artikelen 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 en 27 worden vastgesteld volgens de in artikel 37, lid 2, bedoelde beheersprocedure.

*Artikel 37*

**Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 30 van Verordening (EG) nr. 2371/2002.

2. Indien naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

De in artikel 4, lid 3, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 38*

**Intrekking**

1. De Verordeningen (EEG) nr. 3943/90, (EG) nr. 66/98 en (EG) nr. 1721/1999 worden ingetrokken.

2. Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen moeten worden beschouwd als verwijzingen naar deze verordening.

*Artikel 39*

**Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Brussel, 22 maart 2004.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

J. WALSH

---

**VERORDENING (EG) Nr. 602/2004 VAN DE RAAD  
van 22 maart 2004**

**houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 850/98 met betrekking tot de bescherming van  
koudwaterkoraalriffen tegen de gevolgen van de trawlvisserij in een gebied ten noordwesten van  
Schotland**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 37,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement <sup>(1)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid <sup>(2)</sup> is bepaald dat in het gemeenschappelijk visserijbeleid de voorzorgsaanpak moet worden toegepast bij het nemen van maatregelen die erop gericht zijn het effect van visserijactiviteiten op de mariene ecosystemen zo gering mogelijk te houden.
- (2) Bij Verordening (EG) nr. 850/98 van de Raad van 30 maart 1998 voor de instandhouding van de visbestanden via technische maatregelen voor de bescherming van jonge exemplaren van mariene organismen <sup>(3)</sup> zijn beperkende maatregelen vastgesteld inzake het gebruik van demersale sleepnetten.
- (3) Blijkens recente wetenschappelijke rapporten, met name van de ICES, is koudwaterkoraal (*Lophelia pertusa*) gevonden en gedetailleerd in kaart gebracht in een gebied ten noordwesten van Schotland, dat valt onder de jurisdictie van het Verenigd Koninkrijk. De door deze koraal gevormde riffen, die bekend staan onder de naam „Darwin Mounds”, lijken in goede staat te verkeren, maar vertonen tekenen van beschadiging ten gevolge van de visserij met bodemtrawls.
- (4) Uit wetenschappelijke rapporten blijkt dat dergelijke riffen habitats vormen die aanzienlijke en zeer diverse biologische gemeenschappen huisvesten. In diverse fora wordt luidop verkondigd dat dergelijke habitats prioritair bescherming moeten krijgen. Met name in het kader van het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan („OSPAR-verdrag”) is onlangs besloten koudwaterkoraalriffen op te nemen in een lijst van bedreigde habitats.

- (5) In Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna <sup>(4)</sup> zijn riffen opgenomen bij de natuurlijke habitats van communautair belang voor de instandhouding waarvan aanwijzing van speciale beschermingszones vereist is. Het Verenigd Koninkrijk heeft formeel te kennen gegeven voornemens te zijn de „Darwin Mounds” aan te wijzen als speciale beschermingszone met het oog op de bescherming van dergelijke habitats overeenkomstig de krachtens de richtlijn op haar rustende verplichtingen.
- (6) Het is wetenschappelijk aangetoond dat herstel van de schade die aan koralen wordt aangebracht door trawlnetten die over de bodem worden gesleept, hetzij onmogelijk is hetzij zeer moeilijk en traag. Daarom moet het gebruik van dergelijke bodemtrawls en soortgelijk vistuig in het gebied rond de Darwin Mounds worden verboden.
- (7) Verordening (EG) nr. 850/98 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Aan artikel 30 van Verordening (EG) nr. 850/98 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Vaartuigen mogen geen bodemtrawls of soortgelijke sleepnetten die in contact komen met de bodem van de zee, gebruiken in het gebied dat wordt begrensd door een lijn die de volgende coördinaten verbindt:

59°54' NB	6°55' WL
59°47' NB	6°47' WL
59°37' NB	6°47' WL
59°37' NB	7°39' WL
59°45' NB	7°39' WL
59°54' NB	7°25' WL.”

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 23 augustus 2004.

<sup>(1)</sup> Advies uitgebracht op 10 februari 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> PB L 358 van 31.12.2002, blz. 59.

<sup>(3)</sup> PB L 125 van 27.4.1998, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 973/2001 (PB L 137 van 19.5.2001, blz. 1).

<sup>(4)</sup> PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).



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

Gedaan te Brussel, 22 maart 2004.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

J. WALSH

---

**VERORDENING (EG) Nr. 603/2004 VAN DE COMMISSIE**  
**van 31 maart 2004**  
**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 <sup>(1)</sup>, 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 1 april 2004.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

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

---

<sup>(1)</sup> PB L 337 van 24.12.1994, blz. 66. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1947/2002 (PB L 299 van 1.11.2002, blz. 17).

## BIJLAGE

**bij de verordening van de Commissie van 31 maart 2004 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 <sup>(1)</sup>	Forfaitaire invoerwaarde
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

<sup>(1)</sup> Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 2081/2003 van de Commissie (PB L 313 van 28.11.2003, blz. 11). De code „999” staat voor „andere oorsprong”.

**VERORDENING (EG) Nr. 604/2004 VAN DE COMMISSIE**  
**van 29 maart 2004**

**betreffende de mededeling van gegevens in de tabakssector met ingang van de oogst 2000**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2075/92 van de Raad van 30 juni 1992 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector ruwe tabak<sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2319/2003<sup>(2)</sup>, en met name op artikel 21,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 2636/1999 van de Commissie van 14 december 1999 betreffende de mededeling van gegevens in de tabakssector met ingang van de oogst 2000 en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1771/93<sup>(3)</sup> is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd<sup>(4)</sup>. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van deze verordening te worden overgegaan.
- (2) Er moet worden bepaald welke gegevens op grond van Verordening (EEG) nr. 2075/92 en van de uitvoeringsbepalingen daarvan moeten worden medegedeeld.
- (3) Voor een goed administratief beheer is het dienstig al deze gegevens samen volgens een vast te stellen tijdschema toe te zenden.
- (4) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor tabak,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De lidstaten delen de in de bijlagen I, II en III gevraagde gegevens mee volgens het in die bijlagen aangegeven tijdschema.

Deze gegevens moeten voor iedere oogst afzonderlijk en per soortengroep worden verstrekt.

*Artikel 2*

De lidstaten treffen de nodige maatregelen opdat de betrokken marktdeelnemers hun tijdig de nodige gegevens verstrekken.

*Artikel 3*

De voorraden bij de bedrijven van eerste bewerking worden medegedeeld overeenkomstig bijlage III.

*Artikel 4*

Verordening (EG) nr. 2636/1999 wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage V.

*Artikel 5*

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

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

Gedaan te Brussel, 29 maart 2004.

*Voor de Commissie*

*De voorzitter*

Romano PRODI

<sup>(1)</sup> PB L 215 van 30.7.1992, blz. 70.

<sup>(2)</sup> PB L 345 van 31.12.2003, blz. 17.

<sup>(3)</sup> PB L 323 van 15.12.1999, blz. 4.

<sup>(4)</sup> Zie bijlage IV.

## BIJLAGE I

**Uiterlijk op 31 juli van het jaar van de betrokken oogst aan de Commissie toe te zenden gegevens**

Oogst: ..... Lidstaat die de gegevens meedeelt: .....

Soortengroep: .....

	Producerende lidstaat (lidstaat die de gegevens meedeelt)	Producerende lidstaat Naam:	Producerende lidstaat Naam:	Producerende lidstaat Naam:
1. TEELTCONTRACTEN				
1.1 Aantal geregistreerde teeltcontracten				
1.2 In de contracten vermelde hoeveelheid tabak (in ton) waarvan het vochtgehalte beantwoordt aan het bepaalde in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 2848/98 <sup>(1)</sup>				
1.3 Totale oppervlakte waarop deze contracten betrekking hebben (in hectare)				
2. PRODUCENTEN				
2.1 Totaal aantal producenten				
2.2 Aantal producenten, aangesloten bij een krachtens Verordening (EG) nr. 2848/98 erkende telersvereniging				
3. BEDRIJVEN VOOR EERSTE BEWERKING				
3.1 Aantal bedrijven voor eerste bewerking die teeltcontracten hebben gesloten				
4. PRIJZEN				
4.1 In de teeltcontracten overeengekomen maximumprijs per kg, exclusief belastingen of andere heffingen, met vermelding van de referentiekwaliteit	(in nationale valuta)	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )
4.2 In de teeltcontracten overeengekomen minimumprijs per kg, exclusief belastingen of andere heffingen, met vermelding van de referentiekwaliteit				

<sup>(1)</sup> Dit cijfer mag vóór 30 juni van het jaar na dat van de oogst worden gewijzigd om rekening te houden met de hoeveelheden die onder de overeenkomstig artikel 9, lid 5, van Verordening (EG) nr. 2848/98 opgestelde aanvullende overeenkomsten vallen.

<sup>(2)</sup> Voor contracten tussen twee lidstaten moet worden aangegeven in welke valuta het contract gesloten is.

## BIJLAGE II

**Vanaf 30 september van het jaar van de betrokken oogst maandelijks aan de Commissie toe te zenden gegevens**

Gecumuleerde gegevens voor de betrokken oogst.

Een jaaroverzicht moet de Commissie uiterlijk op 30 juni van het jaar na dat van de oogst worden toegezonden.

Oogst: ..... Lidstaat die de gegevens meedeelt: .....

Soortengroep: .....

Situatie op de laatste dag van de maand vóór de mededeling.

Betrokken maand: .....

	Producterende lidstaat (lidstaat die de gegevens meedeelt)	Producterende lidstaat Naam:	Producterende lidstaat Naam:	Producterende lidstaat Naam:
1. Geleverde tabak (in ton)				
1.1. Aan de bedrijven voor eerste bewerking geleverde totale hoeveelheid ruwe tabak die aan de minimumkwaliteitseisen voldoet en het in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 2848/98 bedoelde vochtgehalte heeft				
1.2. Door de telersverenigingen aan de bedrijven voor eerste bewerking geleverde hoeveelheid ruwe tabak die aan de minimumkwaliteitseisen voldoet en het in bijlage IV bij Verordening (EG) Nr. 2848/98 vermelde vochtgehalte heeft				
2. Werkelijk geleverde hoeveelheid ruwe tabak (in ton) die aan de minimumkwaliteitseisen voldoet, zonder aanpassing van het gewicht op grond van het vochtgehalte				
3. Raming van de nog te leveren hoeveelheden (in ton)				
4. Werkelijk door de bedrijven voor eerste bewerking betaalde, op basis van de hoeveelheden gewogen gemiddelde prijs per kg <sup>(2)</sup> , exclusief belastingen of andere heffingen	(in nationale valuta)	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )

<sup>(1)</sup> Voor contracten tussen twee lidstaten moet worden aangegeven in welke valuta het contract gesloten is.

<sup>(2)</sup> Berekeningsmethode:  $[\text{som} (QL \times PP)]/QL = \text{gewogen gemiddelde prijs}$ .

Hierbij is QL de per partij geleverde hoeveelheid en PP de prijs voor iedere partij uit de betrokken groep. QT is het totaal van de aan bedrijven voor eerste bewerking geleverde hoeveelheden per soortengroep.



## BIJLAGE IV

**Ingetrokken verordening met de achtereenvolgende wijzigingen ervan**

Verordening (EG) nr. 2636/1999 van de Commissie	(PB L 323 van 15.12.1999, blz. 4)
Verordening (EG) nr. 1639/2000 van de Commissie	(PB L 187 van 26.7.2000, blz. 39)
Verordening (EG) nr. 384/2001 van de Commissie	(PB L 57 van 27.2.2001, blz. 16).

## BIJLAGE V

**CONCORDANTIETABEL**

Verordening (EG) nr. 2636/1999	De onderhavige verordening
Artikelen 1, 2 en 3	Artikelen 1, 2 en 3
Artikel 4	—
—	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Bijlagen I, II en III	Bijlagen I, II en III
—	Bijlage IV
—	Bijlage V



**VERORDENING (EG) Nr. 605/2004 VAN DE COMMISSIE  
van 31 maart 2004**

**houdende afwijking, voor 2004, van Verordening (EG) nr. 1518/2003 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen inzake de regeling van uitvoercertificaten in de sector varkensvlees**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2759/75 van de Raad van 29 oktober 1975 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector varkensvlees <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 8, lid 2, artikel 13, lid 12, en artikel 22,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 3, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1518/2003 van de Commissie van 28 augustus 2003, tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen inzake de regeling van uitvoercertificaten in de sector varkensvlees <sup>(2)</sup>, is bepaald dat de uitvoercertificaten worden afgegeven op de woensdag na de week waarin de certificaataanvragen zijn ingediend, voorzover intussen door de Commissie geen bijzondere maatregel is getroffen.
- (2) In verband met de feestdagen in 2004 en de daarmee gepaard gaande onregelmatige verschijning van het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zal deze bedenktijd in sommige gevallen te kort zijn voor een behoorlijk marktbeheer en dan verlengd dienen te worden.

- (3) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor varkensvlees,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

In afwijking van artikel 3, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1518/2003 worden de certificaten afgegeven op de in de onderstaande tabel vermelde data, voorzover vóór die data geen van de in lid 4 van dat artikel bedoelde bijzondere maatregelen is getroffen:

Periode voor de indiening van de certificaataanvragen	Afgiftedatum
van 5 tot en met 9 april 2004	15 april 2004
van 24 tot en met 28 mei 2004	3 juni 2004
van 25 tot en met 29 oktober 2004	5 november 2004

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

Voor de Commissie  
Franz FISCHLER  
Lid van de Commissie

<sup>(1)</sup> PB L 282 van 1.11.1975, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1365/2000 (PB L 156 van 29.6.2000, blz. 5).

<sup>(2)</sup> PB L 217 van 29.8.2003, blz. 35. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 130/2004 (PB L 19 van 27.1.2004, blz. 14).

**VERORDENING (EG) Nr. 606/2004 VAN DE COMMISSIE  
van 31 maart 2004**

**houdende afwijking van Verordening (EG) nr. 174/1999 met betrekking tot de geldigheidsduur van de uitvoercertificaten in de sector melk en zuivelproducten**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1255/1999 van de Raad van 17 mei 1999 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector melk en zuivelproducten <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 31, lid 14,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In artikel 6 van Verordening (EG) nr. 174/1999 van de Commissie van 26 januari 1999 tot vaststelling van de specifieke uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 804/68 van de Raad inzake de uitvoercertificaten en de uitvoerrestituties in de sector melk en zuivelproducten <sup>(2)</sup> is de geldigheidsduur van uitvoercertificaten vastgesteld.

(2) Bij Verordening (EG) nr. 67/2004 van de Commissie van 15 januari 2004 houdende afwijking van Verordening (EG) nr. 174/1999 met betrekking tot de geldigheidsduur van de uitvoercertificaten in de sector melk en zuivelproducten <sup>(3)</sup> is de geldigheidsduur van de uitvoercertificaten beperkt tot 30 april 2004. Door de toetreding van Tsjechië, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije op 1 mei 2004 ontstaat een nieuwe situatie op de markt voor melk en zuivelproducten; aangezien de vereiste maatregelen voor het beheer van de uitvoerrestituties in die nieuwe situatie nog niet volledig zijn ingevoerd, moet het nodige worden gedaan om de continuïteit van de aanvragen voor uitvoercertificaten na 31 maart 2004 te waarborgen en om de beperking van de geldigheidsduur ervan te handhaven. Om de goede werking van de inschrijvingsregeling die is ingesteld bij de nieuwe Verordening (EG) nr. 580/2004 van de Commissie van 26 maart 2004 houdende een inschrijvingsprocedure tot vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten <sup>(4)</sup>, niet te verstoren, mag deze beperking echter niet worden toegepast op in dat verband afgegeven certificaten.

(3) Er moet rekening worden gehouden met het potentiële effect van de toetreding van Tsjechië, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en

Slowakije op 1 mei 2004 en de inwerkingtreding van de Akte betreffende toetredingsvoorwaarden van 2003 op de communautaire markt voor zuivelproducten, en met de noodzaak om de ontwikkelingen op de communautaire en de wereldmarkt te volgen. Derhalve is het dienstig te voorzien in een afwijking van Verordening (EG) nr. 174/1999 en te bepalen dat de geldigheidsduur van uitvoercertificaten voor zuivelproducten waarvoor een aanvraag wordt ingediend vanaf 15 april 2004, wordt beperkt tot 30 juni 2004.

(4) Het Comité van beheer voor melk en zuivelproducten heeft geen advies uitgebracht binnen de door zijn voorzitter vastgestelde termijn,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 174/1999 verstrijkt de geldigheidsduur van de tussen 1 en 14 april 2004 aangevraagde uitvoercertificaten met vaststelling vooraf van de restitutie voor de onder a) tot en met d) van dat artikel bedoelde producten, op 30 april 2004.

2. De geldigheidsduur van de overeenkomstig artikel 2 van Verordening (EG) nr. 580/2004 aangevraagde uitvoercertificaten met vaststelling vooraf van de restitutie verstrijkt echter op 30 juni 2004.

*Artikel 2*

In afwijking van het bepaalde in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 174/1999 verstrijkt de geldigheidsduur van vanaf 15 april 2004 aangevraagde uitvoercertificaten met vaststelling vooraf van de restitutie voor de onder a) tot en met d) van dat artikel bedoelde producten, op 30 juni 2004.

*Artikel 3*

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

<sup>(1)</sup> PB L 160 van 26.6.1999, blz. 48. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 186/2004 van de Commissie (PB L 29 van 3.2.2004, blz. 6).

<sup>(2)</sup> PB L 20 van 27.1.1999, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1948/2003 (PB L 287 van 5.11.2003, blz. 13).

<sup>(3)</sup> PB L 10 van 16.1.2004, blz. 13.

<sup>(4)</sup> PB L 90 van 27.3.2004, blz. 58.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

*Voor de Commissie*

Franz FISCHLER

*Lid van de Commissie*

---

**VERORDENING (EG) Nr. 607/2004 VAN DE COMMISSIE  
van 31 maart 2004**

**houdende vaststelling van een nieuwe toewijzing van invoerrechten in het kader van Verordening  
(EG) nr. 1146/2003 en tot afwijking van die verordening**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1254/1999 van de Raad van 17 mei 1999 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector rundvlees<sup>(1)</sup>, en met name op artikel 32, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 1146/2003 van de Commissie van 27 juni 2003 houdende opening van een tariefcontingent voor de invoer van bevroren rundvlees, bestemd voor verwerking (1 juli 2003-30 juni 2004) en vaststelling van bepalingen inzake het beheer daarvan<sup>(2)</sup>, is voor de periode van 1 juli 2003 tot en met 30 juni 2004 een tariefcontingent geopend voor 50 700 ton bevroren rundvlees, bestemd voor verwerking. Artikel 9 van die verordening voorziet in een nieuwe toewijzing van niet-gebruikte hoeveelheden, waarbij eventueel rekening wordt gehouden met het effectieve gebruik van de tot en met einde februari 2004 toegekende invoerrechten voor de productklassen A en B.
- (2) Een marktdeelnemer heeft een invoerrechtaanvraag ingediend voor 225 ton vlees voor de vervaardiging van A-producten op grond van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1146/2003. Als gevolg van een administratieve vergissing van de bevoegde dienst van Denemarken is de aanvraag van deze marktdeelnemer, die overeenkomstig artikel 5, lid 3, aan de Commissie was meegedeeld, slechts in aanmerking genomen voor 40 ton. Pas na het afsluiten van de procedure voor de toewijzing van de invoerrechten, als bedoeld in artikel 5, lid 4, heeft de betrokken nationale dienst de vergissing geconstateerd en de Commissie daarvan in kennis gesteld. Om de marktdeelnemer die zijn aanvraag correct heeft ingediend, niet te bestraffen, moeten maatregelen worden genomen om de bevoegde dienst van Denemarken de gelegenheid te geven deze administratieve vergissing ongedaan te maken. Derhalve moet, in afwijking van artikel 9 van bovengenoemde verordening, in de eerste plaats de in lid 1 van vernoemd artikel vastgestelde totale hoeveelheid worden verlaagd met een hoeveelheid die overeenkomt met het verschil tussen de invoerrechten die de marktdeelnemer terecht had mogen verwachten op basis van zijn aanvraag, en de invoerrechten die hij effectief heeft gekregen, en in de tweede plaats, worden bepaald dat het bevoegde dienst van Denemarken aan de

betrokken marktdeelnemer de invoerrechten mag verlenen op basis van de aanvraag die hij had ingediend op grond van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1146/2003.

- (3) Door rekening te houden met deze vergissing is een administratieve vertraging ontstaan en moeten de in artikel 9, lid 4, vastgestelde aanvraagtermijn en mededelingstermijn worden verlengd.
- (4) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor rundvlees,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

In afwijking van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1146/2003 krijgt de bevoegde dienst van Denemarken de toestemming om voor 72,199 ton invoerrechten te verlenen aan de marktdeelnemer die een invoerrechtaanvraag had ingediend voor 225 ton vlees, waarvan ten gevolge van een vergissing slechts 40 ton in aanmerking is genomen in het kader van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1146/2003.

*Artikel 2*

1. De op grond van artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1146/2003 toe te wijzen hoeveelheden bedragen in totaal 406,58 ton.
2. De in artikel 9, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1146/2003 bedoelde verdeling wordt als volgt vastgesteld:
- 321,20 ton voor de vervaardiging van A-producten,
  - 85,38 ton voor de vervaardiging van B-producten.

*Artikel 3*

In afwijking van artikel 9, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1146/2003 loopt de aanvraagtermijn tot en met 7 april 2004 en de mededelingstermijn tot en met 16 april 2004.

*Artikel 4*

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

<sup>(1)</sup> PB L 160 van 26.6.1999 blz. 21. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1782/2003 (PB L 270 van 21.10.2003, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 160 van 28.6.2003, blz. 59.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

*Voor de Commissie*

Franz FISCHLER

*Lid van de Commissie*

---

**VERORDENING (EG) Nr. 608/2004 VAN DE COMMISSIE  
van 31 maart 2004**

**inzake de etikettering van voedingsmiddelen en voedselingrediënten met toegevoegde fyto-  
sterolen, fytoesterolesters, fytostanolen en/of fytostanolesters**

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2000/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 maart 2000 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving der lidstaten inzake de etikettering en presentatie van levensmiddelen alsmede de daarvoor gemaakte reclame<sup>(1)</sup>, gewijzigd bij Richtlijn 2001/101/EG van de Commissie<sup>(2)</sup>, en met name op artikel 4, lid 2, en artikel 6, lid 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Fytosterolen, fytoesterolesters, fytostanolen en fytostanolesters verlagen het serumcholesterolgehalte, maar kunnen ook het  $\beta$ -caroteengehalte in het serum verlagen. Daarom hebben de lidstaten en de Commissie het Wetenschappelijk Comité voor de menselijke voeding (WCMV) geraadpleegd over de effecten van de consumptie van fytoesterolen, fytoesterolesters, fytostanolen en fytostanolesters uit meerdere bronnen.
- (2) Het WCMV heeft in zijn advies „General view on the long-term effects of the intake of elevated levels of phytosterols from multiple dietary sources, with particular attention to the effects on  $\beta$ -carotene” van 26 september 2002 bevestigd dat fytoesterolen, fytoesterolesters, fytostanolen en fytostanolesters op het etiket moeten worden vermeld overeenkomstig Beschikking 2000/500/EG van de Commissie van 24 juli 2000 houdende verlening van een vergunning voor het in de handel brengen van „smeersels op basis van gele vetten met toegevoegde fytoesterol-esters” als nieuw voedingsmiddel of nieuw voedselingrediënt krachtens Verordening (EG) nr. 258/97 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(3)</sup>. Het WCMV heeft ook aangegeven dat een inname van meer dan 3 g/dag geen verdere voordelen biedt, een hoge inname ongewenste bijwerkingen kan hebben en het daarom verstandig is om een inname van meer dan 3 g plantensterolen per dag te vermijden.
- (3) Producten die fytoesterolen/fitostanolen bevatten, moeten daarom worden aangeboden in afzonderlijke porties van maximaal 3 g of maximaal 1 g fytoesterolen/fitostanolen, berekend als vrije fytoesterolen/fitostanolen. Als dit niet het geval is, moet duidelijk worden vermeld wat een standaardportie (in g of ml) van het levensmiddel is en hoeveel fytoesterolen/fitostanolen, berekend als vrije fytoesterolen/fitostanolen, daar inzitten. In elk geval moeten de samenstelling en etikettering van de producten zodanig zijn dat de gebruikers hun

consumptie gemakkelijk tot maximaal 3 g fytoesterolen/fitostanolen per dag kunnen beperken door één portie van maximaal 3 g of drie porties van maximaal 1 g tot zich te nemen.

- (4) Om het etiket voor de consument begrijpelijker te maken dient daarop het woorddeel „fyto” vervangen te worden door „planten”.
- (5) Beschikking 2000/500/EG staat de toevoeging van bepaalde fytoesterolesters aan gele vetsmeersels toe. Die beschikking bevat specifieke etiketteringsvoorschriften om ervoor te zorgen dat het product de doelgroep bereikt, namelijk mensen die hun bloedcholesterolgehalte willen verlagen.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze verordening is van toepassing op voedingsmiddelen en voedselingrediënten waaraan fytoesterolen, fytoesterolesters, fytostanolen of fytostanolesters zijn toegevoegd.

*Artikel 2*

Fytosterol, fytoesterolester, fytostanol en fytostanolester worden op de etikettering respectievelijk aangegeven als „plantensterol”, „plantensterolester”, „plantestanolen” en „plantestanolester”, dan wel de meervoudsvorm daarvan.

Onverminderd de andere voorschriften van de communautaire en nationale wetgeving inzake de etikettering van levensmiddelen wordt in de etikettering van voedingsmiddelen en voedselingrediënten waaraan fytoesterolen, fytoesterolesters, fytostanolen of fytostanolesters zijn toegevoegd, het volgende vermeld:

1. in hetzelfde gezichtsveld als de verkoopbenaming van het product worden gemakkelijk zichtbaar en leesbaar de woorden: met toegevoegde plantensterolen/plantenstanolen vermeld;
2. het gehalte aan toegevoegde fytoesterolen, fytoesterolesters, fytostanolen of fytostanolesters (uitgedrukt als percentage of in g vrije plantensterolen/plantenstanolen per 100 g of 100 ml voedingsmiddel) wordt op de lijst van ingrediënten vermeld;

<sup>(1)</sup> PB L 109 van 6.5.2000, blz. 29.

<sup>(2)</sup> PB L 308 van 25.11.2003, blz. 15.

<sup>(3)</sup> PB L 200 van 8.8.2000, blz. 59.

3. er wordt vermeld dat het product uitsluitend bedoeld is voor mensen die hun bloedcholesterolgehalte willen verlagen;
4. er wordt vermeld dat patiënten die cholesterolverlagende geneesmiddelen gebruiken, het product uitsluitend onder toezicht van een arts mogen gebruiken;
5. er wordt goed zichtbaar en leesbaar vermeld dat het product uit voedingsoogpunt mogelijk niet geschikt is voor zwangere en borstvoedende vrouwen en kinderen jonger dan vijf jaar;
6. er wordt geadviseerd om het product te gebruiken als onderdeel van een uitgebalanceerde en gevarieerde voeding, waarbij regelmatig groente en fruit worden gegeten om het carotenoidengehalte op peil te houden;
7. in hetzelfde gezichtsveld als de in punt 3 bedoelde vermelding wordt erop gewezen dat een consumptie van meer dan 3 g toegevoegde plantensterolen/plantenstanolen per dag dient te worden vermeden;

8. er wordt een definitie gegeven van een portie van het betrokken voedingsmiddel of voedselingrediënt (bij voorkeur in g of ml), waarbij de hoeveelheid plantensterolen/plantenstanolen per portie wordt aangegeven.

*Artikel 3*

Voedingsmiddelen en voedselingrediënten met toegevoegde fytostanolesters die al in de Gemeenschap in de handel zijn en smeersels op basis van gele vetten met toegevoegde fytosterolesters die zijn toegelaten bij Beschikking 2000/500/EG, die vanaf zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening worden geproduceerd, voldoen aan de etiketteringsvoorschriften van artikel 4.

*Artikel 4*

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

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

*Voor de Commissie*

David BYRNE

*Lid van de Commissie*

---

**VERORDENING (EG) Nr. 609/2004 VAN DE COMMISSIE**  
**van 31 maart 2004**

**tot vaststelling van de productierestitutie voor in de chemische industrie gebruikte witte suiker**

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 <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 7, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 7, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1260/2001 kan worden besloten om restituties bij de productie te verlenen voor de in artikel 1, lid 1, onder a) en f), genoemde producten, voor de onder d) van hetzelfde lid genoemde stropen, en voor chemisch zuivere fructose (levulose) van GN-code 1702 50 00 als tussenproduct, die zich in een van de in artikel 23, lid 2, van het Verdrag bedoelde situaties bevinden en worden gebruikt bij de vervaardiging van bepaalde producten van de chemische industrie.
- (2) In Verordening (EG) nr. 1265/2001 van de Commissie van 27 juni 2001 houdende vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1260/2001 van de Raad, wat de productierestitutie voor bepaalde in de chemische industrie gebruikte producten van de sector suiker betreft <sup>(2)</sup>, zijn de regels vastgesteld voor de vaststelling van de productierestituties en zijn de chemische producten aangegeven waarvoor een productierestitutie voor de gebruikte basisproducten kan worden verleend. In de artikelen 5, 6 en 7 van Verordening (EG) nr. 1265/2001 is bepaald dat de productierestitutie voor ruwe suiker, sacharosestroop en isoglucose in ongewijzigde staat, volgens voor elk van die basisproducten geldende voorschriften, wordt afgeleid van de productierestitutie voor witte suiker.
- (3) In artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1265/2001 is bepaald dat de productierestitutie voor witte suiker maandelijks wordt vastgesteld voor perioden die op de

eerste van iedere maand beginnen. De productierestitutie kan tussentijds worden gewijzigd bij een belangrijke wijziging van de communautaire suikerprijs en/of de wereldmarktprijs voor suiker. Toepassing van de genoemde bepalingen leidt ertoe de productierestitutie voor de in artikel 1 vermelde periode vast te stellen op het eveneens in dat artikel vermelde niveau.

- (4) De gewijzigde definities van witte en ruwe suiker die zijn vastgesteld in artikel 1, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 1260/2001, brengen met zich mee dat gearomatiseerde suiker of suiker waaraan kleurstoffen of andere stoffen zijn toegevoegd niet meer onder die definities vallen en bijgevolg die producten als „andere suiker” moeten worden beschouwd. Volgens artikel 1 van Verordening (EG) nr. 1265/2001 geven deze producten echter als basisproduct recht op de productierestitutie. Daarom moet voor de bepaling van de productierestitutie voor deze producten een berekeningsmethode worden vastgesteld die wordt gebaseerd op het sacharosegehalte van de betrokken producten.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor suiker,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1265/2001 bedoelde productierestitutie voor witte suiker wordt vastgesteld op 45,414 EUR/100 kg netto.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 1 april 2004.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

Voor de Commissie

Franz FISCHLER

*Lid van de Commissie*

<sup>(1)</sup> PB L 178 van 30.6.2001, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 39/2004 van de Commissie (PB L 6 van 10.1.2004, blz. 16).

<sup>(2)</sup> PB L 178 van 30.6.2001, blz. 63.



**VERORDENING (EG) Nr. 610/2004 VAN DE COMMISSIE**  
**van 31 maart 2004**  
**tot vaststelling van de invoerrechten in de sector rijst**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad van 22 december 1995 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt <sup>(1)</sup>,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1503/96 van de Commissie van 29 juli 1996 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad met betrekking tot de invoerrechten in de rijstsector <sup>(2)</sup>, en met name op artikel 4, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 11 van Verordening (EG) nr. 3072/95 is bepaald dat bij de invoer van de in artikel 1 van die verordening bedoelde producten de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief worden geheven. Voor de producten als bedoeld in lid 2 van dat artikel is het invoerrecht echter gelijk aan de interventieprijs voor deze producten bij de invoer, verhoogd met een bepaald percentage naargelang het om gedopte of volwitte rijst gaat, en verminderd met de invoerprijs, voorzover dit recht niet hoger is dan dat van het gemeenschappelijk douanetarief.
- (2) In artikel 12, lid 3, van Verordening (EG) nr. 3072/95 is bepaald dat de cif-invoerprijzen worden berekend op basis van de representatieve prijzen voor het betrokken product op de wereldmarkt of op de invoermarkt voor het product in de Gemeenschap.
- (3) Bij Verordening (EG) nr. 1503/96 zijn bepalingen vastgesteld voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 3072/95 ten aanzien van de invoerrechten in de sector rijst.

- (4) De vastgestelde invoerrechten zijn van toepassing totdat een nieuwe vaststelling in werking treedt. De invoerrechten blijven ook van kracht als in de twee weken die aan de volgende periodieke vaststelling voorafgaan geen enkele notering beschikbaar is voor de in artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1503/96 bedoelde referentiebron.
- (5) Voor het normaal functioneren van het stelsel van invoerrechten, moeten deze rechten worden berekend aan de hand van de in een referentieperiode geconstateerde marktcoersen.
- (6) De toepassing van de tweede alinea van artikel 4, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1503/96 leidt ertoe het invoerrecht, vastgesteld vanaf 15 mei 2003 bij Verordening (EG) nr. 832/2003 van de Commissie <sup>(3)</sup>, aan te passen zoals vermeld in de bijlagen bij deze verordening.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 11, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 3072/95 bedoelde invoerrechten in de sector rijst worden aangepast overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1503/96 en zijn vastgesteld in bijlage I bij deze verordening aan de hand van de in bijlage II vermelde elementen.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 1 april 2004.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

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

<sup>(1)</sup> PB L 329 van 30.12.1995, blz. 18. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 411/2002 (PB L 62 van 5.3.2002, blz. 27).

<sup>(2)</sup> PB L 189 van 30.7.1996, blz. 71. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2294/2003 (PB L 340 van 24.12.2003, blz. 12).

<sup>(3)</sup> PB L 120 van 15.5.2003, blz. 15.

## BIJLAGE I

## Invoerrechten voor rijst en breukrijst

(in EUR/t)

GN-code	Invoerrechten <sup>(2)</sup>				
	Derde landen (behalve ACS en Bangla- desh) <sup>(3)</sup>	ACS <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	Bangladesh <sup>(4)</sup>	Basmati India en Pakistan <sup>(5)</sup>	Egypte <sup>(6)</sup>
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

<sup>(1)</sup> Het invoerrecht op rijst van oorsprong uit de ACS-staten wordt toegepast overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 2286/2002 van de Raad (PB L 348 van 21.12.2002, blz. 5) en Verordening (EG) nr. 638/2003 van de Commissie (PB L 93 van 10.4.2003, blz. 3) vastgestelde regelingen.

<sup>(2)</sup> Overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 1706/98 worden de invoerrechten niet toegepast op producten van oorsprong uit de staten in Afrika, het Caribische gebied en de Stille Oceaan die rechtstreeks in het overzeese departement Réunion worden ingevoerd.

<sup>(3)</sup> Het recht bij invoer van rijst in het overzeese departement Réunion is vastgesteld in artikel 11, lid 3, van Verordening (EG) nr. 3072/95.

<sup>(4)</sup> Het invoerrecht op rijst, met uitzondering van breukrijst (GN-code 1006 40 00), van oorsprong uit Bangladesh, wordt toegepast overeenkomstig de in Verordening (EEG) nr. 3491/90 van de Raad (PB L 337 van 4.12.1990, blz. 1) en de gewijzigde Verordening (EEG) nr. 862/91 van de Commissie (PB L 88 van 9.4.1991, blz. 7) vastgestelde regelingen.

<sup>(5)</sup> De invoer van producten van oorsprong uit de LGO is vrijgesteld van invoerrechten overeenkomstig artikel 101, lid 1, van het gewijzigde Besluit 91/482/EEG van de Raad (PB L 263 van 19.9.1991, blz. 1).

<sup>(6)</sup> Voor gedopte Basmati-rijst, van oorsprong uit India en Pakistan, wordt een vermindering van 250 EUR/t toegepast (artikel 4 bis van de gewijzigde Verordening (EG) nr. 1503/96).

<sup>(7)</sup> Recht van het gemeenschappelijk douanetarief.

<sup>(8)</sup> Het invoerrecht op rijst van oorsprong en herkomst uit Egypte wordt toegepast overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 2184/96 van de Raad (PB L 292 van 15.11.1996, blz. 1) en Verordening (EG) nr. 196/97 van de Commissie (PB L 31 van 1.2.1997, blz. 53) vastgestelde regelingen.

## BIJLAGE II

**Berekening van de invoerrechten in de sector rijst**

	Padie	Indica-rijst		Japonica-rijst		Breukrijst
		Gedopt	Volwit	Gedopt	Volwit	
1. Invoerrecht (EUR/t)	( <sup>1</sup> )	228,15	416,00	191,31	358,83	( <sup>1</sup> )
2. Berekeningselementen:						
a) Cif-prijs Arag (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) Fob-prijs (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Kosten van zeevervoer (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Bron	—	USDA en operateurs	USDA en operateurs	Operateurs	Operateurs	—

(<sup>1</sup>) Recht van het gemeenschappelijk douanetarief.

**VERORDENING (EG) Nr. 611/2004 VAN DE COMMISSIE**  
**van 31 maart 2004**  
**tot vaststelling van de invoerrechten in de sector granen**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1766/92 van de Raad van 30 juni 1992 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector granen <sup>(1)</sup>

Gelet op Verordening (EG) nr. 1249/96 van de Commissie van 28 juni 1996 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 1766/92 van de Raad ten aanzien van de invoerrechten in de sector granen <sup>(2)</sup>, en met name op artikel 2, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 1766/92 is bepaald dat bij de invoer van de in artikel 1 van die verordening bedoelde producten de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief worden geheven. Voor de producten als bedoeld in lid 2 van dat artikel is het invoerrecht echter gelijk aan de interventieprijs voor deze producten bij de invoer, verhoogd met 55 % en verminderd met de cif-invoerprijs van de betrokken zending. Dit invoerrecht mag echter niet hoger zijn dan het recht van het gemeenschappelijk douanetarief.
- (2) In artikel 10, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 1766/92 is bepaald dat de cif-invoerprijzen worden berekend aan de hand van de representatieve prijzen voor het betrokken product op de wereldmarkt.
- (3) Bij Verordening (EG) nr. 1249/96 zijn bepalingen vastgesteld voor de uitvoering van Verordening (EEG) nr. 1766/92 ten aanzien van de invoerrechten in de sector granen.
- (4) De vastgestelde invoerrechten zijn van toepassing totdat een nieuwe vaststelling in werking treedt.
- (5) Voor het normaal functioneren van het stelsel van invoerrechten moeten deze rechten voor de zwevende valuta's worden berekend aan de hand van de in een referentieperiode geconstateerde representatieve marktkoersen.
- (6) De toepassing van Verordening (EG) nr. 1249/96 leidt ertoe de invoerrechten vast te stellen zoals vermeld in bijlage I bij deze verordening.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 10, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1766/92 bedoelde invoerrechten in de sector granen worden vastgesteld in bijlage I bij deze verordening en zijn bepaald aan de hand van de in bijlage II vermelde elementen.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 1 april 2004.

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

Gedaan te Brussel, 31 maart 2004.

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

<sup>(1)</sup> PB L 181 van 1.7.1992, blz. 21. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1104/2003 (PB L 158 van 27.6.2003, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 161 van 29.6.1996, blz. 125. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1110/2003 (PB L 158 van 27.6.2003, blz. 12).

## BIJLAGE I

**Invoerrechten voor de in artikel 10, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1766/92 bedoelde producten**

GN-code	Omschrijving	Invoerrecht <sup>(1)</sup> (in EUR/ton)
1001 10 00	Harde tarwe van hoge kwaliteit	0,00
	van gemiddelde kwaliteit	0,00
	van lage kwaliteit	0,00
1001 90 91	Zachte tarwe, zaaigoed	0,00
ex 1001 90 99	Zachte tarwe van hoge kwaliteit, andere dan voor zaaidoeleinden	0,00
1002 00 00	Rogge	19,42
1005 10 90	Maïs, zaaigoed, andere dan hybriden	23,89
1005 90 00	Maïs, andere dan zaaigoed <sup>(2)</sup>	23,89
1007 00 90	Graansorgho, andere dan hybriden bestemd voor zaaidoeleinden	19,42

<sup>(1)</sup> Voor producten die via de Atlantische Oceaan of het Suezkanaal in de Gemeenschap worden aangevoerd (artikel 2, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1249/96) komt de importeur in aanmerking voor een verlaging van het invoerrecht met:

— 3 EUR/t, als de loshaven aan de Middellandse Zee ligt, of

— 2 EUR/t, als de loshaven in Ierland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Zweden, Finland of aan de Atlantische kust van het Iberisch Schiereiland ligt.

<sup>(2)</sup> De importeur komt in aanmerking voor een forfaitaire verlaging van het invoerrecht met 24 EUR/t, als aan de in artikel 2, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1249/96 vastgestelde voorwaarden is voldaan.

## BIJLAGE II

**Berekeningselementen**

(periode van 15 tot en met 31 maart 2004)

## 1. Gemiddelden over de referentieperiode bepaald in artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1249/96:

Beursnotering	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Product (eiwitgehalte bij 12 % vocht)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	Van gemiddelde kwaliteit (*)	Van lage kwaliteit (**)	US barley 2
Notering (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Golfpremie (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Grote-Merenpremie (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(\*) Een korting van 10 EUR/t (artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1249/96).

(\*\*) Een korting van 30 EUR/t (artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1249/96).

(\*\*\*) Premie van 14 EUR/t inbegrepen (artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1249/96).

(\*\*\*\*) Fob Duluth.

## 2. Gemiddelden over de referentieperiode bepaald in artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1249/96:

Vrachttarieven/kosten: Golf van Mexico-Rotterdam: 33,83 EUR/t; Grote Meren-Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Subsidies bedoeld in artikel 4, lid 2, derde alinea, van Verordening (EG) nr. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)  
0,00 EUR/t (SRW2).

## II

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

## RAAD

## BESCHIKKING VAN DE RAAD

van 8 maart 2004

**waarbij de lidstaten die verdragsluitende partij zijn bij het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie worden gemachtigd het Protocol tot wijziging van dat Verdrag te bekrachtigen of daartoe toe te treden, in het belang van de Europese Gemeenschap**

(2004/294/EG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 61, onder c), en artikel 67 in samenhang met artikel 300, lid 2, eerste alinea en lid 3, tweede alinea,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien de instemming van het Europees Parlement <sup>(1)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Over het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, als gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964 en het Protocol van 16 november 1982 (hierna „het Verdrag van Parijs” genoemd) is onderhandeld om de schadeloosstelling van personen die het slachtoffer zijn van een nucleair ongeval, te verbeteren. Het voorziet in een verhoging van de aansprakelijkheidsdekking en in uitbreiding van de regeling van de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie tot milieuschade.
- (2) Overeenkomstig de onderhandelingsrichtsnoeren van de Raad van 13 september 2002 heeft de Commissie inzake aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de Gemeenschap behoren, namens de Gemeenschap onderhandeld over het Protocol tot wijziging van het Verdrag van Parijs. De onderhandelingsrichtsnoeren van de Raad voorzagen evenwel niet in onderhandelingen over een clausule die toetreding van de Gemeenschap tot het protocol mogelijk zou maken.
- (3) Het protocol is definitief goedgekeurd door de verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Parijs. De tekst van het protocol is in overeenstemming met de onderhandelingsrichtsnoeren van de Raad.

- (4) De Gemeenschap heeft exclusieve bevoegdheid wat de wijziging van artikel 13 van het Verdrag van Parijs betreft, voorzover die wijziging afbreuk doet aan de regels die zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken <sup>(2)</sup>. De lidstaten blijven bevoegd voor de onder het protocol vallende aangelegenheden die niet aan het Gemeenschapsrecht raken. Gezien de doelstellingen van het wijzigingsprotocol kan aanvaarding van de bepalingen van het protocol die tot de communautaire bevoegdheid behoren, niet los worden gezien van de bepalingen die tot de bevoegdheid van de lidstaten behoren.
- (5) Het Protocol tot wijziging van het Verdrag van Parijs is van buitengewoon belang voor de belangen van de Gemeenschap en haar lidstaten, aangezien het protocol het mogelijk maakt de vergoeding van schade ten gevolge van nucleaire ongevallen te verbeteren.
- (6) Het protocol <sup>(3)</sup> is op 12 februari 2004 namens de Europese Gemeenschap door de lidstaten die partij bij het Verdrag van Parijs zijn, conform Besluit 2003/882/EG van de Raad ondertekend onder voorbehoud van de eventuele sluiting op een latere datum.
- (7) Aan het Verdrag van Parijs en het Protocol tot wijziging van dat Verdrag kan niet worden deelgenomen door regionale organisaties. De Gemeenschap is dan ook niet in staat het protocol te ondertekenen en te bekrachtigen of tot het protocol toe te treden. Derhalve is het bij wijze van zeer hoge uitzondering gerechtvaardigd dat de lidstaten het protocol in het belang van de Gemeenschap bekrachtigen of daartoe toetreden.

<sup>(1)</sup> Instemming betuigd op 26 februari 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 338 van 23.12.2003, blz. 32.

- (8) Drie lidstaten van de Europese Gemeenschap, Oostenrijk, Ierland en Luxemburg, zijn evenwel geen partij bij het Verdrag van Parijs. Aangezien het protocol het Verdrag van Parijs wijzigt en Verordening (EG) nr. 44/2001 de door dat Verdrag gebonden lidstaten machtigt om de bevoegdheidsregels van dat Verdrag te blijven toepassen, en het protocol de bevoegdheidsregels van dat Verdrag niet wezenlijk wijzigt, is het objectief gerechtvaardigd dat dit besluit alleen is gericht tot de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Parijs. Derhalve zullen Oostenrijk, Ierland en Luxemburg zich blijven baseren op de communautaire regels van Verordening (EG) nr. 44/2001 en deze blijven toepassen op het gebied dat bestreken wordt door het Verdrag van Parijs en het Protocol tot wijziging van dat Verdrag.
- (9) Het is dan ook passend dat de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Parijs in het belang van de Gemeenschap en onder de in het onderhavige besluit neergelegde voorwaarden het Protocol tot wijziging van het Verdrag van Parijs bekrachtigen of daartoe toetreden. Deze bekrachtiging of deze toetreding laat de positie van Oostenrijk, Ierland en Luxemburg onverlet.
- (10) Bijgevolg zal de toepassing van de bepalingen van het protocol wat de Europese Gemeenschap betreft beperkt blijven tot de lidstaten die momenteel partij bij het Verdrag van Parijs zijn en laat die toepassing de positie van Oostenrijk, Ierland en Luxemburg onverlet.
- (11) Het Verenigd Koninkrijk en Ierland zijn gebonden door Verordening (EG) nr. 44/2001 en nemen dan ook deel aan de aanneming van het onderhavige besluit.
- (12) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het Protocol betreffende de positie van Denemarken, dat gehecht is aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, neemt Denemarken niet deel aan de aanneming van de onderhavige beschikking.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

1. Onverminderd de bevoegdheden van de Gemeenschap bekrachtigen de lidstaten die momenteel partij bij het Verdrag van Parijs zijn, in het belang van de Gemeenschap het Protocol

tot wijziging van het Verdrag van Parijs of treden zij daartoe toe. Deze bekrachtiging of deze toetreding laat de positie van Oostenrijk, Ierland en Luxemburg onverlet.

2. De tekst van het Protocol tot wijziging van het Verdrag van Parijs is aan deze beschikking gehecht.

3. In deze beschikking wordt onder „lidstaat” verstaan alle lidstaten met uitzondering van Oostenrijk, Denemarken Ierland en Luxemburg.

*Artikel 2*

1. De lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Parijs treffen de nodige maatregelen om hun akten van bekrachtiging van of toetreding tot het protocol binnen een redelijke termijn gelijktijdig neder te leggen bij het secretariaat-generaal van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, indien mogelijk vóór 31 december 2006.

2. De lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Parijs wisselen vóór 1 juli 2006 in de Raad informatie uit met de Commissie over de datum waarop hun parlementaire bekrachtigings- of toetredingsprocedures naar verwachting voltooid zullen zijn. De datum en de nadere regelingen voor de gelijktijdige nederlegging worden op grond daarvan bepaald.

*Artikel 3*

Wanneer zij het Protocol tot wijziging van het Verdrag bekrachtigen of daartoe toetreden, stellen de lidstaten het secretariaat-generaal van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling er schriftelijk van in kennis dat de bekrachtiging of toetreding conform de onderhavige beschikking heeft plaatsgevonden.

*Artikel 4*

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Gedaan te Brussel, 8 maart 2004.

Voor de Raad

De voorzitter

D. AHERN



**PROTOCOL****houdende wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964 en bij het Protocol van 16 november 1982**

DE REGERINGEN van de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, het Koninkrijk Spanje, de Republiek Finland, de Franse Republiek, de Helleense Republiek, de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Noorwegen, het Koninkrijk der Nederlanden, de Portugese Republiek, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de Republiek Slovenië, het Koninkrijk Zweden, de Zwitserse Bondsstaat en de Republiek Turkije,

OVERWEGENDE dat het wenselijk is het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gesloten te Parijs op 29 juli 1960 binnen het kader van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking, thans de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, zoals gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs ondertekende Aanvullend Protocol en bij het op 16 november 1982 te Parijs ondertekende Protocol te wijzigen,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

**I.**

Het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964 en bij het Protocol van 16 november 1982, wordt als volgt gewijzigd:

A. De subleden (i) en (ii) van lid (a) van artikel 1 worden vervangen door de volgende tekst:

- „i) „kernongeval”: een kernschade brengend feit of een reeks van zulke feiten met dezelfde oorzaak;
- ii) „kerninstallatie”: reactoren met uitzondering van die welke deel uitmaken van een vervoermiddel; fabrieken voor de vervaardiging of behandeling van nucleaire stoffen; fabrieken voor de scheiding van isotopen van splijtstoffen; fabrieken voor het opwerken van bestraalde splijtstoffen; inrichtingen voor de opslag van nucleaire stoffen met uitzondering van de opslag welke verband houdt met het vervoer van die stoffen; installaties voor de verwijdering van nucleaire stoffen; alle reactoren, fabrieken, inrichtingen of installaties die buiten gebruik worden gesteld; en andere door de Bestuurscommissie van het OESO-Agentschap voor kernenergie (hierna te noemen de „Bestuurscommissie”) aan te wijzen installaties waarin zich splijtstoffen of radioactieve producten of afvalstoffen bevinden; iedere verdragsluitende partij kan besluiten dat twee of meer kerninstallaties die dezelfde exploitant hebben en die zich bevinden op hetzelfde terrein, samen met iedere andere opstal op dat terrein waar zich splijtstoffen of radioactieve producten of afvalstoffen bevinden als één enkele kerninstallatie zullen worden beschouwd;”.

B. De volgende vier nieuwe subleden (vii), (viii), (ix) en (x) worden ingevoegd in lid (a) van artikel 1:

„vii) „kernschade”:

1. overlijden of persoonlijk letsel;
2. verlies of beschadiging van zaken;

en elk van de volgende elementen in de mate vastgesteld door het recht van de bevoegde rechter:

3. economisch nadeel voortvloeiend uit overlijden, persoonlijk letsel, verlies of beschadiging bedoeld in de subleden 1 of 2 hierboven, voorzover niet inbegrepen in die subleden, geleden door een persoon die bevoegd is tot het instellen van een vordering naar aanleiding van een dergelijk geval van overlijden, persoonlijk letsel, verlies of beschadiging;
4. de kosten van maatregelen tot herstel van een aangetast milieu, tenzij de aantasting onbetekenend is, indien dergelijke maatregelen daadwerkelijk worden genomen of zullen worden genomen, voorzover niet inbegrepen in sublid 2 hierboven;
5. inkomensderving voortvloeiend uit een rechtstreeks economisch belang in het gebruik of het genot van het milieu, geleden als gevolg van een aanmerkelijke aantasting van dat milieu, voorzover niet inbegrepen in sublid 2 hierboven;
6. de kosten van preventieve maatregelen, en de door deze maatregelen veroorzaakte verdere gevallen van overlijden, persoonlijk letsel, verlies of beschadiging;

in het geval van subleden 1 tot en met 5 hierboven, voorzover het overlijden, persoonlijk letsel, verlies of de beschadiging veroorzaakt wordt door of voortvloeit uit ioniserende straling uit een stralingsbron binnen een kerninstallatie, of afkomstig is uit splijtstoffen of radioactieve producten of afvalstoffen in, of van nucleaire stoffen die afkomstig zijn uit, hun oorsprong hebben in, of worden gezonden naar een kerninstallatie, ongeacht of dit wordt veroorzaakt door de radioactieve eigenschappen van dit materiaal, of door een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van dit materiaal.

- viii) „herstelmaatregelen”: alle redelijke maatregelen die zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten van de staat waar de maatregelen zijn genomen, die gericht zijn op het herstel of de wederopbouw van beschadigde of vernietigde onderdelen van het milieu, of, waar redelijk, op het in het milieu brengen van equivalenten van deze onderdelen. In de wetgeving van de staat waar de kernschade wordt geleden wordt vastgelegd wie bevoegd is tot het nemen van dergelijke maatregelen.
- ix) „preventieve maatregelen”: alle redelijke door iemand genomen maatregelen nadat zich een kernongeval of een gebeurtenis waardoor een ernstige en naderende dreiging van kernschade wordt veroorzaakt, heeft voorgedaan, ter voorkoming of minimalisering van kernschade als bedoeld in de subleden (a)(vii) 1 tot en met 5, onder voorbehoud van goedkeuring door de bevoegde autoriteiten indien deze vereist is volgens het recht van de staat waar de maatregelen zijn genomen.
- x) „redelijke maatregelen”: maatregelen die ingevolge het recht van de bevoegde rechter worden geacht passend en proportioneel te zijn, met inachtneming van alle omstandigheden, bijvoorbeeld:
  - 1. de aard en omvang van de geleden kernschade of, in geval van preventieve maatregelen, de aard en omvang van het risico van dergelijke schade;
  - 2. de mate waarin deze maatregelen, op het tijdstip dat zij worden genomen, waarschijnlijk effectief zijn; en
  - 3. relevante wetenschappelijke en technische expertise.”

C. Artikel 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 2

- a) Dit Verdrag is van toepassing op kernschade geleden op het grondgebied van of binnen maritieme zones ingesteld in overeenstemming met het internationale recht van, of, behoudens op het grondgebied van een niet-verdragsluitende staat die niet vermeld is onder (ii) tot en met (iv) van dit lid, aan boord van een schip of luchtvaartuig dat is geregistreerd in:
  - i) een verdragsluitende partij;
  - ii) een niet-verdragsluitende staat die, ten tijde van het kernongeval, Partij is bij het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, en elke wijziging daarvan die voor die partij van kracht is, en bij het Gezamenlijk Protocol van 21 september 1988 met betrekking tot de toepassing van het Verdrag van Wenen en het Verdrag van Parijs, mits evenwel de partij bij het Verdrag van Parijs op wier grondgebied de installatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen, partij is bij dat gezamenlijk protocol;
  - iii) een niet-verdragsluitende staat die, ten tijde van het kernongeval, geen kerninstallatie op zijn grondgebied of binnen door hem in overeenstemming met het internationale recht ingestelde maritieme zones heeft; of
  - iv) elke andere niet-verdragsluitende staat waar, ten tijde van het kernongeval, wetgeving inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade van kracht is die equivalente wederkeringe uitkeringen biedt, en die gebaseerd is op beginselen die identiek zijn aan die van dit Verdrag, met inbegrip van onder andere aansprakelijkheid zonder schuld van de aansprakelijke exploitant, exclusieve aansprakelijkheid van de exploitant of een bepaling van dezelfde strekking, exclusieve bevoegdheid van de bevoegde rechter, gelijke behandeling van alle slachtoffers van een kernongeval, erkenning en tenuitvoerlegging van vonnissen, vrije overmaking van vergoeding, interesten en kosten.
- b) Niets in dit artikel belet een verdragsluitende partij op wier grondgebied de kerninstallatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen ingevolge haar wetgeving te voorzien in een grotere reikwijdte van de toepassing van dit Verdrag.”.

D. Artikel 3 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 3

- a) De exploitant van een kerninstallatie is, overeenkomstig dit Verdrag, aansprakelijk voor kernschade anders dan:
  - i) schade aan de kerninstallatie zelf en aan andere kerninstallaties, met inbegrip van kerninstallaties in aanbouw, die zich bevinden op het terrein waar die installatie is gelegen, en
  - ii) schade aan zaken die zich bevinden op dat terrein en die worden gebruikt of bestemd zijn om te worden gebruikt in verband met één van die installaties,

indien wordt bewezen dat bedoelde schade is veroorzaakt door een kernongeval in die installatie of waarbij nucleaire stoffen afkomstig uit die installatie waren betrokken, behoudens het bepaalde in artikel 4.

- b) In gevallen waarin kernschade wordt veroorzaakt door een kernongeval en door een ongeval niet zijnde een kernongeval tezamen, wordt het gedeelte van de schade dat door zulk een ander ongeval wordt veroorzaakt, voorzover dit redelijkerwijze niet te scheiden valt van de door het kernongeval veroorzaakte kernschade, beschouwd als door het kernongeval veroorzaakte kernschade. In gevallen waarin kernschade wordt veroorzaakt door een kernongeval en door een niet onder dit Verdrag vallend vrijkomen van ioniserende straling tezamen, wordt de aansprakelijkheid van enig persoon in verband met dit vrijkomen van ioniserende straling door niets in dit Verdrag beperkt of anderszins aangetast.”.
- E. De leden (c) en (d) van artikel 4 worden omgeletterd in respectievelijk de leden (d) en (e) en het volgende nieuwe lid (c) wordt ingevoegd:
- „c) De overdracht van aansprakelijkheid aan de exploitant van een andere kerninstallatie ingevolge de leden (a)(i) en (ii) en (b)(i) en (ii) kan uitsluitend plaatsvinden indien die exploitant een rechtstreeks economisch belang heeft bij de nucleaire stoffen die worden vervoerd.”.
- F. De leden (b) en (d) van artikel 5 worden vervangen door de volgende tekst:
- „b) In gevallen echter, waarin kernschade wordt veroorzaakt door een kernongeval dat plaatsvindt in een kerninstallatie en waarbij slechts nucleaire stoffen betrokken zijn welke daarin tijdens het vervoer zijn opgeslagen, is de exploitant van die kerninstallatie niet aansprakelijk indien een andere exploitant of persoon ingevolge artikel 4 aansprakelijk is.
- c) Indien kernschade aanleiding geeft tot aansprakelijkheid van meer dan een exploitant overeenkomstig dit Verdrag, zijn die exploitanten hoofdelijk en ieder voor het geheel aansprakelijk, met dien verstande dat indien een zodanige aansprakelijkheid ontstaat ten gevolge van kernschade veroorzaakt door een kernongeval waarbij nucleaire stoffen tijdens het vervoer in een en hetzelfde vervoermiddel of, in het geval van opslag tijdens het vervoer, in een en dezelfde kerninstallatie betrokken zijn, als hoogste totale bedrag van de aansprakelijkheid van die exploitanten zal gelden het hoogste bedrag dat voor een van hen overeenkomstig artikel 7 is vastgesteld. In geen geval zal een exploitant in verband met een kernongeval meer behoeven te betalen dan het overeenkomstig artikel 7 voor hem vastgestelde bedrag.”.
- G. De leden (c) en (e) van artikel 6 worden vervangen door de volgende tekst:
- „c) i) Dit Verdrag laat onverlet de aansprakelijkheid van:
1. natuurlijke personen voor kernschade veroorzaakt door een kernongeval waarvoor de exploitant krachtens artikel 3(a) of artikel 9, niet aansprakelijk is overeenkomstig dit Verdrag en welke het gevolg is van een handelen of nalaten van die natuurlijke personen met het opzet schade te veroorzaken;
  2. de persoon die bevoegd is een reactor te exploiteren, welke deel uitmaakt van een vervoermiddel, voor kernschade veroorzaakt door een kernongeval wanneer ingevolge artikel 4(a) (iii) of (b) (iii) geen exploitant voor die schade aansprakelijk is.
- ii) De exploitant is niet buiten dit Verdrag om aansprakelijk voor kernschade veroorzaakt door een kernongeval.”.
- „e) Indien de exploitant aantoont dat de kernschade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van hetzij grove nalatigheid van de persoon die de schade lijdt of van een handelen of nalaten van die persoon met het opzet schade te veroorzaken, kan de bevoegde rechter, indien het nationale recht daarin voorziet, de exploitant geheel of gedeeltelijk ontslaan van zijn verplichting schadevergoeding te betalen ter zake van de door die persoon geleden schade.”.
- H. Artikel 7 wordt vervangen door de volgende tekst:
- „Artikel 7
- a) Elke verdragsluitende partij bepaalt in haar wetgeving dat de aansprakelijkheid van de exploitant ten aanzien van door een kernongeval veroorzaakte kernschade ten minste 700 miljoen EUR bedraagt.
- b) Niettegenstaande lid (a) en artikel 21(c) kan elke verdragsluitende partij:
- i) gelet op de aard van de desbetreffende kerninstallatie en op de te verwachten gevolgen van een kernongeval dat daarin zijn oorsprong heeft, voor die installatie een lager bedrag van aansprakelijkheid vaststellen, met dien verstande dat een aldus vastgesteld bedrag in geen geval minder mag bedragen dan 70 miljoen EUR; en
  - ii) gelet op de aard van de betrokken nucleaire stoffen en op de te verwachten gevolgen van een kernongeval dat daarin zijn oorsprong heeft, voor het vervoer van nucleaire stoffen een lager bedrag van aansprakelijkheid vaststellen, met dien verstande dat een aldus vastgesteld bedrag in geen geval minder mag bedragen dan 80 miljoen EUR.
- c) De vergoeding van kernschade veroorzaakt aan het vervoermiddel waarin de desbetreffende nucleaire stoffen zich bevonden op het ogenblik van het kernongeval, mag niet ten gevolge hebben dat de aansprakelijkheid van de exploitant voor andere kernschade wordt teruggebracht tot een bedrag dat lager is dan 80 miljoen EUR, of dat lager is dan het hogere bedrag dat door een verdragsluitende partij bij de wet is vastgesteld.
- d) Het overeenkomstig lid (a) of (b) of artikel 21(c) vastgestelde bedrag waarvoor exploitanten van kerninstallaties op het grondgebied van een verdragsluitende partij aansprakelijk zijn, alsmede de wettelijke bepalingen van een verdragsluitende partij als bedoeld in lid (c), zijn van toepassing op de aansprakelijkheid van genoemde exploitanten, ongeacht waar het kernongeval zich voordoet.

- e) Iedere verdragsluitende partij kan de doorvoer van nucleaire stoffen over haar grondgebied afhankelijk stellen van de voorwaarde dat het maximumbedrag waarvoor de betrokken buitenlandse exploitant aansprakelijk is, wordt verhoogd indien zij van mening is dat dit bedrag de risico's van een kernongeval tijdens doorvoer niet voldoende dekt, met dien verstande dat het aldus verhoogde maximumbedrag niet meer zal bedragen dan het maximumbedrag waarvoor de exploitanten van op haar grondgebied gelegen kerninstallaties aansprakelijk zijn.
- f) De bepalingen van lid (e) zijn niet van toepassing op:
- zeevervoer in de gevallen waarin het internationale recht voorziet in het recht de havens van een zodanige verdragsluitende partij bij dreigend gevaar binnen te varen, of in het recht van onschuldige doorvaart door haar grondgebied; of
  - luchtvervoer in de gevallen waarin, krachtens een overeenkomst of krachtens het internationale recht, het recht bestaat over het grondgebied van een zodanige verdragsluitende partij te vliegen of er te landen.
- g) In gevallen waarin het Verdrag van toepassing is op een niet-verdragsluitende staat overeenkomstig artikel 2(a) (iv), kan elke verdragsluitende partij ten aanzien van kernschade bedragen van aansprakelijkheid vaststellen die lager zijn dan de ingevolge dit artikel of artikel 21(c) vastgestelde minimumbedragen, voorzover een dergelijke staat geen wederkerige uitkeringen van een equivalent bedrag biedt.
- h) Alle kosten en interesten welke door de rechter naar aanleiding van een rechtsvordering tot schadevergoeding krachtens dit Verdrag worden toegewezen, worden niet beschouwd als schadevergoeding in de zin van dit Verdrag en zijn door de exploitant verschuldigd boven het bedrag waarvoor hij overeenkomstig dit artikel aansprakelijk is.
- i) De in dit artikel bedoelde bedragen kunnen in de nationale munteenheid worden omgerekend in ronde bedragen.
- j) Iedere verdragsluitende partij draagt er zorg voor dat personen die schade hebben geleden hun rechten op schadevergoeding kunnen uitoefenen, zonder dat zij afzonderlijke gedingen naar gelang van de herkomst van de voor deze schadevergoeding bestemde gelden aanhangig behoeven te maken.”.
- I. Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst:
- „Artikel 8
- a) Het recht op schadevergoeding krachtens dit Verdrag verjaart of vervalt indien geen rechtsvordering is ingesteld:
- ten aanzien van overlijden en persoonlijk letsel, binnen dertig jaar na de datum van het kernongeval;
  - ten aanzien van overige kernschade, binnen tien jaar na de datum van het kernongeval.
- b) De nationale wetgeving kan evenwel een langere termijn dan de in de subleden (i) of (ii) van lid (a) genoemde termijn vaststellen, indien de verdragsluitende partij op wier grondgebied de kerninstallatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen, maatregelen heeft genomen om de aansprakelijkheid van die exploitant te dekken met betrekking tot alle rechtsvorderingen voor schadevergoeding welke zijn ingesteld na het verstrijken van de in de subleden (i) of (ii) van lid (a) genoemde termijn en tijdens een dergelijke langere termijn.
- c) Indien overeenkomstig lid (b) evenwel een langere termijn is vastgesteld, laat een rechtsvordering voor schadevergoeding die binnen die termijn is ingesteld in elk geval onverlet het recht op schadevergoeding krachtens dit Verdrag van eenieder die een rechtsvordering tegen de exploitant heeft ingesteld:
- binnen een termijn van dertig jaar ter zake van persoonlijk letsel of overlijden;
  - binnen een termijn van tien jaar ter zake van alle overige kernschade.
- d) Bij nationale wetgeving kan een termijn van ten minste drie jaar worden vastgesteld als verval- of verjaringstermijn van het recht op schadevergoeding krachtens het Verdrag, ingaande op de dag waarop de persoon die kernschade heeft geleden kennis draagt of redelijkerwijze geacht kan worden kennis te dragen van de kernschade en van de aansprakelijke exploitant, met dien verstande dat de overeenkomstig de leden a) en b) vastgestelde termijnen niet worden overschreden.
- e) In de gevallen waarin de bepalingen van artikel 13(f) (ii) van toepassing zijn, verjaart of vervalt het recht op schadevergoeding echter niet, indien binnen de in de leden (a), (b) en (d) gestelde termijn:
- vóór de aanwijzing door het Tribunaal, bedoeld in artikel 17, een rechtsvordering is ingesteld bij één van de rechters uit wie het Tribunaal een keuze kan doen; indien het Tribunaal beslist dat de bevoegde rechter een andere is dan die waarbij een zodanige rechtsvordering reeds is ingesteld, kan het Tribunaal een termijn vaststellen waarbinnen een zodanige rechtsvordering bij de aldus aangewezen bevoegde rechter moet worden ingesteld; of
  - tot een betrokken verdragsluitende partij een verzoek is gericht de aanwijzing van een bevoegde rechter door het Tribunaal overeenkomstig artikel 13(f) (ii), uit te lokken en na zodanige aanwijzing een rechtsvordering wordt ingesteld binnen de door het Tribunaal vast te stellen termijn.
- f) Tenzij het nationale recht voorziet in het tegendeel, kan elke persoon die kernschade heeft geleden ten gevolge van een kernongeval en die binnen de bij dit artikel vastgestelde termijn een rechtsvordering tot schadevergoeding heeft ingesteld, zijn eis in verband met toeneming van de kernschade na het verstrijken van die termijn wijzigen, mits de bevoegde rechter nog geen einduitspraak heeft gedaan.”.

J. Artikel 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 9

De exploitant is niet aansprakelijk voor kernschade veroorzaakt door een kernongeval dat rechtstreeks te wijten is aan een gewapend conflict, vijandelijkheden, burgeroorlog of opstand.”

K. Artikel 10 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 10

- a) Ter dekking van de aansprakelijkheid krachtens dit Verdrag is de exploitant gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid te hebben en in stand te houden ter grootte van het overeenkomstig artikel 7(a) of 7(b) of artikel 21(c) vastgestelde bedrag en van de aard en op de voorwaarden als door het bevoegde openbare gezag worden vastgesteld.
- b) Wanneer het bedrag van de aansprakelijkheid van de exploitant niet beperkt is, stelt de verdragsluitende partij binnen wier grondgebied de kerninstallatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen een grens vast voor de financiële zekerheid van de aansprakelijke exploitant, met dien verstande dat de aldus vastgestelde grens ten minste het in artikel 7(a) of 7(b) bedoelde bedrag is.
- c) De verdragsluitende partij binnen wier grondgebied de kerninstallatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen, waarborgt de betaling van vorderingen tot schadevergoeding voor kernschade die tegen de exploitant zijn ingesteld door de nodige middelen te verstrekken voorzover de verzekering of andere financiële zekerheid niet beschikbaar of ontoereikend is om deze vorderingen te dekken, tot een bedrag van ten minste het in artikel 7(a) of artikel 21(c) bedoelde bedrag.
- d) De verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld, kan de in de leden (a) of (b) bedoelde verzekering of andere financiële zekerheid niet schorsen of beëindigen dan nadat hij daarvan ten minste twee maanden van tevoren schriftelijk mededeling heeft gedaan aan het bevoegde openbare gezag, noch kan hij, voorzover de verzekering of andere financiële zekerheid betrekking heeft op het vervoer van nucleaire stoffen, deze schorsen of beëindigen tijdens de duur van het betrokken vervoer.
- e) De bedragen welke ter beschikking staan ingevolge verzekering, herverzekering of andere financiële zekerheid mogen alleen worden aangewend voor vergoeding van kernschade veroorzaakt door een kernongeval.”

L. Artikel 12 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 12

Schadevergoeding betaalbaar krachtens dit Verdrag, verzekerings- en herverzekeringspremies, bedragen ter beschikking staande ingevolge verzekering, herverzekering of andere overeenkomstig artikel 10 vereiste financiële zekerheid en kosten en interesten, als bedoeld in artikel 7(h) kunnen tussen de monetaire gebieden van de verdragsluitende partijen vrij worden overgemaakt.”

M. Artikel 13 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 13

- a) Tenzij in dit artikel anders is bepaald kunnen rechtsvorderingen ingevolge de artikelen 3, 4 en 6(a) uitsluitend worden ingesteld bij de bevoegde rechters van de verdragsluitende partij op wier grondgebied het kernongeval heeft plaatsgevonden.
- b) In gevallen waarin een kernongeval plaatsvindt binnen het gebied van de exclusieve economische zone van een verdragsluitende partij of, indien een dergelijke zone niet is ingesteld, in een gebied dat de grenzen van een exclusieve economische zone, indien er een ingesteld zou worden, niet overschrijdt, kunnen rechtsvorderingen met betrekking tot kernschade ten gevolge van dat kernongeval voor de toepassing van dit Verdrag uitsluitend worden ingesteld bij de rechters van die partij, mits de betrokken verdragsluitende partij de secretaris-generaal van de Organisatie voorafgaand aan het kernongeval mededeling heeft gedaan van een dergelijk gebied. Niets in dit lid mag worden uitgelegd als toestemming voor de uitoefening van rechtsbevoegdheid of de afbakening van een maritieme zone op een wijze die strijdig is met het internationale recht van de zee.
- c) In gevallen waarin een kernongeval plaatsvindt buiten het grondgebied van de verdragsluitende partijen of in gevallen waarin het plaatsvindt binnen een gebied ten aanzien waarvan geen mededeling ingevolge lid b) is gedaan, of in gevallen waarin de plaats van het kernongeval niet met zekerheid kan worden vastgesteld, zijn uitsluitend de rechters bevoegd van de verdragsluitende partij op wier grondgebied de kerninstallatie van de aansprakelijke exploitant is gelegen.
- d) In gevallen waarin een kernongeval plaatsvindt in een gebied ten aanzien waarvan de omstandigheden van artikel 17(d) van toepassing zijn, zijn de rechters bevoegd die, op verzoek van een betrokken verdragsluitende partij, door het in artikel 17 bedoelde Tribunaal zijn aangewezen als de rechters van die verdragsluitende partij die het nauwst bij de zaak betrokken is en door de gevolgen van het ongeval getroffen wordt.

- e) De uitoefening van rechtsbevoegdheid krachtens dit artikel alsmede de mededeling van een gebied gedaan ingevolge lid (b) schept geen rechten of verplichtingen en heeft geen precedentwerking ten aanzien van de afbakening van maritieme gebieden tussen staten met tegenover elkaar liggende of aangrenzende kusten.
- f) Indien overeenkomstig lid (a), (b) of (c) rechters van meer dan een verdragsluitende partij bevoegd zouden zijn, zijn bevoegd:
- indien het kernongeval zich voordoet deels buiten het grondgebied van een verdragsluitende partij en deels op het grondgebied van een enkele verdragsluitende partij, de rechters van die verdragsluitende partij; en
  - in elk ander geval de rechters die op verzoek van een betrokken verdragsluitende partij door het in artikel 17 bedoelde Tribunaal zijn aangewezen als de rechters van die verdragsluitende partij die het nauwst bij de zaak betrokken is en door de gevolgen van het ongeval getroffen wordt.
- g) De verdragsluitende partij wier rechters bevoegd zijn, ziet erop toe dat met betrekking tot vorderingen tot vergoeding van kernschade:
- elke staat een rechtsvordering kan instellen namens personen die kernschade hebben geleden, die onderdanen van die staat zijn of hun woon- of verblijfplaats op zijn grondgebied hebben, en die daarmee hebben ingestemd; en
  - elke persoon een rechtsvordering kan instellen ter afdwinging van rechten ingevolge dit Verdrag verkregen via subrogatie of overdracht.
- h) De verdragsluitende partij wier rechters bevoegd zijn ingevolge dit Verdrag ziet erop toe dat slechts een van haar rechters bevoegd is uitspraak te doen over vergoeding van kernschade veroorzaakt door een nucleair ongeval; de criteria voor deze keuze worden vastgesteld in de nationale wetgeving van deze verdragsluitende partij.
- i) Indien op tegenspraak gewezen vonnissen of verstekvonnissen van de overeenkomstig dit artikel bevoegde rechter uitvoerbaar zijn geworden krachtens het door die rechter toegepaste recht, worden zij uitvoerbaar op het grondgebied van elke andere verdragsluitende partij zodra de door de betrokken verdragsluitende partij vereiste formaliteiten zijn vervuld. De feiten van de zaak mogen niet opnieuw aan een onderzoek worden onderworpen. Voorgaande bepalingen zijn niet van toepassing op vonnissen die nog slechts uitvoerbaar zijn bij voorraad.
- j) Indien tegen een verdragsluitende partij een rechtsvordering krachtens dit Verdrag is ingesteld, is het die verdragsluitende partij niet toegestaan voor de overeenkomstig dit artikel bevoegde rechter een beroep te doen op onschendbaarheid ten aanzien van rechtsvervolgning, behoudens met betrekking tot maatregelen ter tenuitvoerlegging.”.
- N. Lid (b) van artikel 14 wordt vervangen door de volgende tekst:
- „b) „Nationaal recht” en „nationale wetgeving” betekenen het recht of de nationale wetgeving van de rechter die overeenkomstig dit Verdrag bevoegd is kennis te nemen van rechtsvorderingen tot schadevergoeding voortvloeiende uit een kernongeval, met uitzondering van de collisiereregels met betrekking tot dergelijke vorderingen. Dat recht of die wetgeving is van toepassing op alle materieelrechtelijke en procesrechtelijke aangelegenheden die niet uitdrukkelijk in dit Verdrag zijn geregeld.”.
- O. Lid (b) van artikel 15 wordt vervangen door de volgende tekst:
- „b) Voorzover vergoeding van kernschade uitgaat boven de 700 miljoen EUR, bedoeld in artikel 7(a), kunnen aan de toepassing van die maatregelen, welke vorm zij ook mogen hebben, bijzondere voorwaarden worden verbonden, welke kunnen afwijken van de bepalingen van dit Verdrag.”.
- P. Na artikel 16 wordt het volgende nieuwe artikel 16 bis ingevoegd:
- „Artikel 16 bis
- Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verplichtingen van een verdragsluitende partij ingevolge de algemene regels van internationaal publiekrecht.”.
- Q. Artikel 17 wordt vervangen door de volgende tekst:
- „Artikel 17
- Ingeval een geschil ontstaat tussen twee of meer verdragsluitende partijen betreffende de interpretatie of toepassing van dit Verdrag, plegen de partijen bij het geschil overleg met het oog op regeling van het geschil door onderhandeling of met andere vreedzame middelen.
  - Wanneer een in lid (a) bedoeld geschil niet is geregeld binnen zes maanden, te rekenen vanaf de datum waarop door een van de partijen bij het geschil het bestaan ervan wordt erkend, komen de verdragsluitende partijen bijeen teneinde de partijen bij het geschil bij te staan bij het treffen van een minnelijke schikking.
  - Wanneer binnen drie maanden, te rekenen vanaf de in lid (b) bedoelde bijeenkomst, het geschil niet is beslecht, wordt het geschil op verzoek van een van de partijen daarbij voorgelegd aan het Europese Tribunaal voor Kernenergie, ingesteld bij het Verdrag van 20 december 1957 inzake de instelling van een veiligheidscontrole op het gebied van de kernenergie.
  - Geschillen betreffende de afbakening van maritieme grenzen vallen buiten de reikwijdte van dit Verdrag.”.

R. Artikel 18 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 18

- a) Ten aanzien van één of meer bepalingen van dit Verdrag kan te allen tijde vóór de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag, of vóór de mededeling krachtens artikel 23 met betrekking tot één of meer van de in die mededeling genoemde gebieden, een voorbehoud worden gemaakt dat slechts toelaatbaar is indien de bepalingen daarvan uitdrukkelijk door de ondertekenende regeringen zijn aanvaard.
- b) Een zodanige aanvaarding is niet vereist van een ondertekenende regering die niet zelf dit Verdrag heeft bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd binnen een termijn van twaalf maanden na de dag waarop haar door de secretaris-generaal van de Organisatie overeenkomstig artikel 24 mededeling is gedaan van een zodanig voorbehoud.
- c) Elk overeenkomstig dit artikel toegelaten voorbehoud kan te allen tijde door middel van een aan de secretaris-generaal van de Organisatie gerichte mededeling worden ingetrokken.”.

S. Artikel 19 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 19

- a) Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd. De akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden nedergelegd bij de secretaris-generaal van de Organisatie.
- b) Dit Verdrag treedt in werking zodra ten minste vijf ondertekenende regeringen hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben nedergelegd. Voor iedere ondertekenende regering die dit Verdrag daarna bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt, treedt het in werking zodra haar akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring is nedergelegd.”.

T. Artikel 20 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 20

Wijzigingen van dit Verdrag worden aangenomen met onderling goedvinden van alle verdragsluitende partijen. Zij worden van kracht zodra zij door twee derde van de verdragsluitende partijen zijn bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd. Voor iedere verdragsluitende partij die de wijzigingen daarna bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt, worden zij van kracht op de datum van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.”.

U. Het volgende nieuwe lid (c) wordt toegevoegd aan artikel 21:

- „c) Niettegenstaande artikel 7(a) kan een regering die dit Verdrag niet heeft ondertekend en die na 1 januari 1999 tot dit Verdrag is toetreden, in haar wetgeving bepalen dat de aansprakelijkheid van de exploitant ten aanzien van kernschade veroorzaakt door een kernongeval, gedurende een termijn van ten hoogste vijf jaar na de datum van aanneming van het Protocol van 12 februari 2004 houdende wijziging van dit Verdrag, kan worden beperkt tot een overgangsbedrag van ten minste 350 miljoen EUR ten aanzien van een kernongeval dat binnen die termijn plaatsvindt.”.

V. Lid (c) van artikel 22 wordt omgeletterd in lid (d) en het volgende nieuwe lid (c) wordt ingevoegd:

- „c) De verdragsluitende partijen raadplegen elkaar na het verstrijken van elke vijfjaarlijkse termijn volgende op de datum waarop dit Verdrag in werking treedt over alle problemen van gemeenschappelijk belang die voortvloeien uit de toepassing van dit Verdrag en, in het bijzonder, om te bezien of verhogingen van de bedragen van de aansprakelijkheid en financiële zekerheid ingevolge dit Verdrag wenselijk zijn.”.

W. Lid (b) van artikel 23 wordt vervangen door de volgende tekst:

- „b) Iedere ondertekenende regering of verdragsluitende partij kan bij de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag, of te eniger tijd daarna aan de secretaris-generaal van de Organisatie mededelen dat dit Verdrag van toepassing is op die van haar gebieden, daaronder begrepen de gebieden voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is, waarop dit Verdrag overeenkomstig lid (a) niet van toepassing is en welke in de mededeling worden genoemd. Een zodanige mededeling kan ten aanzien van elk daarin genoemd gebied worden ingetrokken door middel van een daartoe strekkende mededeling aan de secretaris-generaal van de Organisatie met inachtneming van een termijn van twaalf maanden.”.

X. Artikel 24 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 24

De secretaris-generaal van de Organisatie doet aan alle ondertekenende en toetredende regeringen mededeling van de ontvangst van iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding of terugtrekking, van iedere mededeling overeenkomstig artikel 13(b) en artikel 23, en van besluiten van de Bestuurscommissie krachtens artikel 1(a)(ii), 1(a)(iii) en 1(b), van het tijdstip waarop dit Verdrag in werking treedt, van de tekst van wijzigingen daarvan, van het tijdstip waarop deze wijzigingen van kracht worden en van de voorbehouden welke overeenkomstig artikel 18 zijn gemaakt.”.

- Y. De in de volgende artikelen voorkomende term „schade” wordt vervangen door de term „kernschade”:  
Artikel 4(a) en (b)  
Artikel 5(a) en (c)  
Artikel 6(a), (b), (d), (f) en (h).
- Z. In de eerste volzin van artikel 4 van de Franse tekst wordt het woord „stockage” vervangen door het woord „entreposage”, en in hetzelfde artikel wordt het woord „transportées” vervangen door de woorden „en cours de transport”. In artikel 6(h) van de Engelse tekst wordt het woord „workmen's” vervangen door het woord „workers”.
- AA. Bijlage II bij dit Verdrag wordt geschrapt.

## II.

- a) Tussen de partijen bij dit Protocol maken de bepalingen daarvan een integrerend deel uit van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964 en bij het Protocol van 16 november 1982 (hierna te noemen het „Verdrag”), dat aangehaald kan worden als het „Verdrag van 29 juli 1960 inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, zoals gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964, bij het Protocol van 16 november 1982 en bij het Protocol van 12 februari 2004”.
- b) Dit protocol dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd. De akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.
- c) De ondertekenende regeringen van dit protocol die het Verdrag reeds hebben bekrachtigd of daartoe reeds zijn toegetreden, brengen hun voornemen tot uitdrukking dit protocol zo spoedig mogelijk te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren. De overige ondertekenende regeringen van dit protocol verplichten zich ertoe het te bekrachtigen, aanvaarden of goed te keuren op hetzelfde tijdstip waarop zij het Verdrag bekrachtigen.
- d) Dit protocol staat open voor toetreding overeenkomstig de bepalingen van artikel 21 van het Verdrag. Toetreding tot het Verdrag wordt slechts aanvaard indien deze samengaat met toetreding tot dit protocol.
- e) Dit protocol treedt in werking overeenkomstig de bepalingen van artikel 20 van het Verdrag.
- f) De secretaris-generaal van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling stelt alle ondertekenende en toetredende regeringen in kennis van de ontvangst van iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van, of toetreding tot dit protocol.
-



**BESCHIKKING VAN DE RAAD**

van 22 maart 2004

**waarbij Italië wordt gemachtigd een maatregel toe te passen die afwijkt van artikel 21 van Zesde Richtlijn 77/388/EEG betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting**

(2004/295/EG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Zesde Richtlijn 77/388/EEG van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting — Gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag<sup>(1)</sup>, en met name op artikel 27,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens artikel 27, lid 1, van Richtlijn 77/388/EEG kan de Raad, op voorstel van de Commissie en met eenparigheid van stemmen, elke lidstaat machtigen bijzondere, van de bepalingen van die richtlijn afwijkende maatregelen te treffen teneinde de belastingheffing te vereenvoudigen of bepaalde vormen van belastingfraude of -ontwijking te voorkomen.
- (2) Bij een schrijven dat op 31 oktober 2003 door het secretariaat-generaal van de Commissie werd geregistreerd, heeft de Italiaanse regering verzocht om machtiging voor de toepassing van een bijzondere belastingregeling in de afvalrecyclingsector.
- (3) De overige lidstaten werden op 28 november 2003 van het verzoek van de Italiaanse regering in kennis gesteld.
- (4) Onderhavige derogatie strekt ertoe Italië in staat te stellen de ontvanger van specifieke leveringen in de afvalsector aan te merken als de persoon die gehouden is tot voldoening van de belasting. Overeenkomstig artikel 17, lid 2, onder a), van Richtlijn 77/388/EEG zal de ontvanger van de leveringen van afvalstoffen de voor deze leveringen verschuldigde belasting kunnen aftrekken. Deze maatregel zou de problemen moeten verminderen die de belastingdiensten ondervinden bij het innen van de BTW in deze sector, zonder invloed te hebben op het bedrag van de verschuldigde belasting.
- (5) De gevraagde maatregel dient in de eerste plaats te worden beschouwd als een maatregel om bepaalde vormen van belastingfraude in de afvalrecyclingsector te voorkomen, zoals het niet afdragen van in rekening gebrachte BTW door handelaren die afvalstoffen verzamelen, sorteren en initieel bewerken, en die vervolgens niet meer op te sporen zijn. De maatregel leidt ook tot een vereenvoudiging van het werk van de belastingdiensten.

- (6) De maatregel staat in verhouding tot het nagestreefde doel, aangezien hij niet op alle belastbare handelingen in de betrokken sector betrekking heeft, doch enkel op specifieke handelingen die een aanzienlijk probleem van belastingfraude vormen.
- (7) Op 7 juni 2000 keurde de Commissie een strategie goed ter verbetering van de werking van het BTW-stelsel op korte termijn, waarin zij pleitte voor de rationalisering van het grote aantal derogaties dat momenteel van kracht is. In sommige gevallen zou die rationalisering er overigens in kunnen bestaan dat bepaalde bijzonder effectieve derogaties tot alle lidstaten worden uitgebreid.
- (8) Uit recente contacten van de Commissie met bepaalde nationale overheidsdiensten en vertegenwoordigers van de sector blijkt dat wellicht bijzondere sectorspecifieke maatregelen noodzakelijk zijn om de belasting van de betrokken handelaren in de Gemeenschap eerlijker te laten verlopen. De Commissie is voornemens een voorstel voor een bijzondere regeling voor de afvalrecyclingsector op te stellen.
- (9) De derogatie zou dan ook moeten aflopen op de datum waarop een bijzondere BTW-regeling voor de afvalrecyclingsector in werking treedt, doch uiterlijk op 31 december 2005.
- (10) De maatregel heeft geen negatieve gevolgen voor de eigen middelen van de Europese Gemeenschappen afkomstig uit de BTW en is evenmin van invloed op het bedrag van de BTW die verschuldigd is in het stadium van het eindverbruik,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

In afwijking van artikel 21, lid 1, onder a), van Richtlijn 77/388/EEG, zoals geformuleerd in artikel 28 octies daarvan, wordt Italië gemachtigd de in artikel 2 van deze beschikking bedoelde ontvangers van leveringen van goederen en diensten aan te wijzen als de personen die tot voldoening van de BTW zijn gehouden.

*Artikel 2*

In de volgende gevallen mag de ontvanger van de levering van goederen of diensten worden aangewezen als de persoon die tot voldoening van de BTW is gehouden:

- de levering, en de daarmee samenhangende werkzaamheden, van ferroschroot, -resten en -afvallen, en van glas, papier en karton, lompen, beenderen en leder, rubber en plastic, waaronder de levering van deze materialen nadat zij bepaalde bewerkingen hebben ondergaan, zoals reinigen, polijsten, selecteren, snijden of gieten tot ingots;

<sup>(1)</sup> PB L 145 van 13.6.1977, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/15/EG (PB L 52 van 21.2.2004, blz. 61).

- de levering, en de daarmee samenhangende werkzaamheden, van halffabrikaten van ferro- en non-ferrometalen, zoals ruwijzer, geraffineerd koper en koperlegeringen, en ruw nikkel en ruw aluminium.

*Artikel 3*

Deze beschikking loopt af op de datum waarop een bijzondere BTW-regeling voor de afvalrecyclingsector tot wijziging van Richtlijn 77/388/EEG in werking treedt, doch uiterlijk op 31 december 2005.

*Artikel 4*

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 22 maart 2004.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

B. COWEN

---

**AANBEVELING VAN DE RAAD**  
**van 30 maart 2004**  
**betreffende de benoeming van een lid van de directie van de Europese Centrale Bank**

(2004/296/EG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 112, lid 2, onder b), en artikel 122, lid 4, en op de artikelen 11.2. en 43.3. van het Protocol betreffende de statuten van het Europees Stelsel van centrale banken en van de Europese Centrale Bank,

BEVEELT AAN:

Dat de heer José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO wordt benoemd tot lid van de directie van de Europese Centrale Bank voor een ambtstermijn van acht jaar die op 1 juni 2004 ingaat.

Na raadpleging van het Europees Parlement en de Raad van bestuur van de Europese Centrale Bank, wordt deze aanbeveling met het oog op een besluit voorgelegd aan de staatshoofden en regeringsleiders van de lidstaten van de Europese Gemeenschap die de euro als munt hebben.

Deze aanbeveling wordt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

Gedaan te Brussel, 30 maart 2004.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

M. McDOWELL

---

# COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 29 maart 2004

waarbij Tsjechië, Estland, Litouwen, Hongarije, Polen en Slowakije worden gemachtigd de toepassing van enkele bepalingen van de Richtlijnen 2002/53/EG en 2002/55/EG van de Raad wat betreft het in de handel brengen van bepaalde rassen zaaizaad uit te stellen

(kennisgeving geschied onder nummer C(2004) 962)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/297/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag betreffende de toetreding van de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek, en met name op artikel 2, lid 3,

Gelet op de Akte betreffende de toetreding van Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek, en met name op artikel 42,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens artikel 42 van de Akte betreffende de toetreding kan de Commissie overgangsmaatregelen vaststellen indien deze noodzakelijk zijn om de overgang te vergemakkelijken van het bestaande stelsel in de nieuwe lidstaten naar het stelsel dat voortvloeit uit de toepassing van de communautaire voorschriften op veterinaire en fytosanitaire gebied. Deze voorschriften omvatten de bepalingen inzake het in de handel brengen van zaaizaad.
- (2) Richtlijn 2002/53/EG van de Raad van 13 juni 2002 betreffende de gemeenschappelijke rassenlijst van landbouwgewassen<sup>(1)</sup> en Richtlijn 2002/55/EG van de Raad van 13 juni 2002 betreffende het in de handel brengen van groentezaad<sup>(2)</sup> stellen vast dat zaaizaad van diverse, door de richtlijnen bestreken plantenrassen, zoals bedoeld in artikel 1, lid 1, van Richtlijn 2002/53/EG of in artikel 2, lid 1, onder b), van Richtlijn 2002/55/EG, alleen dan in de handel mag worden gebracht indien aan de vereisten van artikel 4, lid 1, en de artikelen 7 en 11 van beide richtlijnen is voldaan.

- (3) Het in de handel brengen van bepaalde rassen zaaizaad zou in Tsjechië, Estland, Litouwen, Hongarije, Polen en Slowakije met ingang van de toetredingsdatum moeten worden verboden, tenzij een afwijking van deze bepalingen zou worden toegestaan.
- (4) Om deze landen in staat te stellen de noodzakelijke maatregelen vast te stellen en uit te voeren om te verzekeren dat de betrokken rassen overeenkomstig het communautaire stelsel zijn goedgekeurd, moeten deze landen in de gelegenheid worden gesteld om de toepassing van de Richtlijnen 2002/53/EG en 2002/55/EG, met betrekking tot het op hun grondgebied in de handel brengen van zaaizaad van rassen die uit hoofde van andere beginselen dan die van voornoemde Richtlijnen in hun respectieve lijsten zijn opgesomd, voor een periode van drie jaar volgend op de toetredingsdatum uit te stellen.
- (5) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor teeltmateriaal voor land-, tuin- en bosbouw,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

### Artikel 1

In afwijking van artikel 4, lid 1, en de artikelen 7 en 11 van de Richtlijnen 2002/53/EG en 2002/55/EG, mogen Tsjechië, Estland, Litouwen, Hongarije, Polen en Slowakije de toepassing van de genoemde richtlijnen, met betrekking tot het op hun grondgebied in de handel brengen van zaaizaad van rassen die zijn opgesomd in hun respectieve nationale lijsten van rassen landbouwgewassen en van rassen groentegewassen, en die niet officieel zijn goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van de genoemde richtlijnen, voor een periode van drie jaar volgend op de toetredingsdatum uitstellen.

<sup>(1)</sup> PB L 193 van 20.7.2002, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1829/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 268 van 18.10.2003, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB L 193 van 20.7.2002, blz. 33. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1829/2003.

Tijdens deze periode wordt dit zaaizaad uitsluitend in de handel gebracht op het grondgebied van de betreffende lidstaten. Elk etiket of document, van officiële of andere aard, dat is vastgehecht aan de verpakkingen zaaizaad of dat deze verpakkingen volgens de bepalingen van deze beschikking vergezelt, expliciteert duidelijk dat het zaaizaad alleen bedoeld is om op het grondgebied van het betrokken land in de handel te worden gebracht.

*Artikel 2*

Deze beschikking wordt van kracht op voorwaarde van de inwerkingtreding en met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de toetreding van de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus,

de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek.

*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 29 maart 2004.

*Voor de Commissie*

David BYRNE

*Lid van de Commissie*

---

## EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

## TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

## BESCHIKKING VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

van 16 juli 2003

**betreffende een compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen  
(Noorwegen)**

(2004/298/EG)

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte <sup>(1)</sup>, met name op de artikelen 49 en 61 tot 63 en op bijlage XIII <sup>(2)</sup>,

Gelet op de overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie <sup>(3)</sup>, met name op artikel 24 en artikel 1 van Protocol 3,

Gelet op de richtsnoeren van de Autoriteit voor de toepassing en uitlegging van de artikelen 61 en 62 van de EER-Overeenkomst <sup>(4)</sup>, met name op de hoofdstukken 5, 6 en 15,

Gelet op het besluit van de Autoriteit om de formele onderzoekprocedure <sup>(5)</sup> in te leiden,

Na de belanghebbenden overeenkomstig de bepalingen in hoofdstuk 5 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun <sup>(6)</sup> te hebben verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken, en gezien hun opmerkingen,

<sup>(1)</sup> Hierna „EER-Overeenkomst” te noemen.

<sup>(2)</sup> Met name op de besluiten waarnaar wordt verwezen in punt 4, hoofdstuk I „Binnenlands vervoer” van bijlage XIII van de EER-Overeenkomst (d.w.z. Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 156 van 28.6.1969, blz.1), als gewijzigd bij, met name, Verordening (EEG) nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 (PB L 169 van 29.6.1991, blz.1)); het besluit waarnaar wordt verwezen in punt 32, hoofdstuk II „Wegvervoer” (d.w.z. Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1), als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PB L 4 van 8.1.1998, blz. 1)); en het besluit waarnaar wordt verwezen in punt 33a, hoofdstuk II „Wegvervoer” (d.w.z. Verordening (EEG) nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (PB L 251 van 29.8.1992, blz. 1), als vervangen door het besluit waarnaar wordt verwezen in punt 33b, hoofdstuk II „Wegvervoer” (d.w.z. Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (PB L 4 van 8.1.98, blz. 10)).

<sup>(3)</sup> Hierna „Toezichtovereenkomst” te noemen.

<sup>(4)</sup> Richtsnoeren voor de toepassing en uitlegging van de artikelen 61 en 62 van de EER-Overeenkomst en artikel 1 van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst, goedgekeurd en gepubliceerd door de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA op 19 januari 1994 (PB L 231 van 3.9.1994; EER-supplement nr. 32 van 3.9.1994), laatstelijk gewijzigd bij Besluit nr. 264/02/COL van 18 december 2002 (nog niet gepubliceerd); hierna „richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun” te noemen.

<sup>(5)</sup> Besluit nr. 381/00/COL van 18 december 2000, gepubliceerd in PB C 125 van 26.4.2001, alsmede het EER-supplement bij het Publicatieblad van de EG nr. 22 van 26.4.2001.

<sup>(6)</sup> Met name punt 5.3.2 van de richtsnoeren.

OVERWEGENDE HETGEEN VOLGT:

## I. FEITEN

### A. PROCEDURE EN CORRESPONDENTIE

#### 1. INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKPROCEDURE

Na een klacht tegen de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen voerde de Autoriteit een voorlopig onderzoek uit met betrekking tot deze regeling uit hoofde van de EER-regels inzake overheidssteun. Dit onderzoek leidde ertoe dat de Autoriteit bij besluit van 18 december 2000 de formele onderzoekprocedure inleidde tegen de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen. De Noorse regering werd dezelfde dag bij brief op de hoogte gesteld van dit besluit (doc.nr. 00-9192-D).

Ingevolge punt 5.3.1. (1) van hoofdstuk 5 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun werd de Noorse regering verzocht haar opmerkingen betreffende de inleiding van de formele onderzoekprocedure in te dienen. Daarnaast werden de Noorse autoriteiten verzocht alle informatie te verstrekken die van nut kon zijn om de verenigbaarheid van de compensatieregeling met de EER-regels inzake overheidssteun te beoordelen.

De Autoriteit herinnerde de Noorse regering eraan dat onrechtmatige steun van de ontvangers kon worden teruggevorderd overeenkomstig punt 6.2.3 van hoofdstuk 6 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun indien de Autoriteit de compensatieregeling onverenigbaar met de EER-Overeenkomst zou achten. Tegen deze achtergrond werd de Noorse regering gevraagd een kopie van deze beschikking direct door te sturen naar de ontvangers van de steun.

Nadat de Noorse regering had voorgesteld om de compensatieregeling ook in 2001 voort te zetten, wees de Autoriteit haar op de verplichting te wachten met de tenuitvoerlegging van de steunmaatregelen.

#### 2. OPMERKINGEN EN AANVULLENDE INFORMATIE VAN DE NOORSE REGERING

De Noorse regering maakte haar opmerkingen over de inleiding van de formele onderzoekprocedure kenbaar bij brief van 31 januari 2001, welke op 8 februari 2001 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 01-1029-A). De Noorse regering beweerde dat de compensatieregeling niet kon worden aangemerkt als „nieuwe steunmaatregel” en in ieder geval niet vooraf hoefde te worden aangemeld omdat deze voldeed aan Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad <sup>(7)</sup>. Derhalve liet de Noorse regering de Autoriteit weten dat betalingen uit hoofde van de compensatieregeling niet zouden worden opgeschort.

Bij brief van 12 april 2001 (doc.nr. 01-2781-D) bevestigde de Autoriteit de ontvangst van dit schrijven en verzocht om aanvullende informatie.

Bij brief van 15 juni 2000, welke op 20 juni 2001 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 01-4686-A), verstreekte de Noorse regering de verlangde informatie.

<sup>(7)</sup> Overeenkomstig artikel 17, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad zijn de compensaties voor openbare dienstverplichtingen die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening niet onderworpen aan de procedure van voorafgaande kennisgeving en dus niet aan de „standstill”-verplichting.

### 3. OPMERKINGEN EN AANVULLENDE INFORMATIE VAN DERDEN

Nadat de formele onderzoekprocedure was ingeleid, maar voordat het besluit in het Publicatieblad werd gepubliceerd, maakte de Noorse Vervoerbond („Transportbedriftenes Landsforening”) haar opmerkingen kenbaar over het besluit tot inleiding van de procedure bij brief van 21 februari 2001, welke op 23 februari 2001 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 01-1387-A).

De klager werd bij brief van 18 december 2000 (doc.nr. 00-9193-D) op de hoogte gesteld van het feit dat de formele onderzoekprocedure was ingeleid.

Nadat de Autoriteit de opmerkingen betreffende de inleiding van de formele onderzoekprocedure had ontvangen van de Noorse regering, nam zij nogmaals contact op met de klager bij brief van 12 april 2001 (doc.nr. 01-2780-D). In deze brief vatte de Autoriteit samen welke argumenten de Noorse regering had aangevoerd met betrekking tot de inleiding van de formele onderzoekprocedure en verzocht zij de klager zijn standpunten over deze argumenten kenbaar te maken. Daarnaast werd de klager verzocht aanvullende informatie te verstrekken over met name de concurrentie tussen ongeregelde diensten en geregelde diensten (door exploitanten van snelbussen) in Noorwegen. De klager reageerde op dit verzoek bij brief van 21 mei 2001, welke op 23 mei 2001 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 01-3911-A).

Door derden werden verder geen opmerkingen ingediend binnen de termijn die is vermeld in punt 5.3.2 (1) van hoofdstuk 5 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun <sup>(8)</sup> (26 mei 2001).

### 4. AANVULLENDE INFORMATIE VAN DE NOORSE REGERING BETREFFENDE OPMERKINGEN VAN DERDEN

Bij brief van 12 april 2001 (doc.nr. 01-8453-D) stuurde de Autoriteit de opmerkingen van derden door naar de Noorse regering. Bovendien liet de Autoriteit de Noorse regering weten dat volgens haar de compensatieregeling voor niet-gesubsidieerde busvervoerders niet onder Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad viel. Met betrekking tot een mogelijke rechtvaardiging uit hoofde van de milieुरichtsnoeren benadrukte de Autoriteit tot slot dat de compensatieregeling zou moeten worden beperkt en in principe geleidelijk zou moeten worden afgebouwd; dat de compensatie voor busvervoerders niet hoger mocht zijn dan de kosten voor het werkelijke dieselvebruik op geregelde busroutes; en dat de hoogte van de compensatie verder moest worden beperkt teneinde busvervoerders te stimuleren het dieselvebruik te verlagen. Tegen deze achtergrond werd de Noorse regering verzocht aanvullende informatie te verstrekken.

Bij brief van het ministerie van Vervoer van 31 januari 2002, welke op 5 februari 2002 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 02-1006-A), reageerde de Noorse regering op de opmerkingen van derden. Zij gaf ook haar mening over de manier waarop de Autoriteit de toepassing van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad had beoordeeld en diende de verlangde informatie in. Bij brief van het ministerie van Vervoer van 4 april 2002, welke op 9 april 2002 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 02-2573-A), diende de Noorse regering aanvullende opmerkingen in.

### 5. NA DE VOORGESCHREVEN TERMIJN INGEDIENDE OPMERKINGEN VAN DERDEN

Nadat de voorgeschreven termijn voor het indienen van opmerkingen door derden was verstreken (26 mei 2001), ontving de Autoriteit ook nog opmerkingen van de Noorse Vervoerbond (bij fax van 7 februari 2002, welke op dezelfde dag door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 02-1058-A), en bij brief van 9 april 2002, welke op 11 april 2002 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 02-2557-A)) en van de klager (bij brief van 8 mei 2002, welke op 15 mei 2002 door de Autoriteit werd ontvangen en geregistreerd (doc.nr. 02-3635-A)).

<sup>(8)</sup> Overeenkomstig punt 5.3.2 (1) van hoofdstuk 5 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun kunnen derden binnen een maand na de datum van publicatie hun opmerkingen maken over het inleiden van de onderzoeksprocedure.



## B. BESCHRIJVING VAN DE COMPENSATIEREGELING VOOR SNELBUSSEN

## 1. DE NOORSE DIESELHEFFING: AFSCHAFFING VAN DE VRIJSTELLING VOOR BUSVERVOERDERS

De dieselheffing („autodieselavgift”) werd oorspronkelijk op 1 oktober 1993 ingevoerd (ter vervanging van de kilometerbelasting die in 1978 was ingevoerd) <sup>(9)</sup>. De belasting wordt geheven over het dieselverbruik en het tarief per liter wordt jaarlijks vastgesteld bij besluit van het Noorse parlement <sup>(10)</sup>. Ondernemingen in het personenvervoer werden vrijgesteld van deze heffing (net zoals ze voorheen waren vrijgesteld van de kilometerbelasting). In het aan het parlement voorgelegde wetsvoorstel over milieuheffingen (St. prp. nr. 54 (1997-1998) „Grønne Skatter”) stelde de Noorse regering zich op het standpunt dat de vroegere vrijstelling voor bussen uit milieuoogpunt niet te rechtvaardigen was, omdat zij de bussen vrijstelde van de kosten die voortvloeien uit het gebruik van de weg, ongevallen en milieuverontreiniging en de busvervoerders geen economische prikkel gaf om deze kosten te verminderen. De Noorse regering stelde dan ook voor de vrijstelling van de dieselheffing voor busvervoerders af te schaffen om hen ertoe te bewegen de efficiëntie te verhogen en bij hun investeringsbeslissingen rekening te houden met het milieu.

Vanaf 1 januari 1999 dienden in principe alle ondernemingen in het personenvervoer (dus zowel geregelde <sup>(11)</sup> als ongeregelde <sup>(12)</sup> vervoerdiensten) de dieselheffing te betalen.

## 2. INVOERING VAN COMPENSATIEREGELINGEN

Teneinde te voorkomen dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer (dus het geregelde personenvervoer) verslechterde, werd echter voorgesteld bepaalde categorieën busvervoerders (zogenaamde „tilskuddsberettiget bussdrift” of gesubsidieerde busvervoerders, dus busvervoerders die in aanmerking komen voor directe overheidssteun voor de levering van diensten in geregeld personenvervoer <sup>(13)</sup>) te compenseren voor de kosten ten gevolge van de afschaffing van de vrijstelling. Voor andere categorieën busvervoerders (zogenaamde „ikke-tilskuddsberettiget bussdrift” of niet-gesubsidieerde busvervoerders, dus ondernemingen in geregeld personenvervoer, maar die in dit opzicht niet in aanmerking komen voor overheidssteun <sup>(14)</sup>) werd in het aan het parlement voorgelegde wetsvoorstel over milieuheffingen gesteld dat aan hen geen compensatie zou worden toegekend, omdat zij in staat werden geacht de hogere kosten te dekken door de prijs van het buskaartje te verhogen of hun winstmarges te verlagen. Daarnaast werd aangevoerd dat de afschaffing van de heffingsvrijstelling de busmaatschappijen zou stimuleren efficiënter en milieuvriendelijker te werken.

In navolging van het regeringsvoorstel besloot het parlement in het najaar van 1998 een compensatieregeling voor „gesubsidieerde” busvervoerders in te voeren. Anders dan aanvankelijk was voorzien in het regeringsvoorstel betreffende de hervorming van de milieuheffingen, keurde het Noorse parlement in het voorjaar van 1999 in zijn besluit over de herziene overheidsbegroting voor 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) een aparte compensatieregeling voor de „niet-gesubsidieerde” busvervoerders goed. Deze regeling valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Vervoer (zie St. prp. nr. 1 (1999-2000), hoofdstuk 1330, post 71 „Tilskudd til ekspressbusser”).

<sup>(9)</sup> Wet op de dieselheffing van 8 juni 1993, „Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje”.

<sup>(10)</sup> Zie tabel 2 hieronder voor meer informatie over de geldende tarieven sinds 1999.

<sup>(11)</sup> De term „geregeld vervoer” wordt in deze beschikking gebruikt conform de definitie in artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 12/98 van 11 december 1997 van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

<sup>(12)</sup> De term „ongeregeld vervoer” wordt in deze beschikking gebruikt conform de definitie in artikel 2, lid 3, van Verordening (EG) nr. 12/98 van 11 december 1997 van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

<sup>(13)</sup> Zie punt C van deze beschikking voor meer informatie over deze categorie busvervoerders.

<sup>(14)</sup> Zie punt C van deze beschikking voor meer informatie over deze categorie busvervoerders.

Met de invoering van de compensatieregelingen voor zowel „gesubsidieerde” als „niet-gesubsidieerde” busvervoerders werden ondernemingen in geregeld personenvervoer zodoende per 1 januari 1999 (gedeeltelijk) gecompenseerd voor de kosten als gevolg van de dieselheffing. Daarentegen moesten andere busvervoerders, waaronder ondernemingen in ongeregeld personenvervoer, de kosten als gevolg van de dieselheffing volledig dragen.

De regels voor de compensatie van exploitanten van snelbussen werden vastgelegd in twee brieven van 21 februari 2000, welke werden gestuurd naar de in aanmerking komende busvervoerders <sup>(15)</sup>.

De hoogte van de compensatie per bedrijf wordt berekend aan de hand van de afstanden die volgens het „routeplan” zijn afgelegd, waarbij een bepaald tarief per kilometer wordt toegepast. Dit tarief staat niet van tevoren vast, maar wordt bepaald wanneer de totale afstanden van alle vergunninghouders zijn vastgesteld <sup>(16)</sup>. Volgens de Noorse regering bedroegen de geldende tarieven voor 1999 en 2000 respectievelijk 1,37 en 1,41 en voor 2001 en 2002 bedroegen de schattingen respectievelijk 1,07 en 0,62 NOK per km.

Bovendien worden ook zogenaamde „positieritten” <sup>(17)</sup> en „steunritten” <sup>(18)</sup> gecompenseerd. Volgens de Noorse autoriteiten werd compensatie in deze gevallen alleen toegewezen wanneer positieritten en steunritten meer dan 10 % van de dienstritten vertegenwoordigden. Bovendien werd ook compensatie toegekend voor „goedgekeurde afwijkingen” van het routeplan <sup>(19)</sup>.

Binnenlands vervoer dat wordt verricht op internationale trajecten („cabotagevervoer”) valt eveneens onder de compensatieregeling. Hierbij wordt verondersteld dat buitenlandse vervoerders die dergelijk cabotagediensten verzorgen, altijd samenwerken met Noorse vervoerders. Voorts wordt aangenomen dat de Noorse vervoerders bij het aanvragen van compensatie ook namens de buitenlandse vervoerders optreden.

### 3. DOELSTELLING VAN HET ONDERHAVIGE ONDERZOEK

De Autoriteit leidde bij besluit van 18 december 2001 de formele onderzoekprocedure in tegen de „compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen” <sup>(20)</sup>. In haar opmerkingen betreffende het besluit tot inleiding van de procedure lichtte de Noorse regering toe dat de ontvangers van de onderzochte steunregeling niet gelijk waren aan „exploitanten van snelbussen”. De term „snelbus” werd door de exploitanten als marketingbegrip gebruikt. Volgens de Noorse regering leverden „exploitanten van snelbussen” in feite zowel „gesubsidieerde” als „niet-gesubsidieerde” diensten. In het licht van deze uitleg wijst de Autoriteit erop dat het onderzoek is gericht op de compensatieregeling voor „niet-gesubsidieerde” ondernemingen in geregeld personenvervoer. De formele onderzoekprocedure is niet gericht op de compensatieregeling voor „gesubsidieerde” busvervoerders.

<sup>(15)</sup> De bepalingen van de compensatieregeling worden gedetailleerder beschreven in het besluit van de Autoriteit tot inleiding van de procedure.

<sup>(16)</sup> Klaarblijkelijk komt dit tarief tot stand door het gehele, voor dit doel uitgetrokken bedrag te delen door het totaal aantal kilometers waarvoor compensatie is aangevraagd.

<sup>(17)</sup> „Positieritten” zijn nodig vóór en na dienstritten, bijvoorbeeld naar en vanaf de garage/remise.

<sup>(18)</sup> „Steunritten” zijn nodig zodat alle personen op een vastgestelde route op elk tijdstip worden opgehaald volgens de dienstregeling.

<sup>(19)</sup> „Goedgekeurde afwijkingen” zijn afwijkingen waarnaar de Noorse regering verwijst in haar antwoord op het verzoek van de Autoriteit om aanvullende informatie van 12 april 2001: „Grotere afwijkingen (van de vastgestelde route) hebben alleen plaatsgevonden als onderdeel van openbaardienstverplichtingen die in de vergunning zijn gedefinieerd.”

<sup>(20)</sup> Deze term werd gebruikt door de Autoriteit in haar besluit tot inleiding van de procedure en is gebaseerd op de titel die de onderzochte regeling heeft in de Noorse staatsbegroting.

## C. BESCHRIJVING VAN JURIDISCHE KADERVOORWAARDEN VOOR GEREGELD PERSONENVERVOER IN NOORWEGEN

### 1. JURIDISCHE KADERVOORWAARDEN VOOR HET LEVEREN VAN DIENSTEN IN GEREGELD PERSONENVERVOER IN NOORWEGEN

Volgens de Noorse regering vallen alle diensten in geregeld personenvervoer in Noorwegen onder de vervoerwet (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) <sup>(21)</sup>. Alle exploitanten met een vergunning conform paragraaf 3 van de vervoerwet mogen diensten in geregeld personenvervoer verzorgen. Aan de andere kant dienen alle exploitanten met een vergunning zich te houden aan dezelfde voorwaarden voor het leveren van geregeld personenvervoer zoals deze zijn vastgelegd in de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer. In de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer wordt onder andere gesteld dat de vergunningshouder het recht en de plicht heeft om de vervoerdienst te verzorgen waarop de vergunning betrekking heeft. Het routeplan en de tarieven moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten <sup>(22)</sup>. Indien een exploitant een verzoek indient om de desbetreffende vervoerdienst te beëindigen (bijvoorbeeld om de vervoerdienst op een bepaalde route stop te zetten of de voorwaarden van de vervoerdienst te wijzigen), kunnen de bevoegde autoriteiten de exploitant verplichten de dienst toch voort te zetten. Zij bieden dan een vergoeding aan voor mogelijke verliezen op de desbetreffende route welke niet kunnen worden gefinancierd met de winsten van andere routes (zie paragraaf 19, lid 2, van de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer).

### 2. ONDERSCHIED TUSSEN ZOGENAAMDE „GESUBSIDIEERDE” EN „NIET-GESUBSIDIEERDE” EXPLOITANTEN

De Noorse regering benadrukte dat het onderscheid tussen „gesubsidieerde” en „niet-gesubsidieerde” exploitanten niet was gebaseerd op de vervoerwet of een ander wetsbesluit inzake het verzorgen van geregeld personenvervoer.

De Autoriteit merkt echter op dat „gesubsidieerde” en „niet-gesubsidieerde” exploitanten onder verschillende regels vallen wat betreft de procedure waarmee wordt bepaald wie diensten in geregeld personenvervoer op afzonderlijke routes mogen leveren en wie in aanmerking komen voor directe staatssubsidies voor het leveren van deze vervoerdiensten.

De Autoriteit beschikt over informatie waaruit blijkt dat zogenaamde „gesubsidieerde” exploitanten worden geselecteerd via een aanbestedingsprocedure voor het verzorgen van geregelde vervoerdiensten. Deze diensten worden gecompenseerd uit hoofde van „kaderovereenkomsten” die met de betrokken provincie worden gesloten. De voorwaarden voor de aanbestedingsprocedures, de sluiting van dergelijke overeenkomsten en de toewijzing van compensatie zijn vastgelegd in een regelgeving inzake aanbestedingsprocedures voor lokale vervoerdiensten („Forskrift om anbud i lokal rutetransport”). Anderzijds kunnen busvervoerders een vergunning aanvragen voor het verzorgen van diensten in geregeld personenvervoer op routes waar commercieel vervoer naar verwachting goede mogelijkheden biedt. Deze aanvragen worden beoordeeld door de bevoegde autoriteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de behoefte aan vervoer en concurrentie. Busvervoerders die al diensten in geregeld personenvervoer verzorgen op het moment van de aanvraag komen niet in aanmerking voor directe staatssubsidies. Dienovereenkomstig worden ze „niet-gesubsidieerde” busvervoerders genoemd.

## D. BESLUIT VAN DE AUTORITEIT OM DE FORMELE ONDERZOEKPROCEDURE IN TE LEIDEN, OPMERKINGEN VAN NOORWEGEN EN TIJDENS DE PROCEDURE INGEDIENDE OPMERKINGEN VAN DERDEN

In december 2000 besloot de Autoriteit de formele onderzoekprocedure in te leiden tegen de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen <sup>(23)</sup>. In dit besluit vroeg de Autoriteit zich af of de compensatieregeling verenigbaar was met de werking van de EER-Overeenkomst. Volgens de Autoriteit vormde de in 1999 ingevoerde compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen een „nieuwe steunmaatregel”. Aangezien de compensatieregeling niet bij de Autoriteit was aangemeld overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst, moest deze regeling „om procedurerechten onrechtmatig” worden beschouwd ingevolge hoofdstuk 6 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun. Bovendien twijfelde de Autoriteit eraan of de compensatieregeling met name verenigbaar was met artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, in combinatie met de milieurichtsnoeren.

<sup>(21)</sup> De Noorse regering verwees in haar opmerkingen naar „aanvullende voorschriften”.

<sup>(22)</sup> Zie hieronder voor een gedetailleerdere beschrijving van de voorwaarden voor diensten in geregeld personenvervoer in Noorwegen.

<sup>(23)</sup> Zie voetnoot 5.

## 1. OVERHEIDSSTEUN IN DE ZIN VAN ARTIKEL 61, LID 1, VAN DE EER-OVEREENKOMST

a) **Standpunt van de Autoriteit zoals uiteengezet in het besluit tot inleiding van de procedure**

Op basis van de informatie die tijdens de voorlopige onderzoekprocedure is verkregen, kon de Autoriteit niet uitsluiten dat de compensatieregeling de concurrentiepositie van ondernemingen in het personenvervoer binnen en buiten Noorwegen versterkte, waardoor de kans bestond dat de mededinging werd vervalst en het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen ongunstig werd beïnvloed.

De voorlopige conclusie van de Autoriteit was gebaseerd op de volgende omstandigheden:

Ondernemingen die van de compensatieregeling profiteren, kunnen zowel geregelde als ongeregelde diensten leveren. Volgens de Autoriteit kon derhalve niet worden uitgesloten dat uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling werden gebruikt voor ongeregelde vervoerdiensten (een dienst die volledig is geliberaliseerd).

Zelfs bedrijven die uitsluitend geregeld vervoer verzorgen, kunnen al te maken krijgen met concurrentieverstorende effecten, omdat „niet-gesubsidieerde” busvervoerders en aanbieders van ongeregeld vervoer tot op zekere hoogte elkaars concurrenten zijn.

Met betrekking tot internationale geregelde vervoerdiensten was de Autoriteit er niet van overtuigd dat de compensatie op basis van niet-selectieve en transparante criteria daadwerkelijk openstond voor buitenlandse vervoerders. Tot slot wees de Autoriteit erop dat een niet-selectieve behandeling van buitenlandse vervoerders op de Noorse markt nadelige gevolgen voor het handelsverkeer niet uitsloot, aangezien Noorse busvervoerders die compensaties ontvangen, ook buiten de Noorse markt kunnen concurreren om geregelde en ongeregelde vervoerdiensten.

b) **Opmerkingen van de Noorse regering betreffende het besluit tot inleiding van de procedure**

In haar opmerkingen met betrekking tot het besluit tot inleiding van de procedure (bij brief van 31 januari 2001) nam de Noorse regering het standpunt in dat de compensatieregeling geen steunmaatregel vormde in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst. De compensatie voor geregelde diensten kon niet van invloed zijn op de concurrentiepositie van ongeregelde diensten aangezien geregelde en ongeregelde diensten zich richten op twee aparte markten die elkaar amper overlappen. Bovendien stelde de Noorse regering dat het handelsverkeer niet nadelig werd beïnvloed door de compensatieregeling, aangezien de compensatie werd toegekend aan alle (binnenlandse en buitenlandse) exploitanten die geregeld in Noorwegen cabotagevervoer verzorgen. Daarnaast werd de compensatie enkel berekend in verhouding tot het aantal kilometers dat in Noorwegen is afgelegd.

c) **Aanvullende informatie van de Noorse regering**

Uit informatie van de Noorse regering bleek dat 49 van de 100 exploitanten die geregelde busdiensten verzorgden in Noorwegen en werden gecompenseerd voor de dieselheffing uit hoofde van de in het geding zijnde compensatieregeling, ook ongeregelde diensten verrichten (dus 49 %). De Noorse regering overlegde ook cijfers waaruit bleek dat in de Noorse branche voor touringcars en autobussen niet-geplande diensten<sup>(24)</sup> normaal gesproken minder dan 15 % van de totale exploitatiekosten van de betrokken ondernemingen uitmaken.

Wat de concurrentie tussen geregelde en ongeregelde diensten betreft legde de Noorse regering bij brief van 15 juni 2001 uit dat deze diensten twee afzonderlijke markten vormden aangezien verschillende wettelijke verplichtingen voor beide vervoeractiviteiten golden (vereiste vergunning voor geregelde maar niet voor ongeregelde diensten; bijkomende verplichtingen ten aanzien van dienstregelingen, frequentie en routeplannen voor geregelde maar niet voor ongeregelde diensten) en de aard van de activiteit verschilde vanuit de klant gezien.

<sup>(24)</sup> Deze term wordt gebruikt door de Noorse regering. De Autoriteit interpreteert de term als verwijzing naar vervoerdiensten anders dan „geregelde vervoerdiensten” in de zin van artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad (zie voetnoot 2).

Volgens de Noorse autoriteiten kan een geregelde dienst alleen een goed alternatief zijn voor een ongeregelde dienst voor een groep passagiers als bijvoorbeeld attracties of hotels langs de opgegeven route liggen. De Noorse regering verklaarde ook dat het voor klanten in bepaalde omstandigheden voordeliger is als ze kunnen kiezen tussen een ongeregelde dienst en een geplande <sup>(25)</sup> dienst. Volgens de Noorse regering zou deze situatie zich normaal gesproken niet snel voordoen en de exploitanten van geregelde busdiensten hebben slechts in zeer beperkte mate de klantengroepen vervoerd die meestal door exploitanten van ongeregelde diensten worden vervoerd.

Bovendien verklaarde de Noorse regering dat de Noorse vervoerwet geregelde busdiensten de mogelijkheid bood om groepen passagiers op te halen binnen een redelijke afstand van de geplande halteplaatsen. Voorzover de regering weet, hebben grotere afwijkingen van de geplande route alleen plaatsgevonden als onderdeel van openbardienstverplichtingen die in de vergunning zijn vastgelegd. Dergelijke verplichtingen kunnen vervoerdiensten naar speciale excursieplaatsen omvatten.

Met betrekking tot de verklaring in het besluit tot inleiding van de procedure dat exploitanten van geregeld busvervoer het recht hebben om tijdens de winterperiode op andere, toeristische bestemmingen te rijden, legde de Noorse regering bovendien uit dat aanvragen voor routeherziening door „niet-gesubsidieerde” busdiensten moesten worden beoordeeld door het ministerie van Vervoer, waarbij rekening werd gehouden met de behoefte en de hieruit voortvloeiende effecten op de mededinging. Ook mochten exploitanten volgens de Noorse regering in principe hun routes niet aanpassen als een groep passagiers daarom vroeg. (Het lijkt echter dat routes kunnen worden herzien op voorwaarde dat de geplande vervoerdiensten niet worden verstoord, dus dat dienstregelingen en halteplaatsen worden gerespecteerd.)

Wat betreft buitenlandse ondernemingen die profiteren van de compensatieregeling, liet de Noorse regering de Autoriteit weten dat er momenteel slechts één exploitant is die regelmatig internationale geregelde cabotagediensten in Noorwegen verzorgt, de Zweedse onderneming Swebus AB. Deze onderneming werkt samen met de Noorse exploitant AS Østfold Bilruter.

De Noorse regering liet de Autoriteit weten dat momenteel 330 communautaire vergunningen zijn afgegeven aan Noorse ondernemingen die buitenlandse vervoerdiensten verrichten <sup>(26)</sup>. Informatie over vergunningen voor geregelde vervoerdiensten zou moeten worden opgevraagd bij de respectieve landen.

#### **d) *Opmerkingen van de Noorse Vervoerbond betreffende het besluit tot inleiding van de procedure***

De Noorse Vervoerbond erkende dat geplande <sup>(27)</sup> diensten concurreerden met ongeregelde diensten en beweerde dat een dergelijke mededinging een integraal onderdeel van het Noorse en Europese vervoerbeleid uitmaakte. De Noorse Vervoerbond beweerde dat wijzigingen in dienstregelingen (door schommelingen in de vraag gedurende het jaar) en de mogelijkheid om groepen op te halen binnen een redelijke afstand van de geplande halteplaatsen inherent waren aan dergelijke diensten en vielen onder Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad. Wat internationale geplande <sup>(28)</sup> diensten betreft verklaarde de Noorse Vervoerbond dat buitenlandse exploitanten net zo werden behandeld als binnenlandse exploitanten. Wat de toepasselijkheid van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst op de in het geding zijnde compensatieregeling betreft voerde de Noorse Vervoerbond bij brief van 9 april 2002 aan dat alleen geregelde vervoerdiensten in Noorwegen profiteerden van deze regeling. De mededingingsregels zouden derhalve niet van toepassing zijn op de in het geding zijnde compensatieregeling.

<sup>(25)</sup> Deze term wordt gebruikt door de Noorse regering. De Autoriteit interpreteert de term als verwijzing naar „geregelde vervoerdiensten” in de zin van artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad (zie voetnoot 2).

<sup>(26)</sup> De Noorse regering heeft echter niet aangegeven hoeveel van deze vergunningen zijn afgegeven aan busvervoerders waarop het onderhavige onderzoek betrekking heeft.

<sup>(27)</sup> Deze term wordt gebruikt door de Noorse Vervoerbond. De Autoriteit interpreteert de term als verwijzing naar „geregelde vervoerdiensten” in de zin van artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad (zie voetnoot 2).

<sup>(28)</sup> Deze term wordt gebruikt door de Noorse Vervoerbond. De Autoriteit interpreteert de term als verwijzing naar „internationale geregelde vervoerdiensten” in de zin van artikel 3, lid 3, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad (zie voetnoot 2).

e) **Opmerkingen van de klager**

Naar mening van de klager waren „niet-gesubsidieerde” busvervoerders concurrenten van de touringcarbedrijven. In dit verband wees de klager op bepaalde routes die werden afgelegd door zowel „niet-gesubsidieerde” busvervoerders als touringcarbedrijven en waarbij beide exploitanten concurreerden om dezelfde groep klanten (bijvoorbeeld routes van snelbussen naar de luchthaven van Oslo, waarbij exploitanten van geregelde vervoerdiensten concurreerden met exploitanten van touringcars).

Bovendien stelde de klager dat de routes van geplande busdiensten mochten worden aangepast — in tegenstelling tot wat de Noorse regering alsmaar beweerde — om groepen personen naar toeristengebieden te brengen, een kenmerkende activiteit van toeristenbussen. (In dit verband verwees de klager naar de Valdresbussen op de route Oslo-Beitostølen, „een typisch toeristengebied”. Als andere voorbeelden noemde de klager de routes Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal en Oslo-Geilo.) Dergelijke afwijkingen van het routeplan zouden leiden tot overlappende diensten.

Bovendien zouden „niet-gesubsidieerde” busvervoerders worden gecompenseerd voor steun- en positieritten. Beide activiteiten zouden door deze busvervoerders worden uitgevoerd om vervoerdiensten te bieden die met de klager concurreerden. (In dit verband wees de klager met name op de route Valdres-Oslo. Op de terugreis en tijdens positieritten zouden busvervoerders groepen passagiers meenemen naar toeristische locaties.)

Tot slot benadrukte de klager dat „niet-gesubsidieerde” busvervoerders worden gecompenseerd voor geregeld personenvervoer op routes waarop busvervoerders met een vergunning tegelijkertijd goederen vervoeren.

f) **Opmerkingen van de Noorse regering betreffende de opmerkingen van derden**

De beweringen van de klager dat op sommige routes exploitanten van zowel geregeld als ongeregeld busvervoer reden en dat exploitanten van geregeld busvervoer routes konden aanpassen om groepen in toeristengebieden te kunnen afzetten, werden niet betwist door de Noorse regering (zie haar brief van 31 januari 2002). Er werd echter verwezen naar de controlemechanismen die uit hoofde van de compensatieregeling in het leven waren geroepen. Deze moesten ervoor zorgen dat uitkeringen niet zouden worden misbruikt ten behoeve van toeristische activiteiten van een exploitant en dat de compensatie alleen zou worden toegekend voor afstanden volgens de opgegeven routes en dienstregelingen. Wat goederenvervoer betreft liet de Noorse regering de Autoriteit weten dat volgens de informatie van de Noorse Bond van Vervoerondernemingen de winst uit goederenvervoer „waarschijnlijk minder dan 1 %” van de winst uit geregeld vervoer bedroeg.

Met betrekking tot de effecten van de compensatieregeling op steunritten, positieritten en goedgekeurde afwijkingen van de routeplannen zoals vastgelegd in de vergunning verklaarde de Noorse regering dat in 1999 het aantal gecompenseerde steun- en positieritten overeenkwam met minder dan 4 % van de dienstritten. Op basis van deze cijfers was de Noorse regering van mening dat de mededinging amper werd beïnvloed door het feit dat steun- en positieritten onder de regeling vielen. De Noorse regering bevestigde dat goedgekeurde afwijkingen <sup>(29)</sup> ook werden gecompenseerd.

<sup>(29)</sup> „Goedgekeurde afwijkingen” zijn afwijkingen waarnaar de Noorse regering verwijst in haar antwoord op het verzoek van de Autoriteit om aanvullende informatie van 12 april 2001: „Grotere afwijkingen (van de vastgestelde route) hebben alleen plaatsgevonden als onderdeel van openbardienstverplichtingen die in de vergunning zijn gedefinieerd. Dergelijke verplichtingen kunnen vervoerdiensten naar speciale excursieplaatsen omvatten.”

## 2. KENNISGEVINGSPLICHT EN „STANDSTILL”-VERPLICHTING

### a) *Standpunt van de Autoriteit zoals uiteengezet in het besluit tot inleiding van de procedure*

In het besluit tot inleiding van de procedure nam de Autoriteit het standpunt in dat de desbetreffende compensatieregeling een „nieuwe steunmaatregel” vormde. De Autoriteit was van mening dat de compensatieregeling niet kon worden aangemerkt als „bestaande steunmaatregel” in de zin van hoofdstuk 7, punt 7.2(1), eerste streepje, van de door haar vastgestelde richtsnoeren inzake overheidssteun, aangezien de voorgenoemde uitkeringen niet waren gebaseerd op wetgeving die al van kracht was toen de EER-Overeenkomst in werking trad. (Nadat de vrijstelling van de dieselheffing voor busvervoerders was afgeschaft per 1 januari 1991, werd de compensatieregeling voor zogenaamde „niet-gesubsidieerde” busvervoerders ingevoerd.) Bovendien werd de compensatie vastgesteld volgens specifieke regels, die de betrokken busvervoerders gedeeltelijk werden medegedeeld in twee brieven van 21 februari 2000. Deze regels vormden een nieuw juridisch kader voor het verlenen van steun aan bepaalde exploitanten van geregeld busvervoer. De compensatie kon daarom niet worden gezien als voortzetting van een heffingsvrijstelling die bij een andere wet was geregeld.

### b) *Opmerkingen van de Noorse regering betreffende het besluit tot inleiding van de procedure*

In haar opmerkingen met betrekking tot de inleiding van de formele onderzoekprocedure vond de Noorse regering het irrelevant dat de compensatieregeling een nieuw juridisch kader vormde. Wanneer moest worden vastgesteld of een maatregel een „nieuwe steunmaatregel” of een „bestaande steunmaatregel” vormde, was doorslaggevend of extra geld werd toegekend en nieuwe begunstigden werden opgenomen. In dit opzicht beweerde de Noorse regering dat de compensatieregeling minder uitgebreid was (zowel wat geld als in aanmerking komende ondernemingen betrof) dan de vorige fiscale vrijstelling: volgens de Noorse regering werd bij het vaststellen van de hoogte van de compensatie voor 1999 uitgegaan van een daling van 6 % in het brandstofverbruik. Bovendien werd de compensatieregeling beperkt tot exploitanten van geregeld vervoer, terwijl de vorige fiscale vrijstelling gold voor alle busvervoerders, dus ook voor exploitanten van ongeregeld busvervoer.

## 3. BEOORDELING VAN DE VERENIGBAARHEID UIT HOOFDE VAN VERORDENING (EEG) NR. 1191/69 VAN DE RAAD

### a) *Standpunt van de Autoriteit zoals uiteengezet in het besluit tot inleiding van de procedure*

Hoewel de Noorse regering zich hierop niet had beroepen gedurende het voorlopige onderzoek, beoordeelde de Autoriteit of Verordening nr. 1191/69 van toepassing zou kunnen zijn. Afgaande op de informatie waarover zij beschikte, kwam de Autoriteit tot de voorlopige conclusie dat „de compensatie voor „niet-gesubsidieerde”, busvervoerders buiten de werkingssfeer van Verordening nr. 1191/69 [lijkt] te vallen, aangezien de voor de regeling in aanmerking komende vervoerders ogenschijnlijk niet hoeven te voldoen aan de openbaredienstverplichtingen als omschreven in artikel 2 van voornoemde verordening”. Voorts was de Autoriteit van mening dat „uit de twee brieven van 21 februari 2000 waarin de regels voor de compensatiebetalingen uiteen worden gezet, [bleek] dat de steun voor deze categorie vervoerders niet is vastgesteld volgens de procedure van Verordening nr. 1191/69 (met name artikel 9 en volgende)”.

### b) *Opmerkingen van de Noorse regering betreffende het besluit tot inleiding van de procedure*

In haar opmerkingen met betrekking tot de inleiding van de formele onderzoekprocedure beweerde de Noorse regering dat de compensatieregeling onder Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad zou vallen.

Volgens de Noorse regering vielen alle diensten in geregeld personenvervoer in Noorwegen binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. De Noorse regering stelde dat zowel „gesubsidieerde” als „niet-gesubsidieerde” busvervoerders onder dezelfde juridische kadervoorwaarden vallen. In de Noorse vervoerwet werd geen onderscheid gemaakt tussen deze twee groepen. Derhalve zag de Noorse regering geen reden om beide typen ondernemingen afzonderlijk te beoordelen. Ervan uitgaande dat de compensatie voor zogenaamde „gesubsidieerde” busvervoerders volgens de Autoriteit niet in strijd was met de EER-Overeenkomst, beweerde de Noorse regering dat de compensatie voor zogenaamde „niet-gesubsidieerde” busvervoerders ook als verenigbaar met de EER-Overeenkomst moest worden beschouwd.

De Noorse regering benadrukte dat het onderscheid tussen beide typen ondernemingen was gemaakt voordat de fiscale vrijstelling werd afgeschaft, op basis van verwachtingen welke routes commercieel haalbaar waren. Na deze afschaffing veranderde de commerciële situatie van zogenaamde „niet-gesubsidieerde” busvervoerders. Volgens de Noorse autoriteiten was het duidelijk dat „niet-gesubsidieerde” busvervoerders niet per definitie openbaredienstverplichtingen in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden op zich zouden nemen als vóór 1 januari 1999 indien ze niet waren vrijgesteld van de dieselheffing.

Volgens de Noorse regering bevatte de vervoerwet („Lov om samferdsel 1976 nr. 63”) en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) een aantal voorwaarden voor de levering van diensten in geregeld personenvervoer waaraan openbaredienstverplichtingen waren verbonden: <sup>(30)</sup>

- De vervoerder is onvoorwaardelijk verplicht om personen te vervoeren, behalve in gevallen van overmacht (paragraaf 7).
- De vervoerder dient voldoende bussen in te zetten om te kunnen voorzien in de normale vraag en indien mogelijk ook de buitengewone vraag die wordt voorzien (paragraaf 8).
- De routeplannen moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Alle informatie over dienstregelingen, beginpunten, tussenliggende halteplaatsen en eindbestemming moeten duidelijk worden gepubliceerd (paragraaf 10).
- Tarieven en kortingen moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit (paragraaf 11).
- De vervoerder moet kaartjes, kaartjesautomaten en andere uitrusting gebruiken die zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteit (paragraaf 12).
- De bevoegde autoriteit heeft het recht om te bepalen welke eindpunten, halteplaatsen en exacte wegen dienen te worden gebruikt voor de routes (paragraaf 13).
- De bevoegde autoriteit kan bepalen dat passagiers vooraf zitplaatsen mogen reserveren (paragraaf 15).
- De vervoerder moet bushaltes voorzien van informatieborden.

Daarnaast wordt gesteld dat op veel routes die langs spoorwegen lopen, geen passagiers in de buurt van stations mogen worden opgehaald, hetgeen een openbaredienstverplichting voor de betrokken exploitanten zou zijn.

Volgens de Noorse autoriteiten spreekt het voor zich dat een verplichte dienst uit hoofde van de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer tot hogere kosten leidt dan een dienst op zuiver commerciële basis en dat inkomsten teruglopen door met name de beperkingen ter bescherming van de spoorwegdiensten.

Ten aanzien van de bezorgdheid van de Autoriteit dat de compensatieregeling voor snelbussen niet voldeed aan de bepalingen van artikelen 10 tot en met 13 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad, aangezien de compensatie niet was berekend volgens de in deze Verordening vastgestelde criteria, merkten de Noorse autoriteiten op dat deze verschillen niet van invloed zouden zijn op de verenigbaarheid van de compensatieregeling met de Verordening. De toegewezen uitkering zou namelijk nog steeds vallen binnen het bereik dat uit hoofde van de Verordening is toegestaan.

De Noorse regering wees ook op compensatieregelingen die in andere EU-lidstaten werden gebruikt en waartegen de Europese Commissie geen bezwaar had. (In dit verband wees zij met name op een ontheffing van de dieselbelasting in Denemarken voor geplande busdiensten.) Zij beweerde dat Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad niet al te nauwkeurig door de Commissie was geïnterpreteerd en concludeerde dat alle kosten als gevolg van openbaredienstverplichtingen terugvorderbaar waren volgens deze soepele benadering van de Commissie.

<sup>(30)</sup> Er wordt verwezen naar de relevante bepalingen in de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer.



c) **Aanvullende opmerkingen van de Noorse regering**

In antwoord op haar brief van 30 oktober 2001, waarin de Autoriteit haar twijfels uitte over de toepassing van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad, herhaalde de Noorse regering haar standpunt dat de voorwaarden in de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer openbaredienstverplichtingen vormden die aan de desbetreffende busvervoerders werden opgelegd. Als antwoord op het argument van de Autoriteit dat niet kon worden gesteld dat deze voorwaarden per definitie werden opgelegd aan de betrokken busvervoerder, aangezien deze een vergunning voor een specifieke dienst op een bepaalde route had aangevraagd, stelde de Noorse regering dat vervoerders niet eenzijdig in de vergunningen vastgelegde normen op het gebied van continuïteit, regelmaat en capaciteit konden aanpassen aan veranderde financiële omstandigheden (in dit geval de afschaffing van de vrijstelling van de dieselheffing). Aanvragen voor de wijziging van tarieven, dienstregelingen en routes werden niet altijd goedgekeurd. Voorzover de aanvragen om bepaalde voorwaarden te wijzigen niet werden gehonoreerd, zou dit moeten worden beschouwd als een openbaredienstverplichting die aan de betrokken vervoerder werd opgelegd. De Noorse regering verklaarde ook dat sommige diensten in geregeld personenvervoer waarschijnlijk niet meer winstgevend zouden zijn nadat de eerdere vrijstelling van de dieselheffing was afgeschaft. Hierdoor zouden sommige vervoerders waarschijnlijk hun diensten moeten stopzetten. Andere vervoerders zouden worden gedwongen de tarieven te verhogen en/of het aantal ritten te verlagen om winst te kunnen blijven maken. Volgens de Noorse regering was het onacceptabel dat lijnen zouden worden opgeheven of tarieven zouden worden verhoogd doordat de vrijstelling van de dieselheffing werd opgeheven.

De Noorse regering verklaarde dat volgens de Vervoerbond ongeveer 25 lijnen mogelijk zouden wegvallen zonder de compensatieregeling. Bovendien zouden de tarieven op de overige lijnen naar verwachting stijgen met ongeveer 15 %. Toen de Autoriteit vroeg naar verificerbare informatie in dit verband, antwoordde de Noorse regering dat zij geen moment eraan twijfelde dat de afschaffing van de compensatieregeling zou leiden tot de stopzetting van enkele lijnen en/of de stijging van tarieven gezien de marginale winsten van sommige vervoerders. Pas na de daadwerkelijke afschaffing van de regeling zou duidelijk worden welke diensten precies zouden worden stopgezet of op welke routes de tarieven zouden stijgen.

Wat de kosten als gevolg van deze verplichtingen betreft wordt bovendien verwezen naar de opmerkingen van de Vervoerbond (en met name bijlage II bij de brief). Deze bijlage bevat ramingen voor de financiële gevolgen van de openbaredienstverplichtingen. Volgens de Noorse regering biedt de compensatieregeling geen ruimte voor overcompensatie. Meestal werd de compensatie op een niveau gehouden dat ver onder de werkelijke kosten van de dieselheffing lag. De Noorse regering erkende echter dat zij niet beschikte over concrete, verificerbare informatie over de exacte kosten van de openbaredienstverplichting.

d) **Opmerkingen van de Noorse Vervoerbond**

Volgens de Noorse Vervoerbond waren de openbaredienstverplichtingen in de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer in dezelfde mate van toepassing op alle diensten in binnenlands gepland busvervoer (of deze nu „niet-gesubsidieerd” of „gesubsidieerd” werden genoemd), zodat beide diensten evenveel recht op compensatie zouden moeten hebben.

Verordening (EEG) nr. 1191/69 zou geen enkele bepaling bevatten waaruit zou blijken dat rendabele en onrendabele diensten verschillend moesten worden benaderd wat openbaredienstverplichtingen en compensatie betreft.

Volgens de Noorse Vervoerbond is de rechtsgeldigheid van fiscale vrijstellingen als praktische manier om openbaredienstverplichtingen te compenseren nooit ter discussie gesteld door een EG-lidstaat of de Europese Commissie zelf. Fiscale vrijstellingen in diverse vormen worden zelfs vaak overal in de EU gebruikt om het openbaar vervoer te compenseren. Volgens de Noorse Vervoerbond is Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad niet alleen van toepassing op directe uitkeringen, maar ook op indirecte steunmaatregelen, zoals vrijstelling van BTW en van de heffing op minerale olie. Zij wijst erop dat uit praktische en bestuurlijke overwegingen voor de desbetreffende steunmaatregel is gekozen naast een meer gecompliceerd systeem van directe compensatie via bedrijfssubsidies. De indirecte steunmaatregel via compensatie voor de heffing op minerale olie werd als verenigbaar beschouwd met artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad, waarin wordt gesteld dat de bevoegde instantie de oplossing dient te kiezen die de laagste kosten voor de gemeenschap meebrengt.

De Noorse Vervoerbond gaf toe dat formeel gezien het Noorse stelsel voor restitutie van brandstofbelasting niet direct was gerelateerd aan de werkelijke kosten als gevolg van de opgelegde openbaredienstverplichtingen. Zolang er echter geen sprake was van overcompensatie en de benodigde maatregelen werden getroffen om dit te voorkomen, zou de verenigbaarheid met de artikelen 10 tot en met 13 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad louter theoretisch van aard zijn.

De Noorse Vervoerbond overlegde een lijst met verplichtingen in de relevante juridische documenten alsmede verschillende vergunningen met beperkingen ten aanzien van de dienstverlening op bepaalde delen van de route waarvoor een vergunning was verleend. Volgens de Noorse Vervoerbond leidden de verschillende verplichtingen tot hogere kosten dan wanneer de diensten louter op commerciële basis zouden zijn uitgevoerd en tot lagere inkomsten doordat de dienstverlening werd beperkt langs delen van de routes om de spoorwegen te beschermen. Volgens de Noorse Vervoerbond zouden de twijfels van de Autoriteit doordat de Noorse autoriteiten niet hadden aangetoond in hoeverre de desbetreffende exploitanten voor meer verplichtingen en kosten werden gesteld dan wanneer ze diensten louter om commerciële redenen zouden aanbieden, zuiver theoretisch zijn. De desbetreffende exploitanten konden nooit geregelde vervoerdiensten bieden zonder openbaredienstverplichtingen. Wat betreft de twijfels van de Autoriteit of de beperking van de dienstverlening langs spoorlijnen moest worden aangemerkt als openbaredienstverplichting, stelde de Noorse Vervoerbond dat uit Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad volgde dat er sprake was van een openbaredienstverplichting wanneer lagere inkomsten werden opgelegd. In dit opzicht merkte de bond op dat overal in Europa compensaties voor dergelijke verplichtingen werden gebruikt bij de berekening van openbaredienstverplichtingen.

De Noorse Vervoerbond overlegde ramingen voor de financiële gevolgen van openbaredienstverplichtingen voor geplande busdiensten in Noorwegen (afhankelijk van de compensatieregeling van het ministerie van Vervoer). Volgens de bond zou de negatieve waarde van de verschillende verplichtingen hoger zijn dan de restitutie van brandstofbelasting. Zelfs als er sprake zou zijn van enige mate van overcompensatie, waren dergelijke voordelen voor het openbaar vervoer inherent aan het openbaarvervoerbeleid in de gehele EER.

Op basis van de berekeningen en overwegingen in bijlage II bij de opmerkingen van de Noorse Vervoerbond kunnen de financiële gevolgen van openbaredienstverplichtingen als volgt worden samengevat <sup>(31)</sup>.

Tabel 1

Voorwaarden/verplichtingen	Geraamde extra kosten
— Onvoorwaardelijke verplichting tot personenvervoer	n.b.
— Inzet van voldoende bussen	n.b.
— Uitrusting van bushaltes met informatieborden en andere items	n.b.
— Verplichting om financiële en statistische gegevens te verstrekken	n.b.
— Publicatie in het „Rutebok for Norge”	0,1 miljoen NOK <sup>(1)</sup>
— Speciale tarieven en kortingen	30 miljoen per jaar NOK
— Verplichting om specifieke eindstations te gebruiken	13 miljoen per jaar NOK <sup>(2)</sup>

<sup>(31)</sup> Opgemerkt zij dat de Noorse Vervoerbond alleen de geraamde extra kosten voor bepaalde verplichtingen en ondernemingen heeft overgelegd. Indien informatie ontbreekt, is dit door de Autoriteit aangegeven met „n.b.”.

Voorwaarden/verplichtingen	Geraamde extra kosten
— Hoge kosten door het gebruik van verplichte routes in bepaalde regio's	0,5 miljoen per jaar NOK <sup>(3)</sup>
— Verminderde bedrijfsefficiëntie door opgelegde dienstregelingen, beperkingen in het aantal vertrekkende bussen en dienstperioden, hoofdzakelijk om spoorwegen te beschermen	De Noorse Vervoerbond gaf geen algemene ramingen. Zij wees op één voorbeeld waarbij een exploitant overdag geen busvervoer mocht bieden. (De kosten voor dit specifieke geval werden geraamd op 0,5 miljoen per jaar NOK.)
— Inkomstenderving door beperkingen in de dienstverlening, meestal om spoorwegen tegen mededinging te beschermen op vergelijkbare routes	De Noorse Vervoerbond stelde dat de financiële gevolgen onmogelijk konden worden berekend. Zij verklaarde echter dat de inkomstenderving hoger zou zijn dan de extra kosten die hierboven zijn berekend.

<sup>(1)</sup> Heeft betrekking op de publicatie van het routeplan van de dienstregeling voor NOR-WAY-snelbussen.

<sup>(2)</sup> Er werd gewezen op het verplichte gebruik van specifieke eindstations in Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes en Otta. Ramingen hadden echter alleen betrekking op gebruikerstarieven van eindstations in Oslo en gedeeltelijk in Trondheim.

<sup>(3)</sup> Ramingen hadden alleen betrekking op langeafstandsdiensten vanaf Oslo naar Zuid- en West-Noorwegen. De ramingen voor extra kosten werden alleen verstrekt voor deze routes. De bond gaf echter aan dat vergelijkbare kosten ook zouden optreden in andere regio's, met name in belangrijke stedelijke gebieden. In dit verband wees de bond ook op de inkomstenderving die voortvloeide uit het verbod om busdiensten met stadscentra te verzorgen. Hiervoor gaf zij echter geen ramingen.

Naast deze ramingen gaf de Noorse Vervoerbond voorbeelden van bepaalde exploitanten van snelbussen en de voorwaarden waaronder bepaalde routes werden uitgevoerd.

De Noorse Vervoerbond benadrukte hoe belangrijk de Noorse snelbussen waren voor afgelegen en dunbevolkte districten in Noorwegen, waar geen alternatief openbaar vervoer beschikbaar is.

Tot slot stelde de Noorse Vervoerbond dat een besluit van de Autoriteit dat de compensatieregeling voor één categorie busvervoerders met een vergunning niet verenigbaar zou zijn met de EER-Overeenkomst, in strijd zou zijn met artikel 61 en mogelijk artikel 59 van de EER-Overeenkomst alsmede artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad betreffende mededingingsregels op het gebied van het vervoer <sup>(32)</sup>. Bovendien wees de Noorse Vervoerbond de Autoriteit op het feit dat volgens het gewijzigd voorstel voor een nieuwe Verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare dienstverlening en de gunning van openbare dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren <sup>(33)</sup>, de regels voor de berekening van openbare dienstverplichtingen uit hoofde van artikel 1 in bijlage I niet golden voor uitzonderingen op sommige of alle financiële effecten van een brandstofheffing. Hiermee zou de Europese Commissie proberen ervoor te zorgen dat de kwestie rond de brandstofheffing niet meer viel onder de regelgeving waarmee de compensatie voor openbare dienstverplichtingen werd geregeld. De Noorse Vervoerbond vond dit een belangrijk element waarmee rekening moest worden gehouden in het huidige onderzoek.

#### e) *Opmerkingen van de klager*

Naar mening van de klager gelden openbare dienstverplichtingen niet voor „niet-gesubsidieerde” busvervoerders. Met name op routes waarop ook treinen rijden, zouden de spoorwegdiensten vervoerdiensten van algemeen belang leveren. Er bestond geen extra noodzaak om langs deze routes snelbussen in te zetten.

<sup>(32)</sup> Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 175 van 23.7.1968, blz. 1).

<sup>(33)</sup> COM (2002) 107 def. van 21.2.2002.

#### 4. VERENIGBAARHEID VAN DE COMPENSATIEREGELING UIT HOOFDE VAN DE MILIEURICHTSNOEREN

##### a) *Standpunt van de Autoriteit zoals uiteengezet in het besluit tot inleiding van de procedure*

In haar besluit tot inleiding van de procedure nam de Autoriteit het standpunt in dat de Noorse autoriteiten niet hadden aangetoond dat de compensatieregeling voldeed aan de voorwaarden van de milieurichtsnoeren wat betreft de hoogte van de compensatie, het tijdelijke en degressieve karakter van de steunmaatregel en de noodzaak om met de steunmaatregel verloren concurrentievermogen te compenseren.

###### (1) *Mogelijke overcompensatie*

In haar besluit tot inleiding van de procedure erkende de Autoriteit dat „een afname van de compensatie in vergelijking met de vroegere ondersteuning in de vorm van een heffingsvrijstelling, erop zou kunnen duiden dat de compensatie onder de kosten in verband met de dieselheffing blijft.” De Autoriteit was echter van mening dat niet kon worden uitgesloten dat exploitanten uit hoofde van de compensatieregeling een hoger bedrag ontvingen dan hun daadwerkelijke kosten ten gevolge van de dieselheffing.

###### (2) *Stimulerend effect: tijdelijk en degressief karakter van de compensatieregeling*

Wat het tijdelijke karakter van de compensatieregeling betreft merkte de Autoriteit in haar besluit tot inleiding van de procedure op dat deze regeling niet tot een bepaalde tijd was beperkt. Met betrekking tot de stimulerende effecten van de compensatieregeling was de Autoriteit bevreesd dat „er geen duidelijke signalen [zijn] die wijzen op een vermindering van de overheidssteun in de toekomst die busvervoerders ertoe zou nopen hun brandstofverbruik omlaag te brengen.”

De Autoriteit tekende echter ook aan dat de Noorse autoriteiten geen „informatie hebben verstrekt, aan de hand waarvan de Autoriteit had kunnen nagaan of de uit hoofde van deze regeling verleende steun ook daadwerkelijk gestaag is verminderd sinds de invoering van de maatregel en in vergelijking met de situatie van vóór de afschaffing van de heffingsvrijstelling in 1999.”

Tot slot vreesde de Autoriteit dat „zonder enige informatie over de hoogte van de steun die in het kader van de compensatieregeling is verleend, niet goed valt na te gaan of er een voldoende stimulerend effect van de regeling uitgaat.”

###### (3) *Noodzaak om verloren concurrentievermogen te compenseren*

Wat de compensatieregeling voor zogenaamde „niet-gesubsidieerde” busvervoerders in tegenstelling tot zogenaamde „gesubsidieerde” busvervoerders betreft, die beide geregelde vervoerdiensten leveren, merkte de Autoriteit in haar besluit tot inleiding van de procedure op dat in het oorspronkelijke regeringsvoorstel over milieuheffingen werd gesteld dat geen compensatie nodig zou zijn omdat deze „niet-gesubsidieerde” busvervoerders in staat werden geacht de hogere kosten te dekken door de prijs van het buskaartje te verhogen of hun winstmarges te verlagen. Derhalve vroeg de Autoriteit zich ten eerste af of de compensatieregeling wel echt nodig was.

##### b) *Opmerkingen van de Noorse regering*

###### (1) *Mogelijke overcompensatie*

De Noorse regering voerde aan dat de compensatieregeling was beperkt tot de extra kosten als gevolg van de ingevoerde dieselheffing. Bovendien liet zij de Autoriteit weten dat de hoogte van de compensatie werd berekend op basis van het brandstofverbruik van de zuinigste voertuigen. Overcompensatie zou alleen mogelijk zijn als een exploitant van snelbussen minder dan 0,31 liter per km zou verbruiken. Als uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling meer zouden bedragen dan het verbruik op basis van de zuinigste voertuigen, zouden deze niet worden uitbetaald. Bovendien wees de Noorse regering erop dat sommige kosten van busvervoerders niet volledig werden gecompenseerd, zoals steun- en positieritten.

De Noorse autoriteiten overlegden de volgende cijfers voor de compensatie uit hoofde van de in het geding zijnde regeling.

Tabel 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Uit hoofde van hoofdstuk 1330, post 71 toegewezen bedragen (NOK)	n.b.	71 miljoen	75,4 miljoen	50 miljoen	29 miljoen
B	Daadwerkelijk uitgegeven bedragen (NOK)	n.b.	64 miljoen	66 miljoen (raming)	50 miljoen (raming)	29 miljoen (raming)
C	Inkomsten uit dieselheffing in verband met alleen geregeld personenvervoer dat door niet-gesubsidieerde busvervoerders wordt verzorgd (NOK) (inclusief BTW)	n.b.	Meer dan 64 miljoen	Meer dan 66 miljoen	Meer dan 53 miljoen	Meer dan 51 miljoen
D=B/C	Bestede compensatie als percentage van inkomsten uit dieselheffing	n.b.	Meer dan 100 %	Meer dan 100 %	Meer dan 100 %	Meer dan 100 %
E	Dieselverbruik (liters per km) <sup>(1)</sup>	0,315 (raming)	0,315 (raming)	0,315 (raming)	0,315 (raming)	0,31 (raming)
F	Dieselheffing exclusief BTW (NOK per liter)	3,43	3,54	3,74 (per 1 juli: 3,54)	3,04 (per 1 juli: 2,72)	2,77
	Dieselheffing inclusief BTW (NOK per liter)	4,22	4,35	4,6 (per 1 juli: 4,35)	3,77 (per 1 juli: 3,37)	3,43
G	Compensatie (NOK per km)	n.b.	1,37	1,41	1,07 (raming)	0,62 (raming)

<sup>(1)</sup> Volgens de Noorse regering vertegenwoordigen deze cijfers het brandstofverbruik van de zuinigste voertuigen.

(2) *Noodzaak om verloren concurrentievermogen te compenseren*

De Noorse regering stelde dat de compensatieregeling nodig was om de concurrentiepositie van busvervoerders voor geregeld personenvervoer te handhaven. Volgens haar leerde de ervaring van afgelopen jaren dat het openbaar vervoer niet daadwerkelijk met de personenauto kon concurreren zonder substantiële overheidssteun. Het werd belangrijk geacht dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer niet verzwakte ten opzichte van de personenauto.

De Noorse regering beweerde dat deze exploitanten onvoldoende winst maakten om hogere kosten te dekken, in tegenstelling tot hetgeen werd beweerd in het oorspronkelijke voorstel <sup>(34)</sup>. Naar aanleiding van het besluit van het Noorse parlement werd verwacht dat de commerciële haalbaarheid van veel geregelde routes zou veranderen na afschaffing van de vorige vrijstelling van de dieselheffing, met als gevolg dat zogenaamde „niet-gesubsidieerde” routes waarop voorheen kleine winstmarges werden behaald nu zouden moeten worden opgeheven. Op de overige routes zou de prijs voor buskaartjes moeten worden verhoogd, waardoor klanten mogelijk zouden gaan kiezen voor eigen vervoer. Ook werd benadrukt dat hogere prijzen voor buskaartjes onacceptabel werden geacht omdat de Noorse regering streefde naar openbaar vervoer tegen betaalbare prijzen.

In dit opzicht verwees de Noorse regering naar een verslag waarin de concurrentiepositie van snelbussen werd geëvalueerd <sup>(35)</sup>. Ten aanzien van vier geselecteerde routes (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen en TIMEkspressen) verklaarde de Noorse regering op basis van het verslag dat ongeveer 47 % van de reizigers als alternatief zelf of als passagier in een personenauto zou stappen.

De Noorse regering stelde dat de kosten voor het gebruik van de personenauto momenteel niet de externe kosten vertegenwoordigen die dit vervoermiddel met zich meebracht.

Wat de hogere kosten door de afschaffing van de fiscale vrijstelling betreft verstrekke de Noorse regering informatie op basis waarvan de kosten uit hoofde van het vorige juridische kader (dus met de vrijstelling van de dieselheffing in 1998) en de kosten uit hoofde van het nieuwe juridische kader (dus na afschaffing van de vrijstelling per 1 januari 1999) konden worden vergeleken. Volgens de Noorse autoriteiten bedroeg de gemiddelde dieselprijs aan de pomp in 1998 4,38 NOK per liter (inclusief BTW) tegenover 8,27 NOK (inclusief BTW en dieselheffing) in 1999. De kosten per km bedroegen respectievelijk 1,38 NOK in 1998 en 2,61 NOK in 1999. (De kosten per km werden berekend op basis van het veronderstelde brandstofverbruik van 0,315 liter per km.)

#### c) *Opmerkingen van de klager*

De klager stelde dat volgens de compensatieregeling exploitanten werden gecompenseerd voor 0,45 liter per km, hetgeen meer dan het daadwerkelijke verbruik zou zijn.

#### d) *Opmerkingen van de Noorse Vervoerbond*

Volgens de informatie van de Noorse Bond van Vervoerondernemingen, waarnaar de Noorse regering verwees, konden de totale kosten per km worden geraamd op 12 NOK (inclusief BTW en dieselheffing). Dit zou betekenen dat de brandstofkosten in 1998 (inclusief BTW maar exclusief dieselheffing) op ongeveer 12 % van de totale kosten en de brandstofkosten in 1999 (inclusief BTW en dieselheffing) op ongeveer 20 % van de totale kosten zouden kunnen worden geraamd.

#### e) *Opmerkingen betreffende gelijke concurrentievoorwaarden binnen de EER*

De Noorse regering en de Noorse Vervoerbond beweerden dat de compensatieregeling in Noorwegen kon worden vergeleken met afwijkingen van de heffing op minerale olie ten behoeve van lokaal openbaar personenvervoer binnen de Europese Unie. Deze afwijkingen vielen onder de communautaire richtlijn betreffende minerale oliën <sup>(36)</sup> en de recente Beschikking van de Raad van 12 maart 2001 <sup>(37)</sup>. Bovendien stelde de Noorse regering dat speciale afspraken binnen de sector openbaar vervoer nodig waren gezien de speciale topografie van Noorwegen en het feit dat de Noorse bevolking bijzonder verspreid over het land woont in vergelijking met andere Europese landen. In afgelegen regio's zou het moeilijk zijn om het openbaar vervoer op commerciële basis te handhaven.

<sup>(34)</sup> Volgens de Noorse regering vertegenwoordigen deze cijfers het brandstofverbruik van de zuinigste voertuigen.

<sup>(35)</sup> Zie het Noorse regeringsvoorstel voor de staatsbegroting 1999 (St.prp. nr.1 (1998-1999)), dat een vervolg vormt op het aan het parlement voorgelegde wetsvoorstel over milieuheffingen (St.prp. nr. 54 (1997-98)).

<sup>(36)</sup> „Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter”, Hjellnes COWI AS, juli 1999.

<sup>(37)</sup> De Europese Gemeenschap heeft twee „richtlijnen inzake minerale oliën”: Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën (PB L 316 van 31.10.1992, blz. 12) en Richtlijn 92/82/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de onderlinge aanpassing van de accijstarieven voor minerale oliën (PB L 316 van 31.10.1992, blz. 19).

De klager stelde in zijn brief van 8 mei 2002 dat de compensatieregeling in Noorwegen niet kon worden beschouwd als acceptabele vrijstelling uit hoofde van Richtlijn 92/81/EEG van de Raad <sup>(38)</sup>. In dit opzicht stelde hij dat de compensatie niet afhankelijk was van het daadwerkelijke brandstofverbruik, maar van het aantal routekilometers. Hierbij zou geen rekening worden gehouden met het feit dat het brandstofverbruik aanzienlijk varieerde naargelang van bijvoorbeeld snelheid, seizoen en wegkwaliteit. De klager wees er ook op dat volgens de Richtlijn vrijstellingen alleen mogen worden verleend als hiermee de mededinging niet wordt vervalst.

## II. BEOORDELING

### A. OVERHEIDSSTEUN IN DE ZIN VAN ARTIKEL 61, LID 1, VAN DE EER-OVEREENKOMST

Artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst bepaalt: „Behoudens de afwijkingen waarin deze Overeenkomst voorziet, zijn steunmaatregelen van de lidstaten van de EG, de EVA-staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de werking van deze Overeenkomst, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen ongunstig beïnvloedt.”

De onder de compensatieregeling vallende steunmaatregelen worden met staatsmiddelen bekostigd (zie staatsbegroting, hoofdstuk 1330, post 71: subsidies voor snelbussen, „Tilskudd til ekspressbusser”). Uit de bestaande jurisprudentie blijkt dat overheidssteun de maatregelen omvat waarmee de lasten worden verlicht die normaal gesproken op het budget van een onderneming drukken. <sup>(39)</sup> Busvervoerders die in aanmerking komen voor de compensatieregeling ontvangen een financiële bijdrage waarmee hun normale bedrijfskosten (dus kosten als gevolg van de dieselheffing) worden verlaagd, zodat ze in het voordeel zijn ten opzichte van hun concurrenten.

Volgens de Autoriteit wordt deze beoordeling niet veranderd door de bevindingen van het Europees Hof van Justitie in het arrest-Ferring <sup>(40)</sup>. In dit arrest bepaalde het Hof dat fiscale maatregelen waarmee bepaalde exploitanten worden vrijgesteld van de desbetreffende belasting en gecompenseerd voor de extra kosten die zij dragen om te voldoen aan de verplichtingen inzake openbare dienstverlening, kunnen worden beschouwd als dienst van deze exploitanten en dus niet als overheidssteun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag (tegenwoordig artikel 87 EG). Het Hof was ook van mening dat, wanneer aan de vereiste van equivalentie tussen de verleende vrijstelling en de extra kosten is voldaan, de desbetreffende exploitanten in werkelijkheid niet een voordeel genieten in de zin van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag (tegenwoordig artikel 87 EG), want de betrokken fiscale maatregel zal enkel tot gevolg hebben dat voor exploitanten in dezelfde markt vergelijkbare mededingingsvoorwaarden gelden.

Gezien de sectorspecifieke regelgeving in de vervoersector (met name artikel 49 van de EER-Overeenkomst en Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad) spreekt het niet voor zich dat de conclusies van dit arrest kunnen worden toegepast op de vervoersector. Momenteel loopt nog een zaak voor het Europees Hof van Justitie over de kwestie waarbij overheidssteun voor geregeld personenvervoer wordt gekwalificeerd als steunmaatregel <sup>(41)</sup>.

Zoals hieronder gedetailleerder zal worden toegelicht, heeft de Noorse regering volgens de Autoriteit bovendien niet aangetoond of en in welke mate openbare dienstverplichtingen zijn opgelegd aan de gesubsidieerde busvervoerders waardoor ze mogelijk in het nadeel worden gesteld ten opzichte van andere (commerciële) busvervoerders. Daarnaast was de Autoriteit niet gelukkig met het feit dat de aan exploitanten van snelbussen verleende compensatie zou worden beperkt tot de extra kosten als gevolg van de vermeende openbare dienstverplichtingen. In feite wordt met de compensatieregeling als zodanig geen expliciet verband gelegd tussen mogelijke openbare dienstverplichtingen en de compensatie. Dientengevolge kan de Autoriteit niet uitsluiten dat financiële steun uit hoofde van de compensatieregeling de in aanmerking komende exploitanten daadwerkelijk een economisch voordeel kan bieden conform de EER-regelgeving voor overheidssteun.

<sup>(38)</sup> Beschikking van de Raad van 12 maart 2001 houdende verlagingen en vrijstellingen van de accijns op bepaalde minerale oliën die gebruikt worden voor specifieke doeleinden (PB L 84 van 23.3.2001, blz. 23).

<sup>(39)</sup> Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën (PB L 316 van 31.10.1992, blz. 12).

<sup>(40)</sup> Arrest van het Europees Hof van Justitie, zaak C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Jurispr. I-877, rechtsoverweging 13, en zaak C-75/97 België/Commissie [1999] Jurispr. I-3671, rechtsoverweging 23.

<sup>(41)</sup> Arrest van het Europees Hof van Justitie van 8 november 2001, zaak C-53/00, Ferring SA/ACCOSS [2001] Jurispr. I-9067, rechtsoverwegingen 27 en 29.

De steunregeling is ook specifiek aangezien hiermee alleen ondernemingen in de vervoersector worden begunstigd.

Een maatregel valt pas onder artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst als hiermee ook de mededinging wordt vervalst en het handelsverkeer tussen EER-staten nadelig wordt beïnvloed. Wanneer met financiële overheidssteun een onderneming een sterkere positie kan innemen ten opzichte van andere ondernemingen die onderling concurreren binnen de Gemeenschap, kan worden gesteld dat laatstgenoemde ondernemingen nadeel ondervinden van de steun<sup>(42)</sup>. Volgens recente jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie [is het] op het gebied van staatssteun [...] voor een mogelijke ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer tussen lidstaten reeds voldoende, dat de betrokken markt slechts gedeeltelijk openstaat voor mededinging<sup>(43)</sup>.

Wat de mogelijke concurrentieverstorende effecten van de overheidssteun uit hoofde van de compensatieregeling betreft herinnert de Autoriteit aan de juridische bepalingen die van toepassing zijn op personenvervoer. De internationale markt voor personenvervoer is opengesteld via Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen<sup>(44)</sup>. Cabotagerechten werden ingevoerd bij Verordening (EEG) nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn<sup>(45)</sup>, welke vervolgens is vervangen door Verordening (EEG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997 over hetzelfde onderwerp<sup>(46)</sup>.

Krachtens Verordening (EEG) nr. 12/98 van de Raad werden cabotagediensten in personenvervoer, met uitzondering van binnenlandse geregelde diensten, geliberaliseerd op 1 januari 1996. Door deze bepalingen staat de markt open voor mededinging tussen ongeregelde diensten, speciale geregelde diensten en geregelde diensten die worden geleverd tijdens een internationale geregelde dienst.

Volgens een door de Europese Commissie uitgevoerde analyse van de markt voor personenvervoer wordt de markt voor openbaar vervoer binnen de EG steeds meer opengesteld voor mededinging. De Europese Commissie merkt op dat in elf van de vijftien lidstaten wetten of bestuurlijke regelingen zijn ingevoerd waarmee in ieder geval een gedeelte van het stedelijke, regionale en interregionale vervoer per bus en touringcar is opengesteld voor mededinging<sup>(47)</sup>.

Bovendien wijst de Europese Commissie in haar analyse op de regelgeving voor openbare aanbestedingen en met name de nationale wetgeving in EG-lidstaten waarmee de gehele EG-/EER-markt beter toegankelijk zou worden. Tot slot merkte de Europese Commissie op dat vervoerondernemingen in toenemende mate zijn geïnteresseerd in het betreden van binnenlandse markten van andere landen en al tot op zekere hoogte aandelen hebben verworven in nationale busondernemingen of reeds openbaar vervoer buiten hun thuismarkten verzorgen<sup>(48)</sup>.

Zoals de Autoriteit reeds heeft opgemerkt in het besluit tot inleiding van de procedure, verzorgen busvervoerders zowel geregeld als ongeregeld personenvervoer. Zodoende bestaat het risico dat overheidssteun uit hoofde van de compensatieregeling door exploitanten van snelbussen wordt gebruikt voor ongeregelde vervoerdiensten. Zelfs in de markt voor geregeld personenvervoer kan bovendien overheidssteun uit hoofde van de compensatieregeling door de in aanmerking komende exploitanten worden gebruikt om vergelijkbare diensten te bieden in andere landen die dit marktsegment hebben opengesteld voor mededinging.

<sup>(42)</sup> Zaak C-280/00, Altmark Trans GmbH verzoek om een prejudiciële beslissing, aanhangig gemaakt bij het Europees Hof van Justitie: PB C 273 van 23.9.2000, blz. 8.

<sup>(43)</sup> Zaak 730/79, Philip Morris/Commissie [1980] Jurispr. blz. 2671, rechtsoverweging 11.

<sup>(44)</sup> Arrest van 4 april 2001, zaak T-288/97, Regione Friuli Venezia Giulia/Commissie, [2001] Jurispr. II-1169, rechtsoverweging 95.

<sup>(45)</sup> PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1; opgenomen in de EER-Overeenkomst door middel van bijlage XIII, punt 32.

<sup>(46)</sup> PB L 251 van 29.8.1992, blz. 1; opgenomen in de EER-Overeenkomst door middel van bijlage XIII, punt 33a.

<sup>(47)</sup> PB L 004 van 8.1.1992, blz. 10; opgenomen in de EER-Overeenkomst door middel van bijlage XII, punt 33b.

<sup>(48)</sup> Zie het eerste voorstel van de Europese Commissie voor een Verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbardiensteisen en de gunning van openbardienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, COM (2000) 7 def. van 26.7.2000, met name bladzijde 4 van de toelichting: [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en\\_500PC0007.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf). Volgens de informatie in deze toelichting hebben met name Denemarken, Finland en Zweden hun vervoermarkten al opengesteld.



Deze omstandigheden alleen leiden tot de conclusie dat de compensatieregeling waarmee steun wordt verleend aan ondernemingen die geregeld personenvervoer bieden op lokaal, regionaal en interregionaal niveau, de mededinging zou kunnen vervalsen en het handelsverkeer nadelig zou kunnen beïnvloeden in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

Deze conclusie ligt ook in de lijn van de praktijk die de Europese Commissie op dit gebied volgt <sup>(49)</sup>.

Bovendien merkt de Autoriteit op dat uit de informatie van de Noorse regering en uit de gedurende de formele onderzoekprocedure verstrekte informatie en opmerkingen van derden blijkt dat de compensatie voor „niet-gesubsidieerde” busvervoerders daadwerkelijk de mededinging vervalst en het handelsverkeer nadelig beïnvloedt.

Ten eerste toonde informatie die gedurende de formele onderzoekprocedure is verstrekt, aan dat bijna 50 % van de exploitanten die in aanmerking komen voor de compensatieregeling zowel geregelde als ongeregelde diensten leverden. Dientengevolge zouden financiële voordelen die exploitanten van snelbussen ontvangen voor diensten in geregeld personenvervoer kunnen worden aangewend voor andere bedrijfsactiviteiten, zoals de levering van ongeregelde vervoerdiensten.

Ten tweede kan de Autoriteit niet uitsluiten dat in ieder geval op bepaalde routes geregelde en ongeregelde diensten met elkaar concurreren. Wat de concurrentie tussen geregelde en ongeregelde busdiensten betreft stelde de Noorse regering dat geregeld en ongeregeld personenvervoer twee afzonderlijke markten vormden vanwege de verschillende juridische voorwaarden waaronder geregelde en ongeregelde diensten opereren. De Autoriteit merkt echter op dat de daadwerkelijke omvang van de mededinging tussen geregelde en ongeregelde vervoerdiensten niet op een abstracte manier kan worden vastgesteld. Alleen op basis van afzonderlijke routes en afzonderlijke omstandigheden, zoals afstanden en locaties, kan worden bepaald of beide diensten nu wel of niet met elkaar concurreren.

Op basis van de informatie van de Noorse regering en haar opmerkingen ten aanzien van de desbetreffende beweringen van de klager merkt de Autoriteit op dat er een aantal routes lijkt te bestaan waarop zowel geregelde als ongeregelde diensten zich richten. Dit lijkt met name te gelden voor gevallen waarbij de eindbestemming een toeristische locatie of skigebied is of waarbij toeristische attracties zich langs een specifieke route bevinden. Bovendien blijkt uit de verstrekte informatie dat exploitanten die geregelde vervoerdiensten leveren groepen passagiers mochten vervoeren naar speciale excursieplaatsen.

De markt voor ongeregelde diensten (en voor goederen-/pakketvervoer) is volledig geliberaliseerd. Zodoende zal overheidssteun waardoor de mededinging op deze markt wordt vervalst, waarschijnlijk ook een nadelig invloed hebben op het handelsverkeer. Bovendien kan de overheidssteun ook het handelsverkeer nadelig beïnvloeden wat de levering van geregelde vervoerdiensten betreft. Door het feit dat buitenlandse exploitanten die internationaal, geregeld vervoer in Noorwegen verzorgen ook kunnen profiteren van de in het geding zijnde compensatieregeling, worden effecten op het handelsverkeer niet uitgesloten, omdat deze exploitanten toegang kunnen krijgen tot geopende markten in andere EER-staten en geregeld vervoer buiten Noorwegen kunnen verzorgen.

Derhalve concludeert de Autoriteit dat de in het geding zijnde compensatieregeling de mededinging zou kunnen vervalsen en een nadelig effect zou kunnen hebben op het handelsverkeer tussen de partijen bij de EER-Overeenkomst.

Op basis van bovenstaande overwegingen concludeert de Autoriteit dat de in het geding zijnde compensatieregeling overheidssteun vormt in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

<sup>(49)</sup> De Autoriteit merkt op dat Noorse busvervoerders buitenlandse ondernemingen hebben overgenomen die diensten in busvervoer verzorgen. Zie bijvoorbeeld Beschikking van de Commissie van 10 december 1999 (zaak COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) waarbij een concentratie tussen onder andere de Noorse onderneming Schoyen, die zich met name richt op busvervoer, en de Zweedse onderneming Swebus, die vervoer per bus en touringcar verzorgt, verenigbaar met de gemeenschappelijke markt wordt verklaard (gepubliceerd in PC C 11 van 14.1.2000, blz. 6).

## B. KENNISGEVINGSPLICHT EN „STANDSTILL“-VERPLICHTING

Overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst wordt „[d]e Toezichthoudende Autoriteit van de EVA voldoende tijdig op de hoogte gebracht van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen om haar in staat te stellen haar opmerkingen kenbaar te maken. [...] De betrokken staat mag de voorgenomen maatregelen niet uitvoeren alvorens deze procedure heeft geleid tot een definitieve beslissing”.

Deze kennisgevingsplicht en „standstill“-verplichting hebben betrekking op een „nieuwe steunmaatregel”. Aan de andere kant kan „bestaande steun” worden toegewezen totdat de Autoriteit oordeelt dat de desbetreffende steun onverenigbaar is met de werking van de EER-Overeenkomst. Overeenkomstig punt 7.2 van hoofdstuk 7 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun wordt „bestaande steun” gedefinieerd als „pre-EER-steun” (d. w. z. „steunregelingen die van kracht waren op het moment dat de EER-Overeenkomst in werking trad”) en geautoriseerde steun.

Wanneer moet worden vastgesteld of een steunregeling al dan niet dient te worden beschouwd als „nieuwe steunmaatregel” of „bestaande steunmaatregel”, onderzoekt de Autoriteit de relevante juridische bepalingen voor de desbetreffende steunmaatregel, met name de inwerkingtreding van deze bepalingen. De Autoriteit is niet verplicht een economische analyse van de desbetreffende maatregel uit te voeren door deze te vergelijken met steunregelingen die al van kracht waren voordat de nieuwe juridische bepalingen werden ingevoerd.

Dit standpunt wordt bevestigd door de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie.

In de zaak-Namur-Les Assurances oordeelde het Europees Hof van Justitie: „[...] aan de hand van de omvang van de steun en met name van de hoogte van het steunbedrag kan niet op enig tijdstip van het bestaan van de onderneming worden beoordeeld of er sprake is van een nieuwe dan wel van een wijziging van een bestaande steunmaatregel. Om een steunmaatregel als nieuw of gewijzigd aan te merken, is uit te gaan van de bepalingen waarbij in die maatregel is voorzien”<sup>(50)</sup>. (hier onderstreept)

Het feit dat de vorige fiscale vrijstelling, die was gebaseerd op uit hoofde van de Noorse accijnswet goedgekeurde besluiten, werd afgeschaft en een nieuwe compensatieregeling werd ingevoerd, is voldoende om deze compensatieregeling om te vormen tot „nieuwe steunmaatregel” in de zin van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst.

Bovendien is de Autoriteit van mening dat in de in 1999 ingevoerde compensatieregeling is vastgelegd welke activiteiten in aanmerking komen voor steun en met name hoe de compensatie wordt berekend, hetgeen een wezenlijk verschil vormt met de eerdere regelgeving voor fiscale vrijstelling. In dit opzicht merkt de Autoriteit bovenal op dat met de nieuwe regeling exploitanten mogelijk een hogere uitkering ontvangen dan de daadwerkelijk gemaakte kosten als gevolg van de dieselheffing, terwijl bij de vorige vrijstelling van de dieselbelasting de voordelen door deze fiscale vrijstelling per definitie gelijk waren aan deze kosten. De compensatieregeling brengt het risico van overcompensatie met zich mee, aangezien de hoogte van de compensatie niet is gekoppeld aan de werkelijke dieselkosten van de betrokken exploitanten, maar wordt bepaald op basis van de routekilometers die zijn afgelegd door de exploitanten die voor overheidssteun in aanmerking willen komen uit hoofde van de regeling<sup>(51)</sup>.

Naar mening van de Autoriteit diende de compensatieregeling te worden aangemeld overeenkomstig artikel 17, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad, aangezien niet was voldaan aan de voorwaarden van de Verordening<sup>(52)</sup>.

<sup>(50)</sup> Zie de Beschikking van de Commissie betreffende de voortzetting van de hervorming van milieuheffingen, Staatssteun N 575/A/99 — Duitsland, en de recentere Beschikking van de Commissie betreffende de voortzetting van deze maatregelen na maart 2001, Staatssteun N 449/2001 — Duitsland en de nog recentere Beschikking van de Commissie betreffende een subsidieregeling voor langeafstandsdiensten met touringcars, Staatssteun N 588/2002 — Verenigd Koninkrijk.

<sup>(51)</sup> Arrest van het Hof van 9 augustus 1994, zaak C-44/93 Namur-Les Assurances du Crédit SA, [1994] Jurispr. I-3829, rechtsoverweging 28.

<sup>(52)</sup> Op deze kwestie wordt hieronder nader ingegaan.

Derhalve concludeert de Autoriteit dat de in 1999 ingevoerde compensatieregeling een „nieuwe steunmaatregel” vormt die vooraf bij de Autoriteit had moeten worden aangemeld ingevolge artikel 1, lid 3, van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst <sup>(53)</sup>.

Aangezien de in het geding zijnde compensatieregeling niet vooraf bij de Autoriteit is aangemeld, wordt deze steun „om procedureredenen onrechtmatig” beschouwd overeenkomstig hoofdstuk 6 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun.

### C. VERENIGBAARHEID VAN DE COMPENSATIEREGELING VOOR SNELBUSSEN

In het licht van de doelstellingen waarop de Noorse regering wees, beoordeelde de Autoriteit de compensatieregeling voor „niet-gesubsidieerde” busvervoerders uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad (en artikel 49 van de EER-Overeenkomst) en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst in combinatie met de milieurichtsnoeren.

#### 1. VERORDENING (EEG) NR. 1191/69 VAN DE RAAD

##### a) *Juridische kadervoorwaarden*

Krachtens artikel 49 van de EER-Overeenkomst is „[steun m]et deze Overeenkomst verenigbaar die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst”, verbonden, verplichte dienstverrichtingen”.

In Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren <sup>(54)</sup>, als gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 <sup>(55)</sup> en opgenomen in de EER-Overeenkomst, is vastgelegd onder welke voorwaarden compensatiebetalingen voor openbare dienstverplichtingen als verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst kunnen worden beschouwd.

Volgens Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad zijn compensaties voor openbare dienstverplichtingen verenigbaar en hoeven deze niet vooraf te worden aangemeld als deze verplichtingen zijn opgelegd en de hoogte van de compensatie is vastgesteld conform de bepalingen van de Verordening.

Openbare dienstverplichtingen in de zin van de Verordening worden gedefinieerd en opgesomd in artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. Uit artikel 2 van de Verordening volgt dat degelijke verplichtingen alleen mogen worden gecompenseerd als kan worden aangetoond dat deze zijn opgelegd aan de betrokken exploitanten en in strijd zijn met hun commerciële belangen.

Bovendien mogen EVA-staten volgens artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad openbare dienstverplichtingen handhaven om adequate vervoerdiensten te waarborgen met inachtneming van het algemeen belang en de mogelijkheid om andere vervoertechnieken toe te passen. Vervoerondernemingen mogen bij de bevoegde instanties een aanvraag indienen om ontheffing van dergelijke verplichtingen indien deze economische nadelen met zich meebrengen. Artikel 6, lid 2, van de Verordening vereist dat het besluit om een openbare dienstverplichting te handhaven ook voorziet in het toekennen van een compensatie die wordt bepaald overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (zie artikelen 10 tot en met 13 van de Verordening).

<sup>(53)</sup> Zie hieronder voor een gedetailleerde beoordeling van de compensatieregeling uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

<sup>(54)</sup> De conclusies van de Autoriteit sluiten aan bij de praktijk van de Europese Commissie, bijvoorbeeld Staatssteun N 1999/99 — Nederland betreffende fiscale vrijstelling voor gemeentelijke vervoerondernemingen.

<sup>(55)</sup> PB L 156 van 28.6.1969, blz. 1; opgenomen in de EER-Overeenkomst onder punt 4, hoofdstuk I. „Binnenlands vervoer” van bijlage XIII.

**b) Definitie van openbare dienstverplichtingen**

Allereerst merkt de Autoriteit op dat zij niet uitsluit dat de voorwaarden in de Noorse regelgeving op binnenlands personenvervoer in principe als openbare dienstverplichtingen kunnen worden beschouwd in de zin van artikel 2, lid 2 tot en met 5, van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

**c) Oplegging van specifieke openbare dienstverplichtingen aan „niet-gesubsidieerde” busvervoerders**

De Autoriteit is van mening dat op basis van de verstrekte informatie niet kan worden gesteld dat de voorwaarden in de Noorse regelgeving inzake binnenlands personenvervoer zijn opgelegd aan de busvervoerders die profiteren van de compensatieregeling voor snelbussen.

Volgens de Autoriteit is er een wezenlijk verschil tussen „gesubsidieerde” en „niet-gesubsidieerde” busvervoerders, zodat deze verschillend moeten worden beoordeeld uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. Dit verschil vloeit voort uit de juridische kadervoorwaarden die zijn ingesteld onder de Noorse wetgeving. Na een aanbestedingsprocedure waarin de bevoegde autoriteiten aangaven onder welke specifieke voorwaarden exploitanten werden verzocht vervoerdiensten te leveren, werd gekozen voor „gesubsidieerde” exploitanten om geregeld personenvervoer te verzorgen. De geselecteerde exploitanten ontvangen directe overheidssteun in de vorm van compensatie voor de kosten als gevolg van de levering van vervoerdiensten op een niveau dat in de aanbestedingsprocedure is vastgesteld. Als er een contract wordt gesloten met exploitanten die via een aanbestedingsprocedure zijn geselecteerd en die het recht verwerven om op een bepaalde route personen te vervoeren volgens vooraf vastgestelde verplichtingen, kan dit worden beschouwd als een beslissing via welke specifieke openbare dienstverplichtingen worden opgelegd aan de geselecteerde exploitant. Anderzijds hebben „niet-gesubsidieerde” exploitanten zich uit commerciële overwegingen gericht op geregelde vervoerdiensten. Bijgevolg komen dergelijke exploitanten volgens de Noorse wetgeving niet in aanmerking voor directe overheidssteun voor de levering van diensten in geregeld personenvervoer op deze routes.

De Autoriteit is van mening dat de vergunning die de bevoegde autoriteiten hebben verleend aan „niet-gesubsidieerde” busvervoerders voor de levering van diensten in geregeld personenvervoer, niet kan worden beschouwd als een beslissing die vereist is volgens de artikelen 3 en 6 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. Volgens de Autoriteit is de vergunning eerder een voorwaarde voor de levering van diensten in geregeld personenvervoer dan een beslissing via welke de levering van dergelijke diensten wordt opgelegd aan deze exploitanten. Hoewel de vergunning deze busvervoerders verplicht zich te houden aan de voorwaarden in de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer, vormen deze voorwaarden niet noodzakelijkerwijs openbare dienstverplichtingen die aan de betrokken exploitanten worden opgelegd, aangezien deze uit commerciële overwegingen een vergunning voor geregelde vervoerdiensten hebben aangevraagd. Bovendien merkt de Autoriteit op dat het dienstniveau in grote mate lijkt te zijn bepaald door de busvervoerders die een vergunning voor geregeld personenvervoer op een bepaalde route aanvragen en niet door de overheidsdiensten <sup>(56)</sup>.

De Autoriteit is zich ervan bewust dat aanvragen voor vergunningen op bepaalde routes en het dienstniveau dat wordt aangeboden door de busondernemingen en dat in deze vergunningen is vastgelegd, werden ingediend in het kader van juridische kadervoorwaarden volgens welke de exploitanten in kwestie (gedeeltelijk <sup>(57)</sup>) werden gecompenseerd voor kosten als gevolg van de dieselheffing. Het is niet uit te sluiten dat sindsdien andere commerciële veronderstellingen aan de aanvraag van een vergunning voor geregeld personenvervoer ten grondslag liggen en busvervoerders (een gedeelte van) de dieselkosten zelf moeten betalen.

<sup>(56)</sup> PB L 169 van 28.6.1969, blz. 1; opgenomen in de EER-Overeenkomst onder punt 4, hoofdstuk I. „Binnenlands vervoer” van bijlage XIII.

<sup>(57)</sup> Zie bijvoorbeeld de beslissing van de provincie Møre en Romsdal van 6 februari 2002 en de beslissing van de provincie Buskerud van 22 augustus 2001. Beide beslissingen zijn beschikbaar op internet.

De Autoriteit merkt ook op dat de relevante juridische bepalingen (zie paragraaf 19 van de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer) vervoerondernemingen ruimte lijken te bieden om een verzoek in te dienen tot beëindiging van vervoerdiensten op een bepaalde route of tot wijziging van de voorwaarden waaronder de vervoerdiensten worden geleverd. Op basis van een dergelijk verzoek zouden de bevoegde autoriteiten de betrokken exploitant openbaredienstverplichtingen kunnen opleggen als de handhaving van de vervoerdiensten op die route van algemeen belang wordt geacht. Dankzij de toepassing van deze bepaling zouden de Noorse autoriteiten hebben kunnen bepalen welke routes van algemeen belang werden geacht en welke voorwaarden en verplichtingen moesten worden opgelegd aan de betrokken exploitant teneinde een dienstniveau te waarborgen dat de exploitant niet vanuit zijn eigen commerciële belangen zou bieden.

De Autoriteit merkt echter op dat deze bepaling in onderhavig geval niet werd toegepast. Derhalve is de Autoriteit van mening dat de bevoegde overheidsinstanties niet hebben besloten welke openbaredienstverplichtingen moesten worden opgelegd aan bepaalde exploitanten.

**d) *Bepaling van extra kosten in verhouding tot kosten die „niet-gesubsidieerde” busvervoerders maken uit commercieel belang***

De Autoriteit beseft dat er mogelijk geen beroep is gedaan op paragraaf 19 van de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer doordat de compensatieregeling beschikbaar was. Derhalve heeft de Autoriteit onderzocht, op basis van de financiële situatie van de exploitanten, of er kon worden gesteld dat niet-gesubsidieerde busvervoerders verplichtingen op zich hadden genomen zoals beschreven in de vervoerwet en de regelgeving inzake binnenlands personenvervoer, terwijl deze verplichtingen in strijd waren met hun commerciële belangen (met name in gevallen waarin bepaalde routes zonder uitkering uit hoofde van de compensatieregeling verliesgevend zouden zijn).

De Autoriteit sluit niet uit dat commerciële (dus winstgevende) exploitanten in aanmerking kunnen komen voor overheidssteun in de vorm van compensatie voor openbaredienstverplichtingen, zoals de Noorse Vervoerbond beweert. Deze overheidssteun kan echter pas worden beschouwd als verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst als wordt voldaan aan de voorwaarden in Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. (Met name de bijkomende nettokosten als gevolg van de specifieke openbaredienstverplichtingen moeten worden vastgesteld en de hoogte van de compensatie dient dienovereenkomstig te worden berekend.)

Overeenkomstig de „gemeenschappelijke compensatieprocedures” in de artikelen 10 tot en met 13 van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad moet de hoogte van de compensatie worden vastgesteld op basis van de extra kosten van specifieke voorwaarden en verplichtingen (exclusief uitkeringen). Bij de toepassing van deze methode zouden de bevoegde autoriteiten de situatie waarin een exploitant voldoet aan de openbaredienstverplichting, moeten vergelijken met de (werkelijke of hypothetische) situatie waarin de betrokken exploitant vrij had kunnen bepalen of hij de desbetreffende dienst op een zuiver commerciële basis had willen leveren. Teneinde de hoogte van de compensatie te bepalen dienen de bevoegde autoriteiten per geval te beoordelen welke effecten de desbetreffende openbaredienstverplichtingen hebben op kosten en inkomsten.

In dit verband merkt de Autoriteit op dat de in het geding zijnde compensatieregeling geen ruimte biedt voor een dergelijke beoordeling. Derhalve kan zij zich niet goed voorstellen hoe de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen voldoet aan de voorwaarden in Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

Bovendien merkt de Autoriteit op dat uit de informatie van de Noorse regering en de Noorse Vervoerbond niet duidelijk blijkt hoeveel de extra kosten als gevolg van alle vermeende openbaredienstverplichtingen en de extra kosten voor individuele vervoerders bedragen. In dit verband merkt de Autoriteit op dat voor sommige verplichtingen (zoals de onvoorwaardelijke verplichting tot vervoer) geen ramingen voor extra kosten werden ingediend. Daarnaast hoeven enkele verplichtingen waarop de Noorse regering en de Noorse Vervoerbond wijzen volgens de Autoriteit niet per definitie te leiden tot extra kosten in vergelijking met situaties waarin de betrokken exploitanten zouden handelen uit commercieel eigenbelang (bijvoorbeeld de voorwaarde dat informatie over dienstregelingen duidelijk moet worden gepubliceerd). Uit aanvullende voorwaarden lijken ook extra inkomsten voort te vloeien die zouden moeten worden afgetrokken van de extra kosten. Er is echter geen informatie verstrekt over mogelijke extra opbrengsten ten gevolge van de verplichtingen waarnaar de Noorse Vervoerbond verwees.

Bijgevolg is de Autoriteit van mening dat de Noorse regering niet heeft aangetoond dat extra kosten voortvloeien uit alle vermeende openbaredienstverplichtingen voor alle vermeende exploitanten aan wie dergelijke verplichtingen worden opgelegd.

**e) *Compensatie beperkt tot de extra nettokosten als gevolg van openbaredienstverplichtingen***

De Noorse regering voerde aan dat de compensatieregeling niet kon leiden tot overcompensatie voor exploitanten van snelbussen aangezien de compensatie altijd minder zou zijn dan de kosten die voortvloeien uit de dieselheffing.

Bij de beoordeling of de compensatieregeling verenigbaar is met Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad is het irrelevant of de kosten die voortvloeien uit de dieselheffing slechts gedeeltelijk worden gedekt door de compensatie: deze kosten voor exploitanten van snelbussen zijn namelijk mogelijk niet gelijk aan de kosten die voortvloeien uit de vermeende openbaredienstverplichtingen.

Zoals hierboven is opgemerkt, bestond de verstrekte informatie alleen uit ramingen voor bepaalde verplichtingen en bepaalde exploitanten. Bepaalde verplichtingen waarop de Noorse Vervoerbond wees, lijken van toepassing op alle geregelde vervoerdiensten (bijvoorbeeld onvoorwaardelijke verplichting tot vervoer, inzet van voldoende bussen, publicatie in het „Rutebok”), terwijl andere verplichtingen alleen lijken te gelden voor een bepaald aantal exploitanten (bijvoorbeeld gebruik van specifieke eindstations, gebruik van specifieke halteplaatsen, voorwaarde dat bushaltes worden voorzien van informatieborden, prioriteit voor bepaalde groepen passagiers, gebruik van buskaartjes, kaartjesautomaten die zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten) <sup>(58)</sup>.

Derhalve kunnen er per busvervoerder en per route aanzienlijke verschillen zijn met betrekking tot de vraag onder welke voorwaarden geregelde vervoerdiensten worden geleverd en voor welke extra (netto)-kosten de betrokken busvervoerders mogelijk worden gesteld. Anderzijds wordt de hoogte van de compensatie vastgesteld op basis van de kilometerproductie. Dit bedrag is niet afhankelijk van de vraag of er al dan niet specifieke verplichtingen bestaan en hoeveel de kosten bedragen die voortvloeien uit deze verplichtingen.

Derhalve heeft de Noorse regering niet aangetoond dat de overheidssteun uit hoofde van de compensatieregeling niet leidt tot overcompensatie van kosten voor vermeende openbaredienstverplichtingen waarvoor de betrokken exploitanten komen te staan.

**f) *Conclusies betreffende de beoordeling uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en eindopmerkingen***

In het licht van bovenstaande omstandigheden concludeert de Autoriteit dat de voorwaarden waaronder exploitanten van snelbussen diensten in geregeld personenvervoer verzorgen niet op abstracte wijze kunnen worden beschouwd als openbaredienstverplichtingen die de desbetreffende exploitanten worden opgelegd. Bovendien heeft de Noorse regering niet aangetoond dat de vermeende openbaredienstverplichtingen tot extra kosten leidden (en deze kosten niet gekwantificeerd) en dat de uitkering aan snelbussen uit hoofde van de compensatieregeling was beperkt tot deze extra kosten. Derhalve is de Autoriteit van mening dat de voorwaarden in Verordening (EEG) nr. 1191/69 niet zijn nageleefd.

Ervan uitgaande dat de compensatieregeling direct zou kunnen worden beoordeeld uit hoofde van artikel 49 van de EER-Overeenkomst <sup>(59)</sup>, is de Autoriteit van mening dat de compensatieregeling niet verenigbaar is met deze bepaling, aangezien de Noorse regering niet heeft aangetoond dat de compensatie nodig was en in verhouding stond tot de levering van een openbare dienst.

<sup>(58)</sup> Als exploitanten een vergunning hebben aangevraagd vóór 1 januari 1999, zijn ze volledig vrijgesteld van de dieselheffing. Als vergunningen daarentegen na deze datum zijn toegewezen, dienen exploitanten in principe de dieselheffing te betalen, waarbij ze recht hebben op een uitkering uit hoofde van de in het geding zijnde compensatieregeling. Zodoende worden ze slechts gedeeltelijk gecompenseerd voor de kosten als gevolg van de dieselheffing.

<sup>(59)</sup> Het verschil in de voorwaarden waaronder vervoerdiensten worden geleverd, blijkt uit de informatie van de Noorse Vervoerbond met betrekking tot de kosten van openbaredienstverplichtingen en de voorwaarden in afzonderlijke vergunningen.

De Autoriteit wil graag erop wijzen dat bovenstaande conclusie niet betekent dat geregeld personenvervoer met snelbussen niet mag worden gecompenseerd voor de kosten die voortvloeien uit daadwerkelijk opgelegde openbaredienstverplichtingen. Het hangt af van een individuele beoordeling door de bevoegde autoriteiten van de omstandigheden op de desbetreffende routes of en in welke mate openbaredienstverplichtingen worden of kunnen worden opgelegd aan de desbetreffende exploitant. Vervolgens kan dan worden bepaald wat de extra kosten als gevolg van deze verplichtingen zijn zodat deze extra kosten kunnen worden gecompenseerd. Zonder een dergelijke individuele beoordeling door de bevoegde nationale autoriteiten kan de Autoriteit zich niet voorstellen hoe de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen kan worden beschouwd als verenigbaar met de EER-regelgeving voor overheidssteun.

Tot slot kent de Autoriteit geen enkele beschikking van de Europese Commissie waarin steun wordt goedgekeurd die vergelijkbaar is met de steun die is verleend uit hoofde van de in het geding zijnde compensatieregeling op basis van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. Integendeel, uit een recente beschikking van de Commissie betreffende subsidies voor langeafstandsdiensten met touringcars in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat de Europese Commissie groot belang hechtte aan het risico van een mogelijke overcompensatie bij de beoordeling of uitkeringen voor openbaredienstverplichtingen verenigbaar zijn met Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. De Europese Commissie was van mening dat de subsidieregeling als zodanig, volgens welke subsidies werden berekend op basis van het aantal afgelegde kilometers zonder te kijken naar de werkelijke kosten die voortvloeien uit openbaredienstverplichtingen, toch nog een risico voor overcompensatie inhield. Pas toen de Britse autoriteiten mechanismen hadden ingevoerd waarmee werd gegarandeerd dat verleende subsidies niet konden leiden tot overcompensatie op algemeen niveau en op het niveau van individuele exploitanten die subsidies ontvangen, oordeelde de Europese Commissie dat de subsidieregeling voldeed aan de voorwaarden van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad <sup>(60)</sup>.

## 2. ARTIKEL 61, LID 3, ONDER C), VAN DE EER-OVEREENKOMST IN COMBINATIE MET DE MILIEURICHTSNOEREN

De Autoriteit heeft aan de hand van de aanvullende informatie van de Noorse regering onderzocht of de compensatieregeling niet in aanmerking kan komen voor een vrijstelling uit hoofde van artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst in combinatie met hoofdstuk 15 van haar richtsnoeren voor overheidssteun — Steun voor milieubescherming.

Allereerst dient eraan te worden herinnerd dat nieuwe milieurichtsnoeren zijn goedgekeurd nadat de Autoriteit had besloten de formele onderzoekprocedure in te leiden <sup>(61)</sup>.

Ingevolge punt 73 van het nieuwe hoofdstuk 15 in de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun zijn de nieuwe richtsnoeren van toepassing vanaf de dag waarop zij zijn aangenomen (23 mei 2001). Ingevolge punt 74 van het nieuwe hoofdstuk 15 in de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun zal de Autoriteit de richtsnoeren van 1994 <sup>(62)</sup> toepassen op niet-aangemelde steunmaatregelen indien de steun is toegekend voordat de nieuwe richtsnoeren werden goedgekeurd. Indien steun is toegekend nadat de nieuwe richtsnoeren werden goedgekeurd, zal de Autoriteit de nieuwe richtsnoeren toepassen.

Zoals hierboven is gesteld, vormt de compensatieregeling een nieuwe steunmaatregel die de Noorse regering niet heeft aangemeld bij de Autoriteit. Er is dus sprake van een niet-aangemelde steunmaatregel in de zin van punt 74 van de nieuwe milieurichtsnoeren.

Bijgevolg heeft de Autoriteit de compensatieregeling voor de periode tussen 1 januari 1999 en 22 mei 2001 uit hoofde van de milieurichtsnoeren van 1994 en de periode vanaf 23 mei 2001 uit hoofde van de nieuwe milieurichtsnoeren beoordeeld.

<sup>(60)</sup> In dit verband merkt de Autoriteit ook op dat het volgens de recente conclusie van advocaat-generaal Léger in de zaak-Altmark Trans niet is toegestaan om zich te beroepen op de basisbepalingen van het EG-Verdrag betreffende subsidies voor openbaredienstverplichtingen (zie eerste conclusie van 19 maart 2002, paragraaf 114-117, nog niet gerapporteerd).

<sup>(61)</sup> Staatssteun N 588/2002 - Verenigd Koninkrijk.

<sup>(62)</sup> Besluit van de Autoriteit van 23 mei 2001, Besluit nr. 152/01/COL, gepubliceerd in PB L 237 van 6.9.2001, blz. 16.

a) **Beoordeling van de compensatieregeling uit hoofde van de milieurichtsnoeren van 1994**

Ingevolge punt 15.4.3 van de milieurichtsnoeren van de Autoriteit van 1994 kan goedkeuring worden verleend aan exploitatiesteun op het gebied van afvalbeheer en de vermindering van milieuheffingen. In haar richtsnoeren voor overheidssteun verbindt de Autoriteit hieraan wel de voorwaarde dat de compensatie in beginsel alleen mag worden verleend om de extra productiekosten te vergoeden en dat zij tijdelijk en degressief van aard moet zijn teneinde sneller tot een vermindering van de vervuiling of een rationeler gebruik van hulpbronnen te komen. Deze tijdelijke vrijstelling van nieuwe milieuheffingen kan worden toegestaan om een verlies van concurrentievermogen goed te maken, met name op internationaal niveau. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de tegenprestatie die van de betrokken bedrijven wordt verlangd om de door hen veroorzaakte vervuiling te beperken.

(1) *Beperking van de steun tot extra productiekosten*

Gedurende de formele onderzoekprocedure overlegde de Noorse regering cijfers voor de totale uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling in verhouding tot de opbrengsten uit de dieselheffing. Deze cijfers, die zijn bijgesteld op basis van de recente begrotingsvoorstellen van de Noorse regering, worden weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Compensatiebetalingen (herzien)	n.b.	64,0 miljoen	71,7 miljoen	40,8 miljoen	29,0 miljoen
Opbrengsten uit dieselheffing (incl. BTW) <sup>(1)</sup>	n.b.	64,0 miljoen	66,0 miljoen	53,0 miljoen	51,0 miljoen

<sup>(1)</sup> Deze cijfers weerspiegelen niet de daadwerkelijke opbrengsten uit de inning van dieselheffing onder „niet-gesubsidieerde” busvervoerders, maar zijn berekend op basis van het brandstofverbruik van de zuinigste voertuigen.

De Noorse regering beweerde dat de opbrengsten uit de dieselheffing hoger waren dan de uitgaven uit hoofde van de compensatieregeling. Bijgevolg bedroeg het algemene compensatieniveau volgens de Noorse regering altijd minder dan 100 %.

In dit verband stelden de Noorse autoriteiten dat de inkomsten uit de dieselheffing in werkelijkheid hoger zouden zijn dan het bedrag dat in bovenstaande tabel is vermeld. Volgens de Noorse autoriteiten was het aan de Autoriteit doorgegeven bedrag aan inkomsten niet gebaseerd op de dieselheffing die daadwerkelijk was geïnd onder niet-gesubsidieerde busvervoerders, maar berekend op basis van de veronderstelling dat de betrokken busvervoerders de zuinigste voertuigen zouden gebruiken (met een brandstofverbruik van 0,315 liter per km). Naar mening van de Noorse autoriteiten beschikten niet alle busvervoerders over dergelijke voertuigen. Indien vervoerders in werkelijkheid meer diesel verbruikten dan werd verondersteld voor de berekening van de inkomsten, kan het cijfer voor de inkomsten uit de dieselheffing hoger zijn. In dat geval zou de hoogte van de compensatie en dus de steunintensiteit in werkelijkheid lager zijn dan die welke was berekend op basis van de cijfers van de Noorse autoriteiten.

Doordat verificerbare informatie ontbreekt over de exacte inkomsten uit de inning van de dieselheffing onder gesubsidieerde exploitanten van snelbussen, kan de Autoriteit zich alleen baseren op de cijfers die de Noorse regering heeft verstrekt (zie bovenstaande tabel). Op basis van deze cijfers zou de hoogte van de compensatie neerkomen op 100 % in 1999, ongeveer 109 % in 2000 en 77 % in 2001. Bijgevolg zou de hoogte van de compensatie op basis van bovenstaande cijfers in de periode 1999-2001 gemiddeld 95,3 % bedragen.



De Autoriteit betreurt dat zij niet de exacte hoogte van de compensatie kan bepalen op basis van de cijfers van de Noorse regering. Ondanks de resterende onzekerheden kan de Autoriteit echter concluderen dat het bedrag van de uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling gemiddeld gezien beperkt was tot de extra kosten (kosten als gevolg van de dieselheffing, inclusief BTW <sup>(63)</sup>). Bovendien neemt de Autoriteit nota van de verzekering van de Noorse regering dat uit hoofde van de regeling toegewezen bedragen waarmee het benodigde bedrag als compensatie voor het verbruik op basis van de zuinigste voertuigen zou worden overschreden, niet zouden worden uitbetaald. De Autoriteit neemt ook nota van de mededeling van de Noorse regering dat kosten als gevolg van steun- en positieritten niet volledig zouden worden gecompenseerd.

(2) *Tijdelijke en degressieve vrijstelling van nieuwe milieuheffingen teneinde sneller tot een vermindering van de vervuiling of een rationeler gebruik van hulpbronnen te komen*

De Autoriteit merkt op dat de compensatieregeling als zodanig niet tot een bepaalde tijd is beperkt. De voortzetting van de compensatieregeling hangt af van de jaarlijkse begrotingsvoorstellen van de Noorse regering en de jaarlijkse begrotingsbesluiten van het Noorse parlement. Het uit hoofde van de milieuricht-snoeren van 1994 onderzochte gedeelte van de compensatieregeling heeft echter wel een beperkte duur (van 1 januari 1999 tot en met 22 mei 2001 of ongeveer 2,5 jaar) <sup>(64)</sup>.

Op basis van de cijfers van de Noorse regering merkt de Autoriteit op dat de aan de compensatieregeling toegewezen bedragen tussen 1999 en 2001 daalden (van 64 miljoen NOK in 1999 tot 40,8 miljoen NOK in 2001). Op basis van de cijfers van de Noorse regering <sup>(65)</sup> daalde het compensatieniveau in de periode 1999-2001 van 100 % in 1999 naar 77 % in 2001. Als rekening zou worden gehouden met de hoogte van een uitkering uit hoofde van de compensatieregeling in 2002 (56,9 %), is een zekere dalende trend zichtbaar. In dit verband dient echter te worden opgemerkt dat de Europese Commissie in haar praktijk niet vereist dat regelingen strikt verenigbaar met het degressiviteitsbeginsel zijn <sup>(66)</sup>.

Aan de andere kant was de compensatie gedurende deze periode bijzonder hoog. Op basis van de cijfers van de Noorse regering bedroeg de compensatie gemiddeld 95,3 % <sup>(67)</sup>. Zoals hierboven is uiteengezet, weerspiegelt dit percentage niet noodzakelijkerwijs het daadwerkelijke compensatieniveau, aangezien deze cijfers worden geraamd op basis van het veronderstelde dieselverbruik van alleen de zuinigste voertuigen.

Er zij aan herinnerd dat de uitkering alleen een groot gedeelte van de kosten als gevolg van de dieselheffing dekte indien exploitanten beschikten over een wagenpark dat grotendeels bestond uit hetgeen wordt beschouwd als de zuinigste voertuigen. In vergelijking met de situatie van vóór 1999, waarbij busvervoerders volledig waren vrijgesteld van de dieselheffing, mag redelijkerwijs worden verondersteld dat exploitanten zouden worden aangezet om extra kosten te beperken en dus het bestaande wagenpark te vervangen door nieuwe, zuinige voertuigen. De Autoriteit betreurt dat de Noorse regering geen informatie heeft verstrekt over hetgeen voor de regeling in aanmerking komende exploitanten hebben gedaan nadat de fiscale vrijstelling werd afgeschaft en de compensatieregeling werd ingevoerd, met name of ze hebben geïnvesteerd in milieuvriendelijker voertuigen. De Autoriteit is zich er echter van bewust dat toelaatbare steun niet was gebonden aan een vast plafond volgens de milieurichtsnoeren van 1994. Uit de praktijk van de Commissie uit hoofde van de milieurichtsnoeren van 1994 blijkt dat kan worden gesteld dat aan de voorwaarden voor het stimulerende effect van de desbetreffende belastingmaatregel is voldaan, aangezien de belasting niet volledig werd gecompenseerd door de fiscale vrijstelling. In dergelijke omstandigheden was de Europese Commissie van mening dat de belasting zelf de begunstigen aanzette tot het beperken van door hen veroorzaakte milieuvuiling <sup>(68)</sup>.

<sup>(63)</sup> Gepubliceerd in PB L 231 van 3.9.1994.

<sup>(64)</sup> Deze cijfers weerspiegelen niet de daadwerkelijke opbrengsten uit de inning van dieselheffing onder „niet-gesubsidi-eerde” busvervoerders, maar zijn berekend op basis van het brandstofverbruik van de zuinigste voertuigen.

<sup>(65)</sup> De extra kosten als gevolg van de afschaffing van de vrijstelling van de dieselheffing bestaan uit de dieselheffing zelf en de BTW over deze heffing. Er dient te worden benadrukt dat de extra kosten echter niet de BTW over de diesel-prijs als zodanig omvatten.

<sup>(66)</sup> Zie Staatssteun NN 75/2002 - Finland, waarbij de Commissie oordeelde dat werd voldaan aan de voorwaarde ten aanzien van de tijdelijke aard van de steunmaatregel, aangezien de duur van de in het kader van de milieuricht-snoeren van 1994 onderzochte regeling was beperkt tot ongeveer vier jaar. Zie ook Staatssteun NN 3/A/2001 en NN 4/A/2001 - Zweden, waarbij de Europese Commissie oordeelde dat de „kwestie of de steun tijdelijk was irrele-vant wordt”.

<sup>(67)</sup> Zie bladzijde 33 voor een uitleg van de manier waarop het compensatieniveau wordt berekend.

<sup>(68)</sup> Zie de beschikking van de Commissie.

(3) *Noodzaak om verloren concurrentievermogen te compenseren*

Volgens de richtsnoeren kan een tijdelijke vrijstelling van milieuheffingen worden toegestaan als verloren concurrentievermogen dient te worden gecompenseerd.

Nadat de vrijstelling van de dieselheffing voor busvervoerders was afschaft, werden ondernemingen die diensten in geregeld personenvervoer leverden voor hogere kosten gesteld. Deze stijging werd door de Noorse autoriteiten geschat op 8 % van de totale kosten van ondernemingen per km. Exploitanten van snelbussen concurreren om passagiers die anders de personenauto zouden nemen. Openbaar vervoer is minder belastend voor het milieu dan het gebruik van een personenauto. Volgens studies over de externe kosten van vervoer in Europa (onder andere in Noorwegen) zijn de gemiddelde kosten als gevolg van auto-gebruik (inclusief externe factoren als luchtvervuiling, klimaatverandering en ongevallen) meer dan tweemaal zo hoog dan de externe kosten als gevolg van busgebruik <sup>(69)</sup>. Er bestaat momenteel geen alomvattend systeem waarmee wordt gegarandeerd dat deze externe kosten volledig worden geïntegreerd binnen de verschillende vervoerwijzen en zodoende verrekend in de marktprijzen. Volgens de Noorse regering vertegenwoordigen de kosten voor het gebruik van de personenauto momenteel niet de externe kosten die door dit vervoermiddel worden veroorzaakt. De compensatie voor exploitanten van geregeld personenvervoer zou derhalve kunnen worden geïnterpreteerd als compensatie voor onbetaalde, externe kosten die worden veroorzaakt door het gebruik van personenauto's. Een dergelijke maatregel vormt de op één na beste oplossing als er geen alomvattend systeem is waarmee kan worden berekend welke externe kosten door dit vervoersysteem worden veroorzaakt. Gezien de specifieke eigenschappen van de markt voor geregeld personenvervoer is de Autoriteit van mening dat maatregelen mogen worden getroffen om de concurrentiepositie van geregeld personenvervoer te beschermen ten opzichte van het gebruik van de personenauto als alternatief transportmiddel.

(4) *Compensatieregeling die niet in strijd is met het algemeen belang*

Tot slot wijst de Autoriteit op het feit dat de steun aan lokaal en regionaal personenvervoer in het algemeen belang van de overeenkomstsluitende partijen is. In haar mededeling van 10 juli 1998 betreffende de ontwikkeling van het „Citizen's network” stelde de Europese Commissie dat een „goed functionerend Europees vervoersysteem niet zonder goed, duurzaam personenvervoer kan. Het levert een bijdrage aan de economische ontwikkeling en werkgelegenheid en vermindert files. Het is beter voor het milieu doordat minder energie wordt verbruikt, minder lawaai wordt geproduceerd en minder milieuvuilende stoffen worden uitgestoten. Het vermindert sociale uitsluiting doordat mensen zonder gebruik van de auto toegang hebben tot banen, scholen, winkels, medische faciliteiten en vrijetijdsactiviteiten, waarbij wordt erkend dat vrouwen, jongeren, ouderen, werklozen en gehandicapten bijzonder afhankelijk van het openbaar vervoer zijn”.

Op basis van deze overwegingen keurde de Europese Commissie onder andere een fiscale vrijstelling goed voor ondernemingen voor lokaal personenvervoer in Duitsland <sup>(70)</sup>. Net als in de onderhavige zaak werden alleen ondernemingen voor gepland/geregeld passagiervervoer vrijgesteld van de heffing op minerale olie in Duitsland, terwijl diensten in ongeregeld vervoer de heffing wel moesten betalen.

De klager beweerde dat de compensatieregeling de mededinging tussen ondernemingen voor geregeld personenvervoer en ondernemingen voor ongeregelde vervoerdiensten zou verstoren. In dit verband wees hij met name op bepaalde routes waarop exploitanten van geregeld personenvervoer en exploitanten van ongeregelde vervoerdiensten direct zouden concurreren.

Zoals hierboven is uitgelegd, deelt de Autoriteit deze mening. Volgens de Autoriteit zijn de concurrentieverstorende effecten van de compensatieregeling echter niet meer dan hetgeen nodig is om de doelstellingen van de regeling te bereiken.

<sup>(69)</sup> Zie bladzijde 33 voor een uitleg van de manier waarop het compensatieniveau wordt berekend.

<sup>(70)</sup> Zie bijvoorbeeld Staatssteun NN 3/A/2001 en NN/4/2001 - Zweden: „Voortzetting van het CO<sub>2</sub>-heffingstelsel”. Dit stelsel werd gedeeltelijk volgens de milieurichtsnoeren van 1994 en gedeeltelijk volgens de nieuwe milieurichtsnoeren beoordeeld; Staatssteun N 575/A/1999 - Duitsland: „Voortzetting van de hervorming van de milieuheffingen”.

Deze cijfers zijn gebaseerd op een studie van INFRAS en IWW uit 2000. Hiernaar wordt verwezen in het recente witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”.

In dit verband merkt de Autoriteit op dat exploitanten die voor steun uit hoofde van de compensatieregeling in aanmerking komen, geregeld personenvervoer verzorgen op basis van een vergunning die door de lokale autoriteiten is afgegeven. Bij het afgeven van een vergunning wordt rekening gehouden met het algemeen belang wat een adequaat aanbod van vervoerdiensten betreft. Snelbussen kunnen derhalve worden beschouwd als integraal onderdeel van het openbaarvervoersysteem in Noorwegen. Snelbussen zijn vaak de enige vorm van openbaar vervoer en ook het enige alternatief voor de personenauto. Door deze omstandigheden is overheidssteun aan snelbussen gerechtvaardigd met betrekking tot de levering van diensten in geregeld personenvervoer.

Het feit dat op sommige routes ongeregeld vervoer concurreert met geregeld vervoer, heeft geen invloed op de totale beoordeling. De liberalisering van de markt voor ongeregelde vervoerdiensten kan ertoe leiden dat diensten van ondernemingen voor geregeld en ongeregeld vervoer elkaar gaan overlappen. Dit doet echter niets af aan het feit dat exploitanten van snelbussen moeten worden gecompenseerd in verband met het gebruik van de personenauto als belangrijkste vervoermiddel.

Wat de verstoring van de mededinging tussen geregelde en ongeregelde vervoerdiensten betreft wijst de Autoriteit ook erop dat de Noorse autoriteiten hebben gegarandeerd dat compensatie alleen wordt verleend voor geregeld personenvervoer. Bijgevolg komen de exploitanten van snelbussen die ongeregelde vervoerdiensten leveren niet in aanmerking voor uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling. Met betrekking tot de vermeende concurrentieverstorende effecten als gevolg van het feit dat busvervoerders hun routes aanpassen om personen naar toeristische locaties te brengen, is de Autoriteit van mening dat de aanpassing van routes om in te spelen op een gewijzigde vraag niets afdoet aan het feit dat de desbetreffende dienst wordt gekwalificeerd als „geregelde dienst” in de zin van artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad <sup>(71)</sup>. Bovendien zijn volgens de Noorse autoriteiten afwijkingen van de oorspronkelijke regeling alleen goedgekeurd als onderdeel van openbaardienstverplichtingen die zijn vastgelegd in de vergunning van de betrokken exploitant. Bijgevolg zouden deze vervoerdiensten nog steeds deel uitmaken van de door de desbetreffende exploitant geleverde diensten in geregeld personenvervoer. Het feit dat sommige geregelde routes naar een toeristische locatie kunnen leiden, maakt van een geregelde vervoerdienst geen ongeregelde dienst. Bovendien lijken de vermeende concurrentieverstorende effecten door steun- en positieritten waarmee exploitanten van snelbussen toeristische diensten aanbieden aan groepen passagiers, niet te worden veroorzaakt door de toepassing van de compensatieregeling als zodanig. Indien dergelijke diensten, zoals hiernaar wordt verwezen door de klager, zouden worden gekwalificeerd als „ongeregelde diensten” in de zin van artikel 2, lid 3, van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad, zouden ze niet in aanmerking komen voor compensatie.

Gezien alle bovenstaande overwegingen is de Autoriteit van mening dat de concurrentieverstorende effecten als gevolg van de compensatieregeling beperkt worden tot hetgeen nodig is om de gewenste doelstelling te bereiken, namelijk om het concurrentievermogen van het geregeld personenvervoer ten opzichte van de personenauto te behouden.

#### **b) *Beoordeling uit hoofde van de nieuwe milieurichtsnoeren***

De nieuwe milieurichtsnoeren bevatten de specifieke regels die van toepassing zijn op alle exploitatiesteun in de vorm van belastingverlaging of -vrijstelling. In punt 42 wordt bepaald: „Bij de invoering van belastingen op bepaalde activiteiten uit milieuoverwegingen kunnen de EVA-staten het noodzakelijk achten bepaalde ondernemingen tijdelijk vrijstelling te verlenen, met name wegens het ontbreken van harmonisatie op Europees niveau of in verband met tijdelijke risico's van verlies van internationaal concurrentievermogen van bepaalde ondernemingen. [...] Wanneer wordt beoordeeld of voor dergelijke maatregelen een uitzondering kan worden gemaakt op het algemene verbod op staatssteun dat is vervat in artikel 61, lid 1, moet worden nagegaan of de belasting overeenkomt met een belasting die in de Europese Gemeenschap wordt geheven op grond van een communautair besluit. Dit aspect is doorslaggevend voor de vraag of de internationale concurrentiepositie van de belastingbetaler al dan niet wordt verzwakt.”

<sup>(71)</sup> Staatssteun N 575/A/99 - Duitsland „Voortzetting van de hervorming van de milieueffingen” en Staatssteun N 449/2001 - Duitsland „Voorzetting van de hervorming van de milieueffingen na 31 maart 2002”, beschikbaar op internet: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/industrie/n575a-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf).

(1) *Vrijstelling voor tien jaar van nieuwe milieuheffingen die overeenkomen met geharmoniseerde communautaire belastingen*

Ingevolge punt 46.1 (b) van de milieurichtsnoeren kunnen vrijstellingen van nieuwe milieuheffingen zijn gerechtvaardigd voor een periode van tien jaar zonder degressiviteit wanneer een heffing betrekking heeft op een belasting die overeenkomt met een geharmoniseerde communautaire belasting, hoger is dan voorgeschreven in de communautaire wetgeving en het bedrag dat na de verlaging daadwerkelijk door de ondernemingen wordt betaald, hoger is dan het communautaire minimum, zodat ondernemingen worden aangespoord meer te doen aan milieubescherming.

Tegen deze achtergrond heeft de Autoriteit beoordeeld of de tarieven voor de dieselbelasting uit hoofde van de Noorse wetgeving hoger waren dan de binnen de Europese Gemeenschap geldende tarieven.

Ingevolge artikel 5, lid 1, van Richtlijn 92/82/EEG is het minimumtarief voor diesel (gasolie dat als drijfgas wordt gebruikt) vastgesteld op 245 EUR per 1000 liter (of 0,245 EUR per liter). Uitgedrukt in NOK bedroeg het minimumtarief voor minerale olie 2,037 NOK per liter in 2001 <sup>(72)</sup> en 1,96 NOK per liter in 2002 <sup>(73)</sup>.

De geldende tarieven voor de dieselheffing in Noorwegen bedroegen 3,44 NOK per liter in 2001 (gewogen gemiddelde gedurende de periode waarin de nieuwe milieurichtsnoeren van kracht waren) en 3,43 NOK per liter in 2002. Deze tarieven liggen boven de tarieven die binnen de Europese Gemeenschap gelden.

Bovendien heeft de Autoriteit beoordeeld of busvervoerders die onder de dieselheffing vielen maar ook profiteerden van de in het geding zijnde compensatieregeling, nog steeds meer betaalden dan het minimumtarief voor diesel zoals vastgelegd in de communautaire richtlijn betreffende minerale oliën.

Op basis van de geldende tarieven voor dieselheffing (inclusief BTW) voor 2001 en 2002 en de hoogte van de compensatie (steunintensiteit), waarnaar wordt verwezen in bovenstaande tabel <sup>(74)</sup>, heeft de Autoriteit berekend welk tarief gesubsidieerde exploitanten daadwerkelijk betaalden voor de dieselheffing. Deze berekening geeft het volgende beeld: voor 2001 werd berekend dat busvervoerders daadwerkelijk 0,79 NOK aan belasting betaalden <sup>(75)</sup>. Dit was minder dan het geldende communautaire minimumtarief voor minerale olie, dat 2,037 NOK per liter bedroeg. Voor 2002 werd berekend dat busvervoerders daadwerkelijk 1,47 NOK aan belasting betaalden <sup>(76)</sup>. Dit was minder dan het geldende communautaire minimumtarief voor minerale olie, dat 1,96 NOK per liter bedroeg.

Hoewel het daadwerkelijke compensatieniveau lager kan zijn dan blijkt uit de cijfers van de Noorse regering, beschikt de Autoriteit in dit verband niet over exacte informatie op basis waarvan zij kan concluderen dat de exploitanten van snelbussen daadwerkelijk meer hebben betaald dan het communautaire minimum.

Derhalve is de Autoriteit van oordeel dat in de onderhavige zaak een vrijstelling voor tien jaar niet gerechtvaardigd is.

<sup>(72)</sup> In artikel 2, lid 1, wordt bepaald: „Aan het geregelde karakter van het vervoer wordt geen afbreuk gedaan door eventuele aanpassingen van de exploitatievoorwaarden.”

<sup>(73)</sup> Deze berekening is gebaseerd op een wisselkoers van 8,3145 NOK = 1 EUR, zoals vastgesteld door de Autoriteit voor 2001.

Deze berekening is gebaseerd op een wisselkoers van 8,0105 NOK = 1 EUR, zoals vastgesteld door de Autoriteit voor 2002. Zie de homepage van de Autoriteit op <http://www.efasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

<sup>(74)</sup> Zie bladzijde 33 voor een uitleg van de manier waarop het compensatieniveau wordt berekend.

<sup>(75)</sup> Dit komt overeen met een compensatieniveau van 77 % (waarbij de daadwerkelijk betaalde belasting 23 % van het geldende belastingtarief bedraagt). Het geldende belastingtarief werd van 1 januari 2001 tot 30 juni 2001 vastgesteld op 3,77 NOK per liter en vanaf 1 juli 2001 op 3,37 NOK per liter. Het gewogen gemiddelde van het belastingtarief bedroeg ongeveer 3,44 NOK per liter voor de periode waarin de nieuwe milieurichtsnoeren van kracht waren.

<sup>(76)</sup> Dit komt overeen met een compensatieniveau van 57 % (waarbij de daadwerkelijk betaalde belasting 43 % van het geldende belastingtarief bedraagt). Het tarief voor 2002 werd vastgesteld op 3,43 NOK per liter.

(2) *Vrijstelling voor vijf jaar van nieuwe milieuheffingen die overeenkomen met communautaire belastingen*

Ingevolge punt 48, tweede alinea, van de milieurichtsnoeren „kan de EVA-staat echter exploitatiesteun toekennen overeenkomstig de punten 40 en 41 indien de verlaging voldoet aan de in die punten gestelde voorwaarden. Wanneer de belasting overeenkomt met een geharmoniseerde belasting in de Europese Gemeenschap, moet in de desbetreffende harmonisatiebepalingen uitdrukkelijk zijn voorzien in de mogelijkheid om af te wijken van het Gemeenschapsminimum.”

a) *Tijdelijke aard en steunintensiteit*

Overeenkomstig punt 40 van de milieurichtsnoeren „[is] voor al deze vormen van exploitatiesteun de duur beperkt tot vijf jaar in het geval van degressieve steun. De intensiteit kan in het eerste jaar tot 100 % van de extra kosten bedragen, maar moet lineair afnemen tot nul aan het einde van het vijfde jaar.” In punt 41 van de richtsnoeren wordt gesteld dat bij „niet-degressieve steun de duur tot vijf jaar [is] beperkt, en mag de intensiteit maximaal 50 % van de extra kosten bedragen”.

Wat betreft de voorwaarde dat de steun tijdelijk moet zijn, merkt de Autoriteit op dat de compensatieregeling als zodanig niet tot een beperkte tijd is beperkt, zoals hierboven is opgemerkt. De Autoriteit merkt ook op dat het Noorse parlement heeft besloten de compensatieregeling voort te zetten in 2003, waarvoor 30 miljoen NOK is toegewezen.

Ten aanzien van de toelaatbare steunintensiteit merkt de Autoriteit op dat de compensatieregeling als zodanig niet dusdanig is ingericht dat de steunintensiteit lineair zal afnemen van 100 % in het eerste jaar tot nul aan het einde van het vijfde jaar. Derhalve is de steun niet degressief in de zin van punt 40 van de milieurichtsnoeren. Niet-degressieve steunmaatregelen zijn toelaatbaar op voorwaarde dat de duur is beperkt tot vijf jaar en de steunintensiteit maximaal 50 % van de extra kosten bedraagt. Op basis van bovenstaande cijfers bedroeg het compensatieniveau (steunintensiteit) in 2001 en 2002 respectievelijk 77 % en 57 %. (De gemiddelde steunintensiteit in deze twee jaren bedroeg 67 %.<sup>(77)</sup>).

Bovendien bevat de compensatieregeling geen bepaling waarmee wordt gewaarborgd dat het gemiddelde compensatieniveau gedurende de periode van vijf jaar zou worden beperkt tot 50 % van de extra kosten als gevolg van de dieselheffing.

b) *Vrijstelling van communautair minimum*

Volgens punt 44 (b) van de milieurichtsnoeren wordt een uitzondering op grond waarvan de begunstigde ondernemingen minder betalen dan het communautaire minimum, als onverenigbaar met artikel 61 van de EER-Overeenkomst beschouwd „indien deze uitzondering krachtens de betrokken richtlijn niet zou zijn toegestaan in de Europese Gemeenschap.” Indien de uitzondering zou zijn toegestaan, „is de Autoriteit van mening dat [de maatregel] verenigbaar is met artikel 61 voorzover zij noodzakelijk is en niet onevenredig ten opzichte van de nagestreefde EER-doelstellingen. De Autoriteit zal er in het bijzonder op toezien dat dergelijke uitzonderingen strikt worden beperkt in de tijd.”

Op basis van de cijfers van de Noorse regering lijken exploitanten die van de compensatieregeling profiteren minder te betalen dan het communautaire minimum.

Zelfs als de compensatie zou worden beperkt tot 50 % van de kosten als gevolg van de dieselheffing, zoals vereist volgens punt 41 van de milieurichtsnoeren, zouden de in aanmerking komende busvervoerders minder betalen voor de dieselheffing dan het geharmoniseerde minimumtarief: in 2001 en 2002 zouden exploitanten respectievelijk 1,71 NOK en 1,72 NOK per liter hebben betaald, terwijl het geharmoniseerde tarief respectievelijk 2,037 NOK en 1,96 NOK per liter bedroeg.

Aangezien de Noorse regering geen informatie heeft verstrekt op basis waarvan de Autoriteit kon bepalen hoe hoog het compensatieniveau precies was, gaat de Autoriteit gezien voornoemde overwegingen ervan uit dat de voor de compensatieregeling in aanmerking komende exploitanten daadwerkelijk minder hebben betaald dan het geharmoniseerde tarief voor minerale olie zoals vastgelegd in de richtlijn betreffende minerale oliën.

<sup>(77)</sup> Zie bladzijde 33 voor een uitleg van de manier waarop het compensatieniveau wordt berekend.

Derhalve, en overeenkomstig punt 44 van de milieurichtsnoeren, moet de Autoriteit beoordelen of de vrijstelling van de dieselheffing binnen de EG had kunnen worden toegestaan.

Volgens artikel 8, lid 2, onder c), van Richtlijn 92/81/EEG mogen EG-lidstaten geheel of gedeeltelijk vrijstelling of verlaging verlenen van de accijns op minerale oliën die worden gebruikt voor het personenvervoer. Op 12 maart keurde de EG-Raad een besluit goed op grond waarvan verschillende EG-lidstaten vrijstellingen van de accijns op minerale oliën mochten verlenen voor met name voertuigen voor lokaal, openbaar personenvervoer <sup>(78)</sup>.

De in het geding zijnde compensatieregeling wordt niet beperkt tot lokale vervoerdiensten, maar geldt ook voor regionale en interregionale vervoerdiensten.

Met betrekking tot de vraag of een vrijstelling van de dieselheffing binnen de Europese Gemeenschap had kunnen worden toegestaan, merkt de Autoriteit allereerst op dat de mogelijkheid van vrijstellingen voor lokaal personenvervoer niet wordt beperkt door artikel 8, lid 2, van de richtlijn betreffende minerale oliën. Derhalve lijkt een vrijstelling voor regionaal en interregionaal personenvervoer niet uitgesloten.

Daarnaast is de Autoriteit van mening dat een compensatieregeling voor geregeld personenvervoer niet alleen is gerechtvaardigd voor lokaal vervoer. Uit de informatie waarover de Autoriteit beschikt blijkt niet dat exploitanten van snelbussen als onderdeel van het openbaarvervoersysteem wezenlijk beter met de personenauto kunnen concurreren op regionale of interregionale routes dan op lokale routes. De Autoriteit hield ook rekening met de speciale geografische omstandigheden in Noorwegen en met het feit dat door een beperkt spoor netwerk geregelde busdiensten vaak het enige middel van openbaar vervoer en het enige alternatief voor de personenauto zijn.

Overeenkomstig punt 44 (b) van de milieurichtsnoeren moet de Autoriteit nog nagaan of de belastingvrijstelling in kwestie noodzakelijk is en niet onevenredig is ten opzichte van de nagestreefde EER-doelstellingen en strikt wordt beperkt in de tijd. Bovendien staat in punt 45 van de richtsnoeren dat „[...] de fiscale maatregelen in belangrijke mate [moeten] bijdragen tot de bescherming van het milieu. Nagegaan moet worden of vrijstellingen de algemene doelstellingen niet ondermijnen.”

Aangezien gesubsidieerde exploitanten voorheen volledig waren vrijgesteld van de dieselheffing, komen de busvervoerders voor hogere kosten te staan door de afschaffing van deze belastingvrijstelling en de gedeeltelijke compensatie voor deze extra kosten, zodat ze worden aangespoord meer te doen aan milieubescherming door onder andere in zuiniger voertuigen te investeren. Bovendien is de compensatieregeling bedoeld om ervoor te zorgen dat geregeld personenvervoer kan blijven concurreren met de personenauto, die meer externe kosten veroorzaakt dan openbaar vervoer. In het licht van deze overwegingen kunnen milieudoelstellingen worden gerealiseerd via de afschaffing van de vrijstelling van de dieselheffing alsmede de compensatieregeling. Zoals hierboven is opgemerkt, wordt ervan uitgegaan dat de concurrentieverstorende effecten van de compensatieregeling, met name wat de levering van ongeregelde vervoerdiensten betreft, beperkt blijven tot hetgeen nodig is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken.

Zoals hierboven echter ook al is gesteld, is de compensatieregeling niet beperkt in de tijd. Evenmin biedt de regeling de benodigde garantie dat de overheidssteun uit hoofde van de regeling is beperkt tot 50 % van de extra productiekosten. Zoals hierboven is opgemerkt, blijkt uit de informatie van de Noorse autoriteiten niet dat het plafond van 50 % is gerespecteerd bij de toepassing van de compensatieregeling in 2001 en 2002.

<sup>(78)</sup> Zie voetnoot 37.

Teneinde aan de milieurielchnoeren te voldoen acht de Autoriteit het derhalve nodig de Noorse regering te verzoeken om de duur van de compensatieregeling te beperken tot vijf jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de nieuwe milieurielchnoeren van kracht zijn. Dit betekent dat de compensatieregeling uiterlijk tot 23 mei 2006 mag worden toegepast.

Bovendien verzoekt de Autoriteit de Noorse regering om de uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen te beperken tot 50 % van de extra kosten die voortvloeien uit de dieselheffing. Elk bedrag boven deze drempel van 50 % moet worden beschouwd als onverenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst en dient van de ontvanger te worden teruggevorderd.

**c) Conclusies uit hoofde van artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst in combinatie met de milieurielchnoeren**

De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen die van kracht was van 1 januari 1999 tot en met 22 mei 2001, voldoet aan de voorwaarden van de milieurielchnoeren van 1994. Elke steun die tijdens deze periode is verleend uit hoofde van deze regeling, kan worden beschouwd als verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst.

De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen die van kracht is sinds 23 mei 2001, kan worden beschouwd als verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst, op voorwaarde dat de duur beperkt is tot vijf jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe milieurielchnoeren, en dat de compensatie voor snelbussen niet meer bedraagt dan 50 % van de extra kosten die voortvloeien uit de dieselheffing met betrekking tot de levering van diensten in geregeld personenvervoer. Kosten die voortvloeien uit de dieselheffing mogen niet worden gecompenseerd voor andere vervoerdiensten (d. w. z. de levering van ongeregelde vervoerdiensten in de zin van artikel 2, lid 3, van Verordening 12/98 of goederenvervoer).

Bedragen die na 23 mei 2001 boven dit plafond zijn toegewezen uit hoofde van de nieuwe compensatieregeling, worden beschouwd als onverenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst en dienen van de ontvanger te worden teruggevorderd. Indien de Noorse regering de compensatieregeling in de toekomst wil toepassen, dient zij maatregelen te treffen waarmee wordt gegarandeerd dat uitkeringen uit hoofde van de regeling niet meer dan 50 % bedragen van de extra kosten die voortvloeien uit de dieselheffing.

### 3. CONCLUSIES

De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen (gebaseerd op de overheidsbegroting, hoofdstuk 1330, post 71) wordt aangemerkt als „nieuwe steunmaatregel” in de zin van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst. De regeling werd ingevoerd zonder goedkeuring van de Autoriteit en wordt derhalve als „om procedurerechten onrechtmatig” beschouwd ingevolge hoofdstuk 6 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun.

De Autoriteit plaatst geen vraagtekens bij de overheidsfinanciering van geregeld personenvervoer in het algemeen. Dergelijke financiering dient echter te voldoen aan de van toepassing zijnde EER-regelgeving voor overheidssteun.

Naar mening van de Autoriteit heeft de Noorse regering niet aangetoond dat de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen voldoet aan de voorwaarden in Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad. Zoals de Autoriteit hierboven heeft uiteengezet, sluit deze conclusie niet uit dat exploitanten van snelbussen voor geregeld personenvervoer zouden kunnen worden gecompenseerd voor kosten die eigen zijn aan de opgelegde openbaardienstverplichtingen. Een dergelijke uitkering zou moeten voldoen aan de voorschriften van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

Anderzijds is de Autoriteit van mening dat de afschaffing van vrijstelling van de dieselheffing voor bussen en de compensatieregeling voor geregeld personenvervoer kunnen worden beschouwd als maatregelen om milieudoelstellingen te realiseren. Exploitanten van snelbussen voor geregeld personenvervoer maken onderdeel uit van het openbaarvervoersysteem in Noorwegen. Openbaar vervoer brengt minder externe kosten met zich mee dan het gebruik van een personenauto. Doordat er geen alomvattend systeem bestaat waarmee externe kosten voor alle vervoerwijzen kunnen worden berekend, kan compensatie van het openbaar vervoer als gerechtvaardigd worden beschouwd om de concurrentiepositie ten opzichte van de personenauto te behouden.

Aangezien de compensatieregeling is ingevoerd op 1 januari 1999, moest de Autoriteit de regeling beoordelen uit hoofde van de milieurichtsnoeren van 1994 en de nieuwe milieurichtsnoeren. Terwijl de compensatieregeling als verenigbaar met de milieurichtsnoeren van 1994 kan worden beschouwd, kan de voortzetting van de compensatieregeling vanaf 23 mei 2002 alleen als verenigbaar worden beschouwd indien de duur van de regeling wordt beperkt en de hoogte van de compensatie voor exploitanten van snelbussen niet meer dan 50 % bedraagt van de extra kosten die voortvloeien uit de dieselheffing.

Deze beperking in tijd betekent dat de compensatieregeling tot uiterlijk 23 mei 2006 mag worden toegepast. Exploitanten moeten in kennis worden gesteld van de beperkte duur van de compensatieregeling.

Voor het beperken van de compensatie tot 50 % van de extra kosten moet de Noorse regering toekomstige uitkeringen beperken tot 50 % van de extra kosten die voortvloeien uit de dieselheffing en moet zij nagaan of dit plafond niet is overschreden met sinds 23 mei 2001 verrichte betalingen aan individuele exploitanten van snelbussen uit hoofde van de compensatieregeling. Uitkeringen boven dit plafond kunnen niet als verenigbaar met artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst in combinatie met de milieurichtsnoeren worden beschouwd. Indien reeds betalingen zijn gedaan die het toelaatbare plafond van 50 % hebbent overschreden, dient het teveel betaalde bedrag te worden teruggevorderd van de ontvanger van de steun, inclusief rente.

Teveel betaalde bedragen dienen te worden teruggevorderd door exploitanten van snelbussen overeenkomstig de regels en procedures die zijn vastgelegd in de nationale wetgeving, voorzover hierdoor de door de EER-regelgeving verlangde terugvordering niet nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt en geen inbreuk wordt gemaakt op het gelijkwaardigheidsbeginsel ten opzichte van procedures ter beslissing van soortgelijke, doch zuiver nationale geschillen <sup>(79)</sup>.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

1. De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen (hoofdstuk 1330, post 71, van de staatsbegroting) vormt een nieuwe steunmaatregel in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst. De compensatieregeling is ingevoerd in strijd met de verplichtingen van de Noorse regering uit hoofde van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 van de Toezichtovereenkomst en is derhalve „steun die om procedurerechten onrechtmatig is” in de zin van hoofdstuk 6 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun.
2. De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen die van 1 januari 1999 tot en met 22 mei 2001 werd toegepast, is verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst, en met name artikel 61, lid 3, onder c), in combinatie met hoofdstuk 15 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun als goedgekeurd in 1994.
3. De compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen die sinds 23 mei 2001 wordt toegepast, is verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst, en met name artikel 61, lid 3, onder c), in combinatie met hoofdstuk 15 van de richtsnoeren van de Autoriteit inzake overheidssteun, als gewijzigd in 2001, voorzover:
  - a) De duur van de compensatieregeling wordt beperkt tot vijf jaar, te rekenen vanaf 23 mei 2001;

<sup>(79)</sup> Arrest van het Europees Hof van Justitie van 13 juni 2002, zaak C-382/99, Koninkrijk der Nederlanden/Commissie [2002] Jurispr. I-5163, rechtsoverweging 90.



- b) De compensatie uit hoofde van de regeling niet meer dan 50 % van de kosten als gevolg van de dieselheffing bedraagt met betrekking tot de levering van diensten in geregeld personenvervoer.
4. Uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling sinds 23 mei 2001 waarmee het toelaatbare steunbedrag wordt overschreden zoals genoemd in punt 3, zijn onverenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst.
5. Onverenigbare steun als genoemd in punt 4 moet worden teruggevorderd van de ontvangers van de steun. De terugvordering geschiedt onverwijld en in overeenstemming met de nationaalrechtelijke procedures voorzover deze procedures een onverwijld en daadwerkelijke tenuitvoerlegging van deze beschikking toelaten. De terug te vorderen steun omvat rente vanaf de datum waarop de steun aan de begunstigden ter beschikking is gesteld tot de datum van de daadwerkelijke terugbetaling ervan. De rente wordt berekend op grond van de referentievoet welke wordt gehanteerd voor de berekening van de subsidie-equivalent in het kader van regionale steunregelingen.
6. De Noorse regering wordt verzocht de nodige maatregelen te treffen zodat onverwijld wordt voldaan aan de punten 3 en 5. Wat de onder punt 3a genoemde duur betreft, wordt de Noorse regering verzocht begunstigden van de steun onmiddellijk in kennis te stellen van het feit dat de duur van de huidige compensatieregeling wordt beperkt tot uiterlijk 23 mei 2006. Wat de naleving van de in de punten 3b en 5 vervatte voorwaarden betreft, wordt de Noorse regering gevraagd na te gaan welke betalingen aan afzonderlijke exploitanten van snelbussen uit hoofde van de compensatieregeling sinds 23 mei 2001 voldoen aan het plafond van 50 %.
7. De Noorse regering wordt verzocht de Autoriteit binnen twee maanden na ontvangst van deze beschikking mee te delen welke maatregelen zij heeft genomen om aan deze beschikking te voldoen.
8. Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Noorwegen.

Gedaan te Brussel, 16 juli 2003.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de  
EVA

Einar M. BULL

*De voorzitter*

---