

Svensk utgåva

## Lagstiftning

### Innehållsförteckning

#### I Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk

- ★ **Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002 om fastställande av gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram** ..... 1
- Kommissionens förordning (EG) nr 1601/2002 av den 9 september 2002 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker ..... 16
- ★ **Kommissionens förordning (EG) nr 1602/2002 av den 9 september 2002 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för rådets direktiv 1999/105/EG vad beträffar en medlemsstats tillåtelse att förbjuda saluföring till slutanvändaren av visst skogsodlingsmaterial** ..... 18
- ★ **Kommissionens förordning (EG) nr 1603/2002 av den 9 september 2002 om ändring av bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1535/2002 av den 28 augusti 2002 om undantag från rådets förordning (EG) nr 1251/1999 om upprättande av ett stödsystem för producenter av vissa jordbruksgrödor, när det gäller arealersättning för vissa jordbruksgrödor och ersättning för arealuttag under regleringsåret 2002/2003 till producenter i vissa regioner i Tyskland** ..... 21
- Kommissionens förordning (EG) nr 1604/2002 av den 9 september 2002 om ändring av exportbidragen för vitsocker och råsocker som exporteras i obearbetat skick ..... 23

#### II Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk

##### Kommissionen

2002/746/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 5 juli 2002 i ett förfarande enligt artikel 81 i EG-fördraget och artikel 53 i EES-avtalet (COMP/37.730 – AuA/LH) <sup>(1)</sup> [delgivet med nr K(2002) 2502]** ..... 25

2002/747/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 9 september 2002 om fastställande av reviderade ekologiska kriterier för tilldelning av gemenskapens miljömärke till ljuskällor och ändring av beslut 1999/568/EG <sup>(1)</sup> [delgivet med nr K(2002) 3310]** ..... 44

## I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT nr 1600/2002/EG**  
**av den 22 juli 2002**  
**om fastställande av gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 175.3 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs  
yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, på  
grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén  
godkände den 1 maj 2002, och

av följande skäl:

- (1) En ren och hälsosam miljö är en förutsättning för vårt  
samhälles välbefinnande och välfärd, men fortsatt tillväxt  
på global nivå kommer att medföra att miljön utsätts för  
fortsatt belastning.
- (2) Gemenskapens femte miljöhandlingsprogram "Mot en  
hållbar utveckling" löpte ut den 31 december 2000, och  
har medfört en rad viktiga förbättringar.
- (3) Fortsatta ansträngningar krävs för att uppfylla de  
miljömål som gemenskapen redan fastställt och det finns  
ett behov av det sjätte miljöhandlingsprogram (nedan  
kallat "programmet") som fastställs genom detta beslut.
- (4) Ett antal allvarliga miljöproblem återstår att lösa och nya  
håller på att framträda som kräver ytterligare insatser.

(5) Det krävs större koncentration på förebyggande och på  
tillämpning av försiktighetsprincipen när en strategi för  
skydd av människors hälsa och miljön skall utvecklas.

(6) Försiktig användning av naturresurserna och skydd av  
det globala ekosystemet utgör tillsammans med ekono-  
misk välfärd och en balanserad social utveckling  
förutsättningarna för hållbar utveckling.

(7) Programmet syftar till en hög skyddsnivå för miljön och  
för människors hälsa och till en allmän förbättring av  
miljön och livskvaliteten. Programmet anger vidare prio-  
riteringar för miljödimensionen i strategin för hållbar  
utveckling, och bör beaktas när åtgärder läggs fram  
enligt strategin.

(8) Programmet syftar till att bryta sambandet mellan belast-  
ning på miljön och ekonomisk tillväxt samtidigt som det  
är förenligt med subsidiaritetsprincipen och respekterar  
de många skilda förutsättningar som råder i Europeiska  
unionens olika regioner.

(9) Genom programmet fastställs miljöprioriteringar för  
gemenskapens åtgärder med inriktning särskilt på  
klimatförändringar, natur och biologisk mångfald, miljö  
och hälsa och livskvalitet, samt naturresurser och avfall.

(10) För vart och ett av dessa områden anges övergripande  
mål och vissa delmål och ett antal åtgärder fastställs för  
att nå målen. Dessa mål och delmål utgörs av prestanda  
eller av resultat som skall eftersträvas.

(11) De mål, prioriteringar och åtgärder som anges i  
programmet bör bidra till en hållbar utveckling i kandi-  
datländerna och vara uttryck för en strävan efter att  
säkerställa skyddet av naturvärdena i dessa länder.

(12) Lagstiftningen är av avgörande betydelse om miljömålen  
skall nås, och ett fullständigt och korrekt genomförande  
av gällande lagstiftning kommer därför att prioriteras.  
Andra möjligheter för att uppnå miljösmål bör också  
övervägas.

<sup>(1)</sup> EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 218.

<sup>(2)</sup> EGT C 221, 7.8.2001, s. 80.

<sup>(3)</sup> EGT C 357, 14.12.2001, s. 44.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 31 maj 2001 (EGT C 47 E,  
21.2.2002, s. 113), rådets gemensamma ståndpunkt av den 27  
september 2001 (EGT C 4, 7.1.2002, s. 52) och Europaparlamentets  
beslut av den 17 januari 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europa-  
parlamentets beslut av den 30 maj 2002 och rådets beslut av den  
11 juni 2002.

- (13) Programmet bör främja processen för integration av miljöhänsyn i all gemenskapspolitik och verksamhet i enlighet med artikel 6 i fördraget för att minska belastning på miljön från olika källor.
- (14) Det krävs ett integrerat strategiskt tillvägagångssätt där nya former för samarbete med marknaden införs, som engagerar medborgarna, företagen och övriga intressenter för att få till stånd de nödvändiga förändringarna både i produktionen och i de offentliga och privata konsumtionsmönster som påverkar miljöns tillstånd och utveckling negativt. Detta tillvägagångssätt bör uppmuntra en hållbar användning och förvaltning av land och hav.
- (15) Möjlighet att få tillgång till information i miljöfrågor och till överprövning samt allmänhetens deltagande i beslutsfattandet kommer att vara viktigt för programmets framgång.
- (16) I de temainriktade strategierna kommer hänsyn att tas till det utbud av möjligheter och instrument som krävs för att behandla en rad komplicerade frågor som kräver ett öppet och flerdimensionellt synsätt, och nödvändiga åtgärder kommer att föreslås, och om så är lämpligt kommer Europaparlamentet och rådet att engageras.
- (17) Inom vetenskapliga kretsar råder det enighet om att mänsklig verksamhet leder till ökade koncentrationer av växthusgaser, vilket i sin tur medför högre temperaturer globalt sett och störningar av klimatet.
- (18) Följderna av klimatförändringar kan allvarligt påverka vårt samhälle och naturen och måste minskas. Åtgärder som leder till minskade utsläpp av växthusgaser kan genomföras utan att tillväxt- och välfärdsnivåerna sänks.
- (19) Oavsett om insatserna för att minska påverkan lyckas eller inte, måste samhället anpassas till och förberedas för följderna av klimatförändringar.
- (20) Sunda naturliga system som befinner sig i balans är en förutsättning för livet på vår jord.
- (21) Mänsklig verksamhet medför betydande belastning på naturen och den biologiska mångfalden. Åtgärder krävs för att motverka belastning särskilt i form av föroreningar, införande av främmande arter, potentiella risker från utsättning av genetiskt modifierade organismer och det sätt på vilket land och hav exploateras.
- (22) Mark är en begränsad resurs som står under miljöbelastning.
- (23) Trots förbättringar av miljönormerna ökar sannolikheten för en koppling mellan miljöförstöring och vissa sjukdomar hos människor. Därför bör man ta itu med de potentiella risker som uppkommer till exempel från utsläpp och farliga kemikalier, bekämpningsmedel och buller.
- (24) Det krävs större kunskaper om de potentiella negativa verkningarna av användning av kemikalier, och ansvaret för att utveckla kunskaperna bör ligga på tillverkarna, importörerna och användare i efterföljande led.
- (25) Kemikalier som är farliga bör ersättas med säkrare kemikalier eller säkrare alternativ teknik som inte medför användning av kemikalier, i syfte att minska riskerna för människor och för miljön.
- (26) Bekämpningsmedel bör användas på ett hållbart sätt så att riskerna för människors hälsa och för miljön minskas.
- (27) Omkring 70 % av befolkningen lever i stadsmiljö och gemensamma ansträngningar behövs för att garantera bättre miljö och livskvalitet i städerna.
- (28) Vår planets förmåga att motsvara de ökade kraven på resurser och att absorbera de utsläpp och det avfall som blir följden av resursanvändningen är begränsad och det finns tecken på att den nuvarande efterfrågan i många fall är högre än vad miljön kan bära.
- (29) Gemenskapens avfallsvolymer fortsätter att växa och en betydande mängd av detta avfall är farligt, vilket leder till förlust av resurser och ökade risker för förorening.
- (30) Den ekonomiska globaliseringen innebär att miljöåtgärder allt oftare behövs på internationell nivå, däribland inom transportpolitiken, vilket kräver nya åtgärder från gemenskapen inom politikområden som handel, utveckling samt yttre förbindelser för att möjliggöra att hållbar utveckling eftersträvas i andra länder. God förvaltning bör bidra till att detta ändamål uppnås.
- (31) Handel, internationella investeringsflöden och exportkrediter bör lämna ett större bidrag till miljöskydd och hållbar utveckling.
- (32) Med tanke på frågornas komplexa natur måste beslutsfattandet på miljöområdet grundas på bästa tillgängliga vetenskapliga och ekonomiska bedömningar, och på kunskap om miljöns tillstånd och utvecklingstendenser i enlighet med artikel 174 i fördraget.
- (33) Information till beslutsfattare, berörda parter och till allmänheten måste vara relevant, tydlig, aktuell och lättbegriplig.
- (34) Framstegen i fråga om att nå miljömålen måste mätas och utvärderas.

- (35) På grundval av en bedömning av miljöns tillstånd, med beaktande av den information som regelbundet lämnas av Europeiska miljöbyrån, bör efter halva programtiden de framsteg som gjorts ses över och en bedömning göras av huruvida programmets inriktning behöver ändras.

försiktighetsprincipen och principen om förebyggande åtgärder samt principen om åtgärdande av föroreningar vid källan.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Programmets räckvidd

1. Genom detta beslut upprättas ett program för gemenskapståtgärder på miljöområdet, nedan kallat "programmet". I programmet behandlas de huvudsakliga miljömålen och miljöprioriteringarna, vilka grundas på en bedömning av miljöförhållanden och aktuella trender, inklusive nyligen uppkomna problem, och som kräver ett initiativ från gemenskapens sida. Programmet skall främja integreringen av miljöhänsyn på alla gemenskapens politikområden och bidra till att en hållbar utveckling uppnås i hela den nuvarande och i den framtida utvidgade gemenskapen. Programmet skall vidare sörja för fortlöpande insatser för att de miljömål som redan fastställts av gemenskapen skall uppnås.

2. I programmet fastställs de huvudsakliga miljömål som skall uppnås. Där fastställs, där så är lämpligt, delmål och tidsplaner. Målen och delmålen bör uppnås innan programmet löper ut, om inte något annat anges.

3. Programmet skall omfatta en period på tio år från och med 22 juli 2002. I syfte att uppfylla målen skall lämpliga initiativ inom de olika politikområdena bestå av en rad åtgärder, som inbegriper lagstiftning och de strategier som beskrivs i artikel 3. Dessa initiativ bör läggas fram successivt, dock senast fyra år efter det att detta beslut har antagits.

4. Målen motsvarar de huvudsakliga miljöprioriteringarna för gemenskapen på områdena

- klimatförändringar,
- natur och biologisk mångfald,
- miljö och hälsa samt livskvalitet,
- naturresurser och avfall.

#### Artikel 2

##### Principer och övergripande syften

1. Programmet utgör en ram för gemenskapens miljöpolitik under programtiden i syfte att ge en hög skyddsnivå, varvid hänsyn skall tas till subsidiaritetsprincipen och till olikheterna i olika regioner inom gemenskapen, och att bryta sambandet mellan belastning på miljön och ekonomisk tillväxt. Det skall särskilt grundas på principen om att förorenaren skall betala,

Programmet skall utgöra grunden för miljödimensionen i strategin för hållbar utveckling i Europa och bidra till att miljöhänsyn införlivas i gemenskapens samtliga politikområden bland annat genom att ange miljöprioriteringar för strategin.

2. Programmet syftar till följande:

— Att betona att klimatförändringar kommer att vara en utomordentligt stor utmaning under de kommande tio åren och även därefter samt att bidra till det långsiktiga målet att uppnå en stabilisering av koncentrationerna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som kan förhindra farlig antropogen inverkan på klimatsystemet. Därför skall ett långsiktigt mål på en maximal global temperaturhöjning på 2 °Celsius över de förindustriella nivåerna och en CO<sub>2</sub>-koncentration under 550 ppm styra programmet. På lång sikt kräver detta troligen en global minskning av utsläppen av växthusgaser med 70 % jämfört med 1990 års nivåer i enlighet med vad som har fastställts av Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC).

— Att skydda, bevara, återställa och utveckla de naturliga systemens, de naturliga livsmiljöernas samt vilda växters och djurs sätt att fungera i syfte att hejda ökenspridningen och förlusten av biologisk mångfald, inklusive mångfalden av genetiska resurser, både i Europeiska unionen och globalt sett.

— Att bidra till hög livskvalitet och social välfärd för medborgarna genom att sörja för en miljö där föroreningsnivåerna inte leder till skadliga konsekvenser för människors hälsa eller för miljön och genom att stödja en hållbar stadsutveckling.

— Bättre resurseffektivitet, resurshushållning och avfallshandling för att säkerställa mer hållbara produktions- och konsumtionsmönster, så att resursanvändning och uppkomsten av avfall inte längre kopplas till graden av ekonomisk tillväxt och en strävan att säkerställa att användningen av förnybara och icke-förnybara resurser inte ställer större krav på miljön än vad denna förmår bära.

3. Programmet skall säkerställa att miljömålen, vilka bör inriktas på de miljöresultat som skall åstadkommas, uppnås genom de mest effektiva och lämpliga metoder som finns att tillgå, med beaktande av de principer som anges i punkt 1 och de strategier som beskrivs i artikel 3. Full hänsyn skall tas till säkerställandet av att gemenskapens miljöpolitiska beslut fattas på ett integrerat sätt och till alla till buds stående möjligheter och instrument, med beaktande av regionala och lokala olikheter samt ekologiskt känsliga områden och med tonvikten på

— utvecklandet av europeiska initiativ som syftar till att höja medvetenheten hos medborgarna och de lokala myndigheterna,

- en omfattande dialog med berörda parter, höjande av medvetenheten om miljöfrågor och allmänhetens medverkan,
- kostnads-nyttanalyser och hänsyn till behovet av att internalisera miljökostnaderna,
- bästa tillgängliga vetenskapliga data och förbättrade vetenskapliga kunskaper genom forskning och teknisk utveckling,
- data och information om miljöförhållanden och miljötrender.

4. Programmet skall främja en fullständig integrering av miljöskydds krav i gemenskapens övriga politik och åtgärder genom att det där fastställs miljömål och, när så är lämpligt, delmål och tidsplaner, som skall beaktas inom de relevanta politikområdena.

Föreslagna och antagna åtgärder till förmån för miljön bör dessutom överensstämma med målen för den ekonomiska och sociala dimensionen av en hållbar utveckling och omvänt.

5. Programmet skall främja antagandet av politik och strategier som bidrar till att hållbar utveckling uppnås i de länder som är kandidater för anslutning (nedan kallade "kandidatländerna") och som bygger på att gemenskapens regelverk överförs och genomförs. Utvidningsprocessen bör stödja och skydda kandidatländernas miljövärden, till exempel rik biologisk mångfald, och bör bevara och stärka hållbara produktions- och konsumtions- samt markanvändningsmönster och miljömässigt sunda transportstrukturer genom

- integrering av miljöskydds krav i gemenskapens program, inklusive sådana som har samband med utveckling av infrastruktur,
- främjande av överföring av ren teknik till kandidatländerna,
- utvidgning av dialogen och utbytet av erfarenheter med kandidatländernas nationella och lokala förvaltningar om hållbar utveckling och bevarande av ländernas miljötillgångar,
- samarbete med det civila samhället, icke-statliga miljöorganisationer och näringsliv i kandidatländerna för att hjälpa till att öka allmänhetens medvetenhet och medverkan,
- uppmuntran till internationella finansinstitut och den privata sektorn att stödja genomförandet och efterlevnaden av gemenskapens regelverk på miljöområdet i kandidatländerna samt på lämpligt sätt beakta integrering av miljöhänsyn i den ekonomiska sektorns verksamhet.

6. Programmet skall stimulera

- Europeiska unionens positiva och konstruktiva roll som en ledande partner vid skyddet av den globala miljön och strävan efter att uppnå en hållbar utveckling,

- utvecklingen av ett globalt partnerskap för miljön och en hållbar utveckling,
- integrering av miljöhänsyn och miljömål i alla aspekter av gemenskapens yttre förbindelser.

### Artikel 3

#### Strategier för att uppnå miljömålen

För att uppnå de syften och mål som fastställs i detta program skall bland annat följande medel användas:

1. Utarbetande av ny gemenskapslagstiftning och ändring av gällande lagstiftning, när så är lämpligt.
2. Främjande av ett effektivare genomförande och upprätthållande av gemenskapens miljölagstiftning, utan att det hindrar kommissionen att inleda överträdelseförfaranden. För detta krävs följande:
  - Ökade åtgärder för att förbättra respekten för gemenskapens miljöskyddsregler och åtgärder för att ta itu med överträdelser av miljölagstiftningen.
  - Främjande av bättre standarder för medlemsstaternas tillståndsgivning, inspektion, övervakning och verkställighet.
  - En mer systematisk översyn av tillämpningen av miljölagstiftningen i samtliga medlemsstater.
  - Förbättrat informationsutbyte om bästa metoder i fråga om genomförande, inklusive genom Europeiska nätverket för genomförande och upprätthållande av miljölagstiftning (Impel-nätverket) inom ramen för dess behörighet.
3. Ytterligare insatser behövs för att integrera miljöskydds krav i förberedandet, fastställandet och genomförandet av gemenskapspolitik och gemenskapsverksamhet inom olika politikområden. Ytterligare insatser är nödvändiga inom olika sektorer, inklusive övervägande av särskilda miljömål, delmål, tidsplaner och indikatorer. För detta krävs
  - säkerställande av att de integreringsstrategier som rådet utvecklar inom olika politikområden effektivt omsätts i praktiken och bidrar till genomförandet av programets syften och mål för miljön,
  - övervägande, innan åtgärder på det sociala och ekonomiska området antas, om huruvida dessa åtgärder bidrar till och stämmer överens med målen, delmålen och tidsramen för programmet,
  - inrättande av lämpliga interna regelbundna mekanismer i gemenskapsinstitutionerna – varvid full hänsyn skall tas till behovet av att främja öppenhet och tillgång till information – för att säkerställa att miljöhänsyn fullt ut återspeglas i kommissionens politiska initiativ, inbegripet relevanta beslut och lagstiftningsförslag,



- regelbunden övervakning med hjälp av relevanta indikatorer, om möjligt framtagna på grundval av en gemensam metod för varje sektor, och rapportering om den sektoriella integreringsprocessen,
  - ytterligare integrering av miljökriterier i gemenskapens finansieringsprogram, utan att redan befintliga kriterier påverkas,
  - att miljökonsekvensbedömning och strategisk miljöbedömning används och genomförs fullt ut och effektivt,
  - att hänsyn bör tas till målen i programmet i framtida översyner av budgetplanen för gemenskapens finansieringsorgan.
4. Främjande av hållbara produktions- och konsumtionsmönster genom effektivt genomförande av de principer som anges i artikel 2 i syfte att internalisera såväl de negativa som de positiva miljökonsekvenserna genom att utnyttja en kombination av styrmedel, inklusive marknadsbaserade och ekonomiska styrmedel. För detta krävs bland annat följande:
- Uppmuntra reformer av sådana subventioner som har avsevärda negativa miljökonsekvenser och är oförenliga med en hållbar utveckling, bland annat genom att senast vid halvtidsöversynen upprätta en förteckning över kriterier som gör det möjligt att registrera sådana subventioner som har negativ inverkan på miljön i syfte att avveckla dem stegvis.
  - Analysera miljöeffektiviteten av överlåtbara miljötillstånd som ett allmänt styrmedel och handel med utsläppsrätter i syfte att främja och genomföra användningen av dessa när det är möjligt.
  - Främja och uppmuntra skatteåtgärder såsom miljörelaterade skatter och incitament på lämplig nationell nivå eller på gemenskapsnivå.
  - Främja integreringen av miljöskyddskrav i standardiseringsverksamheten.
5. Förbättrat samarbete och partnerskap med företag och deras representativa organ samt att engagera arbetsmarknadens parter, konsumenterna och deras organisationer i lämplig omfattning med syftet att förbättra företagens miljöprestanda och eftersträva hållbara produktionsmönster. För detta krävs
- främjande, genom hela programmet, av en integrerad produktpolitik, som uppmuntrar till beaktande av miljökraven genom produkternas hela livscykel och till en vidare tillämpning av miljövänliga processer och produkter,
  - främjande av ett mer omfattande utnyttjande av gemenskapens miljölednings- och miljörevisionsordning (EMAS) <sup>(1)</sup> och utarbetande av sådana initiativ som uppmuntrar företagen att offentliggöra mycket noggranna rapporter som redogör för deras miljöprestanda eller deras insatser för en hållbar utveckling och som genomgått en oberoende granskning,
  - införandet av ett stödprogram för hjälp med efterlevnaden, med särskilda stödåtgärder för små och medelstora företag,
  - uppmuntra införandet av program för belöning av företags miljöprestanda,
  - uppmuntran till innovation av produkter i syfte att göra marknaden mer miljöanpassad, bl.a. genom förbättrad spridning av resultaten av Life-programmet <sup>(2)</sup>,
  - främjande av frivilliga åtaganden och avtal för att uppnå tydliga miljömål, inklusive att bestämma vad som skall ske om dessa inte efterlevs.
6. Att bidra till att säkerställa att enskilda konsument, företag och offentliga organ i deras egenskap av köpare får tillgång till bättre information om vilka miljökonsekvenser olika processer och produkter har, i syfte att uppnå hållbara konsumtionsmönster. För detta krävs
- stöd till användande av miljömärkning och andra typer av miljöinformation och sådan märkning som ger konsumenterna möjlighet att jämföra miljöprestandan hos produkter av samma typ,
  - stöd till användande av tillförlitliga miljöuppgifter från tillverkarna och förebyggande av missvisande uppgifter,
  - främjande av en miljövänlig offentlig upphandlingspolitik, som gör det möjligt att ta hänsyn till miljöfaktorer och integrera miljöhänsyn i ett livscykelperspektiv, inklusive produktionsfasen, i upphandlingsförfarandena, dock i överensstämmelse med gemenskapens konkurrensregler och den inre marknaden, med riktlinjer för bästa metoder och inledande av en översyn av miljöanpassad upphandling i gemenskapsinstitutionerna.
7. Att stödja integrering av miljöhänsyn i den finansiella sektorn. För detta krävs
- övervägande av frivilliga initiativ tillsammans med den finansiella sektorn, som omfattar riktlinjer för införandet av uppgifter om miljökostnader i företagens årsredovisningar samt utbyte av bästa metoder mellan medlemsstater,

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 761/2001 av den 19 mars 2001 om frivilligt deltagande för organisationer i gemenskapens miljölednings- och miljörevisionsordning (EMAS) (EGT L 114, 24.4.2001, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/2000 av den 17 juli 2000 om det finansiella instrumentet för miljön (Life) (EGT L 192, 28.7.2000, s. 1).

- uppmaning till Europeiska investeringsbanken att i större utsträckning integrera miljömål och miljööverväganden i låneverksamheten, särskilt i syfte att stödja en hållbar utveckling i kandidatländerna,
  - stöd för integration av miljömål och miljöhänsyn i verksamheten i andra finansinstitut, t.ex. Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD).
8. För att skapa en ansvarsordning för gemenskapen krävs bland annat
- lagstiftning om miljöansvar.
9. Främjande av den europeiska allmänhetens förståelse och engagemang för miljöfrågor och förbättrande av samarbete och partnerskap med konsumentgrupper och icke-statliga organisationer, kräver
- säkerställande av tillgång till information och deltagande samt till överprövning genom att gemenskapen och medlemsstaterna med det snaraste ratificerar Århuskonventionen <sup>(1)</sup>,
  - stöd för tillhandahållandet av lättillgänglig information till medborgarna om miljöförhållanden och miljötrender i förhållande till sociala och ekonomiska tendenser och hälsoutvecklingen,
  - ett allmänt höjande av medvetenheten om miljöfrågor,
  - utvecklande av allmänna regler och principer för god miljöförvaltning genom samrådsprocesser.
10. Effektiv och hållbar användning och förvaltning av land och hav med beaktande av miljöhänsyn skall uppmuntras och främjas. För detta krävs, samtidigt som subsidiaritetsprincipen efterlevs fullt ut, följande:
- Främjande av bästa metoder avseende hållbar markanvändning, varvid hänsyn skall tas till särskilda regionala omständigheter, med särskild betoning på programmet för integrerad förvaltning av kustområden.
  - Främjande av bästa metoder och stödjande av nätverk som gynnar utbyte av erfarenheter av hållbar utveckling, vilket innefattar stadsområden, havs-, kust- och bergsområden, våtmarker och andra känsliga områden.
  - Ökad användning, ökade resurser och större räckvidd för miljöåtgärder inom jordbruket inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken.
  - Uppmuntran till medlemsstaterna att överväga användningen av regional planering som ett instrument för att förbättra miljöskyddet för medborgarna och främja erfarenhetsutbytet om hållbar regional utveckling, särskilt när det gäller stadsområden och tätbefolkade områden.

<sup>(1)</sup> Konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslut och rätt till överprövning i miljöfrågor, Århus, den 25 juni 1998.

#### Artikel 4

### Temainriktade strategier

1. Åtgärder i enlighet med artiklarna 5–8 skall inbegripa utformning av temainriktade strategier och utvärdering av de befintliga strategier för prioriterade miljöproblem som kräver ett brett upplagt angreppssätt. Dessa strategier bör omfatta ett fastställande av vilka förslag som behövs för att målen i programmet skall uppnås samt de planerade förfarandena för antagandet. Dessa strategier skall tillställas Europaparlamentet och rådet och vid behov utformas som ett beslut av Europaparlamentet och rådet och skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget. Om inte annat följer av förslaget rättsliga grund skall de lagstiftningsförslag som bygger på dessa strategier antas i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget.

2. De temainriktade strategierna kan inbegripa sådana strategier som skisseras i artiklarna 3 och 9 samt relevanta kvalitativa och kvantitativa miljömål och tidsplaner, mot vilka de planerade åtgärderna kan mätas och utvärderas.

3. De temainriktade strategierna bör utarbetas och genomföras i nära samråd med relevanta parter, såsom icke-statliga organisationer, näringslivet, arbetsmarknadens övriga parter och offentliga myndigheter, och i förekommande fall bör det säkerställas att samråd med kandidatländerna ingår i denna process.

4. De tematiska strategierna bör presenteras för Europaparlamentet och rådets senast inom tre år efter det att programmet har antagits. Den halvtidsrapport i vilken kommissionen skall utvärdera de framsteg som har gjorts beträffande genomförandet av programmet skall omfatta en översyn av de temainriktade strategierna.

5. Kommissionen skall årligen rapportera till Europaparlamentet och rådet om framsteg i utarbetandet och genomförandet av strategierna samt om deras effektivitet.

#### Artikel 5

### Mål och prioriterade områden för att hantera klimatförändringar

1. De syften som anges i artikel 2 bör tillgodoses genom att följande mål uppnås:

- Ratificering och ikraftträdande av Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar senast 2002 och uppfyllande av åtagandet enligt detta om att utsläppen för Europeiska gemenskapen som helhet senast 2008–2012 skall minska med 8 % jämfört med 1990 års nivåer, i enlighet med varje enskild medlemsstats åtagande enligt rådets slutsatser av den 16–17 juni 1998.

- Påvisbara framsteg senast 2005 i fråga om uppfyllande av åtagandena enligt Kyotoprotokollet.

- Uppnående av en position som gör gemenskapen trovärdig i arbetet för ett internationellt avtal som fastställer mer långtgående mål om minskade utsläpp för den andra åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet. Målsättningen med detta avtal bör vara att minska utsläppen väsentligt, varvid full hänsyn bland annat skall tas till resultaten i den tredje utvärderingsrapporten från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC), och ta hänsyn till behovet av en global, rättvis fördelning av utsläppen av växthusgaser.
2. Dessa mål skall eftersträvas med hjälp av bland annat följande prioriterade åtgärder:
- i) Genomförande av internationella klimatåtaganden, inklusive Kyotoprotokollet, genom
- att studera resultaten av det europeiska klimatförändringsprogrammet och anta effektiva gemensamma och samordnade politiska riktlinjer och åtgärder för olika sektorer på grundval av detta, när det är lämpligt, för att komplettera nationella åtgärder i medlemsstaterna,
  - att verka för upprättandet av en gemenskapsram för att utveckla en fungerande handel med utsläppsrätter för CO<sub>2</sub>, vilken eventuellt kan utvidgas till att omfatta andra växthusgaser,
  - att förbättra övervakningen av växthusgaser och av hur medlemsstaterna lyckas uppfylla sina åtaganden enligt den interna överenskommelsen om bördefördelningen.
- ii) Minskning av utsläppen av växthusgaser inom energisektorn:
- Så snart som möjligt göra en genomgång och översyn av subventioner som motverkar en effektiv och hållbar energianvändning, i syfte att gradvis avveckla dem.
  - Uppmuntra användning av förnybara och fossila bränslen med lägre kolhalt för kraftproduktion.
  - Främja användningen av förnybara energikällor, inbegripet genom att vidta olika stimulansåtgärder, även på lokal nivå, i syfte att senast år 2010 uppnå det vägledande målet om 12 % av den totala energianvändningen.
  - Vidta stimulansåtgärder som främjar kraftvärme samt genomföra åtgärder för att fördubbla den totala andelen kraftvärme i gemenskapen som helhet, så att den uppgår till 18 % av den totala bruttoelproduktionen.
  - Förhindra och minska metanutsläpp från energiproduktion och energidistribution.
  - Främja energieffektivitet.
- iii) Minskning av utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn:
- Fastställa och genomföra särskilda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten, om man inte enas om sådana åtgärder inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) senast 2002.
  - Fastställa och genomföra särskilda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från marin sjöfart, om man inte enas om sådana åtgärder inom Internationella sjöfartsorganisationen senast 2003.
  - Främja en övergång till effektivare och renare transportformer, inklusive bättre organisation och logistik.
  - Inom ramen för EU:s mål om en minskning med 8 % av utsläppen av växthusgaser uppmana kommissionen att före utgången av 2002 lägga fram ett meddelande om kvantifierade miljömål för ett hållbart transportsystem,
  - Fastställa och genomföra ytterligare särskilda åtgärder, inbegripet lämplig lagstiftning, för att minska utsläpp av växthusgaser, även N<sub>2</sub>O, från motorfordon.
  - Främja utveckling och användning av alternativa bränslen, samt fordon med låg bränsleförbrukning, i syfte att avsevärt och oavbrutet öka deras andel.
  - Främja åtgärder som återspeglar de totala miljökostnaderna i priset på transporttjänsterna.
  - Bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och efterfrågan på transporter i syfte att minska miljöpåverkan.
- iv) Minskning av utsläppen av växthusgaser inom industriproduktionen:
- Främja miljöeffektiva metoder och teknik inom industrin.
  - Ta fram metoder för att hjälpa små och medelstora företag att anpassa, förnya och förbättra sin verksamhet.
  - Stödja utvecklingen av miljömässigt sunda och tekniskt genomförbara alternativ, inbegripet fastställande av gemenskapsåtgärder, som syftar till att minska utsläppen, successivt avveckla produktionen där så är lämpligt och genomförbart samt minska användningen av fluorerade gaser HFC (vätefluorkolföreningar), FC (perfluorerade kolväten) och SF<sub>6</sub> (svavelhexafluorid).
- v) Minskning av utsläppen av växthusgaser inom andra sektorer:
- Främja energieffektivitet, framför allt när det gäller uppvärmning, kylning och varmvattenförsörjning vid planering av byggnader.



- b) Beakta behovet av att minska utsläppen av växthusgaser tillsammans med andra miljöhänsyn i den gemensamma jordbrukspolitiken och i gemenskapens strategi för avfallshantering.
- vi) Användning av andra lämpliga styrmedel, t.ex. följande:
- a) Främja tillämpningen av skatteåtgärder, inklusive att i rätt tid införa ett lämpligt ramverk för energibesättning på gemenskapsnivå, för att uppmuntra till en övergång till effektivare energianvändning, renare energi och transporter och för att främja tekniska innovationer.
- b) Främja miljöavtal med näringslivets sektorer om minskade utsläpp av växthusgaser.
- c) Säkerställa att klimatförändringar blir ett tema av största vikt såväl i gemenskapens politik för forskning och teknisk utveckling som i nationella forskningsprogram.
3. Utöver att begränsa klimatförändringar bör gemenskapen förbereda insatser för anpassning till konsekvenserna av klimatförändringar, bland annat genom följande:
- Översyn av gemenskapspolitiken, i synnerhet de delar som berör klimatförändringar, så att behovet av anpassning beaktas tillräckligt i alla investeringsbeslut.
  - Främjande av regionala klimatmodeller och bedömningar, både för att förbereda regionala anpassningsåtgärder, till exempel förvaltning av vattenresurser, bevarande av biologisk mångfald och förhindrande av ökenspridning och översvämningar, och för att bidra till att öka medborgarnas och näringslivets medvetenhet.
4. Det måste säkerställas att, vid gemenskapens utvidgning, hänsyn tas till den utmaning som klimatförändringarna innebär. Detta kommer bl.a. att kräva följande åtgärder beträffande kandidatländerna:
- Stödjande av kapacitetsuppbyggnad, för att nationella åtgärder skall kunna vidtas som möjliggör användning av Kyoto-mekanismerna samt förbättrad rapportering och övervakning av utsläppen.
  - Främjande av en mer hållbar transport- och energisektor.
  - Säkerställande av att samarbetet med kandidatländerna förstärks ytterligare när det gäller frågor om klimatförändringar.
5. Bekämpandet av klimatförändringar kommer att utgöra en integrerad del av Europeiska unionens politik i fråga om yttre förbindelser och utgöra en av prioriteringarna i unionens politik för en hållbar utveckling. Detta kommer att kräva gemensamma och samordnade insatser från gemenskapens och medlemsstaternas sida för att
- bygga upp kapacitet för att bistå utvecklingsländerna och länder med övergångsekonomier, till exempel genom att

främja projekt under Kyotoprotokollets mekanismer för ren utveckling (CDM) och gemensamt genomförande (JI),

- bistå med tekniköverföring där behov identifieras, och
- bistå de berörda länderna i den utmaning som en anpassning till klimatförändringarna innebär.

#### Artikel 6

### Mål och prioriterade områden för insatser avseende natur och biologisk mångfald

1. De syften som anges i artikel 2 bör tillgodoses genom att följande mål uppnås:

- Stoppa förlusten av biologisk mångfald i syfte att uppnå detta mål senast 2010, bl.a. genom att förhindra och mildra effekterna av främmande arter och främmande genotyper.
- Skydda mot skadliga föroreningar och på lämpligt sätt återställa natur och biologisk mångfald.
- Bevara, på lämpligt sätt återställa och på ett hållbart sätt nyttja havsmiljö, kuster och våtmarker.
- Bevara och på lämpligt sätt återställa särskilt natursköna områden, inklusive odlade och känsliga områden.
- Bevara arter och livsmiljöer, och särskilt förebygga fragmentering av livsmiljöer.
- Främja hållbart nyttjande av mark, med särskild uppmärksamhet på förebyggande av erosion, förstöring, förorening och ökenspridning.

2. Dessa mål skall uppnås bland annat med hjälp av följande prioriterade åtgärder, med beaktande av subsidiaritetsprincipen och på grundval av gällande globala och regionala konventioner och strategier och fullständigt genomförande av de relevanta gemenskapsrättsakterna. Den ekosystemansats som har antagits i konventionen om biologisk mångfald<sup>(1)</sup> bör alltid tillämpas när så är lämpligt.

a) För biologisk mångfald:

- Säkerställa genomförandet och främjandet av övervakning och utvärdering av gemenskapens strategi för biologisk mångfald och därtill hörande handlingsplaner, bl.a. genom ett program för data- och informationsinsamling, framtagande av lämpliga indikatorer, och främjande av användningen av bästa tillgängliga teknik och bästa miljöpraxis.
- Främja forskning om biologisk mångfald, genetiska resurser, ekosystem och samspelet med mänsklig verksamhet.

<sup>(1)</sup> EGT L 309, 13.12.1993, s. 1.

- Utveckla åtgärder för att öka hållbart nyttjande, hållbar produktion och hållbara investeringar när det gäller biologisk mångfald.
  - Främja en sammanhängande bedömning, ytterligare forskning och samarbete om hotade arter.
  - På global nivå främja en rimlig och rättvis fördelning av vinster av nyttjandet av genetiska resurser för att genomföra artikel 15 i konventionen om biologisk mångfald och om tillgång till genetiska resurser med ursprung i tredje land.
  - Utveckla åtgärder för att förhindra och kontrollera invaderande främmande arter, inklusive främmande genotyper.
  - Upprätta Natura 2000-nätverket och genomföra nödvändiga tekniska och finansiella instrument och åtgärder för dess genomförande fullt ut och för skyddet utanför områdena för Natura 2000 av arter som skyddas enligt livsmiljö- och fågeldirektiven.
  - Främja utvidgningen av Natura 2000-nätverket till att omfatta kandidatländerna.
- b) För olyckor och katastrofer:
- Främja samordning inom gemenskapen av medlemsstaternas insatser i samband med olyckor och naturkatastrofer, genom att till exempel inrätta ett nätverk för utbyte av rutiner och verktyg för förebyggande åtgärder.
  - Utveckla ytterligare åtgärder för att bidra till att förebygga risker för storolyckor, i synnerhet de som uppkommer på grund av rörledningar, gruvdrift och sjötransporter av farliga ämnen, samt utveckla åtgärder avseende avfall från gruvdrift.
- c) En temainriktad strategi för markskydd genom att vidta förebyggande åtgärder mot bl.a. föroreningar, erosion, ökenspridning, markförstöring, markförbrukning och hydrogeologiska risker med beaktande av regional mångfald, inklusive bergsområdenas och de ofruktbara områdenas specifika karaktär.
- d) Främja hållbar förvaltning av utvinningsindustrierna i syfte att minska deras miljöpåverkan.
- e) Främja att bevarande och återställande av natursköna områden införlivas i övrig politik, till exempel turism, med beaktande av relevanta internationella instrument.
- f) Främja integreringen av hänsynen till biologisk mångfald i jordbrukspolitiken och uppmuntra en hållbar utveckling av landsbygden, ett multifunktionellt och hållbart jordbruk genom följande åtgärder:
- Främja ett fullständigt utnyttjande av nuvarande möjligheter i den gemensamma jordbrukspolitiken och andra politiska åtgärder.
  - Främja ett mer miljöansvarigt jordbruk, inbegripet när så är lämpligt extensiva produktionsmetoder, integrerade jordbruksmetoder, ekologiskt jordbruk och biologisk mångfald inom jordbruket, i kommande översyner av den gemensamma jordbrukspolitiken, med hänsyn till behovet av ett väl avvägt förhållningssätt till landsbygds-samhällellens multifunktionella roll.
- g) Främja ett hållbart nyttjande av haven och bevarande av marina ekosystem, inklusive havsbottnar, områden kring flodmynningar och kustområden, med särskild hänsyn till platser med betydande biologisk mångfald, genom följande åtgärder:
- Främja en ökad integration av miljöhänsyn i den gemensamma fiskeripolitiken, varvid översynen av denna år 2002 skall utnyttjas.
  - Utarbeta en temainriktad strategi för skydd och bevarande av havsmiljöer med beaktande av bland annat villkoren och genomförandeskyldigheterna i havskonventionerna samt behovet av att minska sjötransporters och andra havs- och landbaserade verksamheters utsläpp och miljöpåverkan.
  - Främja en integrerad förvaltning av kustområden.
  - Främja skyddet av havsområden ytterligare, framför allt genom Natura 2000-nätverket och genom andra genomförbara gemenskapsmedel.
- h) I fråga om skogar genomföra och ytterligare utveckla strategier och åtgärder som är i linje med Europeiska unionens skogsstrategi, med beaktande av subsidiaritetsprincipen och hänsynen till biologisk mångfald, och där följande skall finnas med:
- Förbättra pågående gemenskapsåtgärder för skydd av skogar och genomföra en hållbar skogsförvaltning bland annat genom nationella skogsbruksprogram, i samband med planerna för landsbygdsutveckling, med ökad betoning på övervakning av skogens olika funktioner, i enlighet med rekommendationer som antagits av ministerkonferensen om skydd av skogarna i Europa samt FN:s skogsforum och konventionen om biologisk mångfald samt andra forum.
  - Stödja effektiv samordning mellan alla politiska sektorer som berörs av skogsbruket, även den privata sektorn, samt samordning av alla intressenter som berörs av skogsbruksfrågor.
  - Stimulera till större marknadsandelar för hållbart framställt trä, bland annat genom att uppmuntra certifiering av hållbar skogsförvaltning och uppmuntra märkning av berörda produkter.
  - Fortsätta gemenskapens och medlemsstaternas aktiva medverkan i genomförandet av globala och regionala resolutioner och i diskussionerna och förhandlingarna om frågor som rör skogen.

- Undersöka möjligheterna att vidta aktiva åtgärder för att förhindra och bekämpa handeln med olagligt avverkad skog.
  - Uppmuntra till diskussion om klimatförändringars verkningar på skogsbruket.
- i) För genetiskt modifierade organismer:
- Utarbeta bestämmelser och metoder för riskbedömning, identifiering och märkning av genetiskt modifierade organismer och deras spårbarhet för att möjliggöra effektiv övervakning och kontroller av hälso- och miljöeffekter.
  - Sträva efter att snarast ratificera och genomföra Cartagena-protokollet om biosäkerhet och stödja upprättandet av regelsystem i tredje land vid behov genom tekniskt och finansiellt bistånd.

#### Artikel 7

### Mål och prioriterade områden för insatser avseende miljö, hälsa och livskvalitet

1. De syften som anges i artikel 2 bör tillgodoses genom att följande mål uppnås, med hänsyn till relevanta standarder, riktlinjer och program från Världshälsoorganisationen (WHO):

- Uppnä bättra kunskap om hoten mot miljön och människors hälsa i syfte att vidta åtgärder för att förebygga och minska hoten.
- Bidra till bättre livskvalitet genom ett integrerat förhållningssätt med fokus på stadsområden.
- Sträva efter att inom en generation (2020) åstadkomma att kemikalier produceras och används endast på sätt som inte har en betydande negativ inverkan på hälsan och miljön samt inse att den nuvarande bristen på kunskaper om egenskaper, användning, bortskaffande och exponering när det gäller kemikalier måste avhjälpas.
- Kemikalier som är farliga bör ersättas med säkrare kemikalier eller säkrare alternativa tekniker som inte innebär användning av kemikalier, så att riskerna för människan och miljön minskas.
- Minska påverkan av bekämpningsmedel för människors hälsa och miljön och, mer allmänt, åstadkomma en mer hållbar användning av bekämpningsmedel samt en betydande total minskning av riskerna och av användningen av bekämpningsmedel som är förenlig med ett tillräckligt skydd av grödor. De bekämpningsmedel som är beständiga eller anrikas i miljön eller är toxiska eller har andra negativa egenskaper bör ersättas med mindre farliga medel om det är möjligt.

- Uppnä en sådan kvalitet på grund- och ytvatten som inte leder till betydande konsekvenser och risker för människors hälsa eller miljön, och att se till att uttagen från vattenresurserna är hållbara på lång sikt.
- Uppnä en sådan luftkvalitet som inte leder till betydande negativa konsekvenser och risker för människors hälsa eller miljön.

- Avsevärt minska antalet personer som regelbundet utsätts för långsiktiga genomsnittliga bullernivåer, särskilt från trafiken, som enligt vetenskapliga undersökningar har skadliga effekter på människors hälsa och förbereda nästa steg i arbetet med bullerdirektivet.

2. Dessa mål skall uppnås med hjälp av följande prioriterade åtgärder:

- a) Förstärkning av gemenskapens forskningsprogram och vetenskapliga expertis samt uppmuntran till internationell samordning av de nationella forskningsprogrammen i syfte att främja uppnåendet av fastställda mål inom området hälsa och miljö, och i synnerhet

- fastställa och rekommendera prioriterade områden för forskning och åtgärder, bland annat potentiella konsekvenser för hälsan från elektromagnetiska föroreningskällor och med särskild hänsyn till utvecklandet och valideringen av alternativa djurtestmetoder, i synnerhet på området för kemisk säkerhet,
- fastställa och utveckla hälso- och miljöindikatorer,
- undersöka på nytt, utveckla och uppdatera befintliga hälsostandarder och gränsvärden, och vid behov effekter på särskilt sårbara grupper, t.ex. barn och äldre, och olika förorenande ämnens synergier och deras ömsesidiga konsekvenser,
- granska utvecklingstendenser och tillhandahålla ett system för tidig varning vid nya eller framväxande problem.

b) För kemikalier:

- Lägga ansvaret på tillverkare, importörer och användare i efterföljande led för att utveckla kunskap om samtliga kemikalier (skyldighet att iaktta försiktighet) och bedöma riskerna med deras användning, också i produkter, samt materialåtervinning och bortskaffande.
- Utarbeta ett enhetligt system som grundar sig på ett angreppssätt som införs steg för steg, utom för kemiska ämnen som används i mycket små mängder, för testning, riskbedömning och riskhantering för nya och befintliga ämnen med testförfaranden som minimerar behovet av djurförsök samt utarbeta alternativa testmetoder.

- Se till att potentiellt skadliga kemiska ämnen omfattas av utökade riskhanteringsförfaranden och att potentiellt mycket skadliga kemiska ämnen, inbegripet cancerframkallande, arvsmassepåverkande och fortplantningsstörande ämnen när det gäller reproduktionsämnen och de som har POP-egenskaper (beständiga organiska föreningar), bara används i motiverade och klart definierade fall och att det krävs tillståndsgivning innan de får användas.
  - Se till att resultaten av riskbedömningen av kemikalier till fullo beaktas i all gemenskapslagstiftning där kemikalier regleras och att undvika dubbelarbete.
  - Tillhandahålla kriterier för att bland ämnen av mycket stor betydelse ta med sådana ämnen som är beständiga och bioackumulerande och toxiska, samt ämnen som är mycket beständiga och mycket bioackumulerande och överväga att ta med kända ämnen som kan orsaka en endokrin rubbning när överenskomna testmetoder och testkriterier fastställs.
  - Se till att de viktigaste åtgärder som är nödvändiga med tanke på de fastställda målen utvecklas snabbt, så att de kan träda i kraft före halvtidsöversynen.
  - Säkerställa allmänhetens tillgång till den icke-sekretessbelagda informationen i gemenskapens register över kemikalier (Reach-registret).
- c) För bekämpningsmedel:
- Fullt genomförande och fullständig översyn av effektiviteten av den tillämpliga rättsliga ramen<sup>(1)</sup> för att säkerställa en hög skyddsnivå när den ändras. Denna översyn kan när så är lämpligt inbegripa en jämförande bedömning och utarbetande av tillståndsgivningsförfaranden på gemenskapsnivå för utsläppande på marknaden.
  - En temainriktad strategi för hållbar användning av bekämpningsmedel som omfattar
    - i) en minimering av de risker för hälsa och miljö som användningen av bekämpningsmedel medför,
    - ii) förbättrade kontroller av användningen och spridningen av bekämpningsmedel,
    - iii) en minskning av halterna av skadliga aktiva ämnen också genom att ersätta de farligaste med säkrare, även kemikaliefria, alternativ,
- d) För kemikalier och bekämpningsmedel:
- Syfta till en snabb ratificering av Rotterdamskonventionen om förfarandet för ett förhandsgodkännande av vissa farliga kemikalier och bekämpningsmedel i internationell handel och Stockholmskonventionen om beständiga organiska föreningar (POP).
  - Ändra rådets förordning (EEG) nr 2455/92 av den 23 juli 1992 om export och import av vissa farliga kemikalier<sup>(2)</sup> i syfte att anpassa denna till Rotterdamskonventionen, förbättra dess förfarandemekanismer och ge bättre information till utvecklingsländerna.
  - Stödja förbättringen av hanteringen av kemikalier och bekämpningsmedel i utvecklings- och kandidatländerna, inklusive eliminering av lager av bekämpningsmedel som tagits ur bruk, bland annat genom att stödja projekt som syftar till sådan eliminering.
  - Bidra till de internationella satsningarna på att utarbeta en strategi för internationell kemikaliehantering.
- e) För hållbar vattenanvändning och hög vattenkvalitet:
- Säkerställa en hög skyddsnivå för ytvatten och grundvatten, förhindra förorening och främja hållbar vattenanvändning.
  - Arbeta för fullständigt genomförande av ramdirektivet om vatten<sup>(3)</sup>, vilket syftar till god ekologisk, kemisk och kvantitativ vattenstatus samt en sammanhängande och hållbar vattenförvaltning.
  - Utveckla åtgärder för att eliminera utsläpp och spill av prioriterade farliga ämnen i linje med bestämmelserna i ramdirektivet om vatten.
  - Säkerställa en hög skyddsnivå för badvatten, inklusive en översyn av badvattendirektivet<sup>(4)</sup>.
- <sup>(1)</sup> Rådets direktiv 91/414/EEG av den 15 juli 1991 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden (EGT L 230, 19.8.1991, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/49/EG (EGT L 176, 29.6.2001, s. 61).
- <sup>(2)</sup> EGT L 251, 29.8.1992, s. 13. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2247/98 (EGT L 282, 20.10.1998, s. 12).
- <sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).
- <sup>(4)</sup> Rådets direktiv 76/160/EEG av den 8 december 1975 om kvaliteten på badvatten (EGT L 31, 5.2.1976, s. 1). Direktivet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.



- Säkerställa integrering av de koncept och tillvägagångssätt som fastställs i ramdirektivet för vatten och andra direktiv om vattenskydd i annan gemenskapspolitik.
- f) För luftkvalitet: utvecklingen och genomförandet av åtgärderna i artikel 5 inom transport-, industri- och energisektorerna bör vara förenliga med och bidra till bättre luftkvalitet. Följande ytterligare åtgärder planeras:
- Förbättra övervakningen och bedömningen av luftkvaliteten och nedfallet av föroreningar och tillhandahålla information till allmänheten, bland annat genom att utarbeta och använda indikatorer.
  - Utarbeta en temainriktad strategi för att stärka en konsekvent och integrerad politik när det gäller luftförorening, vilken omfattar prioriteringar för framtida åtgärder, översyn och uppdatering om så behövs av luftkvalitetsnormer och nationella utsläppstak i syfte att uppnå det långsiktiga målet att inte överskrida kritiska belastningsgränser och belastningsnivåer samt utveckla bättre system för insamling av information, modellering och prognostisering.
  - Anta lämpliga åtgärder beträffande ozon och partiklar på marknivå.
  - Undersöka inomhusluftens kvalitet och dess inverkan på människors hälsa, med rekommendationer för framtida åtgärder där så behövs.
  - Spela en ledande roll i förhandlingarna och genomförandet av Montreal-protokollet om ämnen som bryter ned ozonskiktet.
  - Spela en ledande roll vid förhandlingar om och stärkande av kopplingar och samverkan med sådana internationella processer som medverkar till ren luft i Europa.
  - Vidareutveckla specifika gemenskapsinstrument för att minska utsläppen från relevanta kategorier av utsläppskällor.
- g) För buller:
- Komplettera och ytterligare förbättra åtgärderna, till exempel lämpliga förfaranden för typgodkännande, mot bullerutsläpp från tjänster och produkter, särskilt motorfordon, inklusive åtgärder för att minska buller på grund av samspelet mellan däck och vägbana, vilka inte även tyrar trafiksäkerheten, samt från järnvägsvagnar, flygplan och stationära maskiner.
  - Utveckla och införa instrument för att vid behov minska trafikbuller, exempelvis genom minskad efterfrågan på transporter, övergång till mindre bullersamma transportmedel, främjande av tekniska åtgärder och en hållbar transportplanering.
- h) För stadsmiljö:
- Utarbeta en temainriktad strategi för att främja en integrerad horisontell lösning för gemenskapens alla politikområden och förbättra kvaliteten på stadsmiljön, med hänsyn till framstegen med genomförandet av den befintliga ramen för samarbete<sup>(1)</sup>, och om så är nödvändigt se över denna strategi vilken omfattar
    - främjande av lokal Agenda 21,
    - minskning av sambandet mellan ekonomisk tillväxt och efterfrågan på passagerartransport,
    - behovet att öka andelen kollektiv- och järnvägstrafik, trafik på inre vattenvägar, gång- och cykeltrafik,
    - behovet att ta itu med de ökande trafikmängderna och att ta bort kopplingen mellan ökade transporter och BNP-tillväxt,
    - behovet att främja användningen av miljövänliga fordon i kollektivtrafiken,
    - övervägande av miljöindikatorer när det gäller städer.

#### Artikel 8

#### Mål och prioriterade områden för insatser avseende hållbar användning och förvaltning av naturresurser samt avfall

1. De syften som anges i artikel 2 bör tillgodoses genom att följande mål uppnås:

- Strävan efter att säkerställa att förbrukningen av resurser och dess följd effekter inte överskrider vad miljön kan bära och att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och resursanvändning. I detta sammanhang erinras om det vägledande delmålet att i gemenskapen senast 2010 uppnå ett procenttal på 22 % när det gäller elproduktion från förnybara energikällor i syfte att drastiskt öka resurs- och energieffektiviteten.
- Uppnående av en betydande generell minskning av den mängd avfall som genereras genom initiativ för att förebygga avfall, bättre resurseffektivitet samt en övergång till mer hållbara produktions- och konsumtionsmönster.
- En betydande minskning av den mängd avfall som skall bortskaffas och mängden producerat farligt avfall, samtidigt som ökade utsläpp i luften, vattnet och marken undviks.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 1141/2001/EG av den 27 juni 2001 om en gemenskapsram för samarbete för en hållbar stadsutveckling.

— Stöd till återanvändning och när det gäller avfall som fortfarande genereras: dess farlighetsgrad bör minskas och det bör medföra så liten risk som möjligt; företräde bör ges åt återvinning, särskilt materialåtervinning; mängden avfall som skall bortskaffas bör minimeras och bortskaffas på ett säkert sätt; avfall som är avsett att bortskaffas bör behandlas så nära uppkomstplatsen som möjligt, i den mån det inte leder till en minskning av effektiviteten i avfallshanteringen.

2. Målen skall nås med beaktande av strategin för en integrerad produktpolicy samt gemenskapsstrategin för avfallshantering <sup>(1)</sup> genom följande prioriterade åtgärder:

i) Utarbetande av en temainriktad strategi för hållbar användning och förvaltning av resurser, inbegripet bland annat

a) uppskattning av material- och avfallsflödena i gemenskapen, inklusive import och export, till exempel genom materialflödesanalys,

b) översyn av effektiviteten i de politiska åtgärderna och konsekvenserna av subventioner som rör naturresurser och avfall,

c) uppställande av mål för resurseffektivitet och en minskad användning av resurser för att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och negativa miljökonsekvenser,

d) främjande av utvinnings- och produktionsmetoder och teknik för att stödja ecoeffektivitet och en hållbar användning av råmaterial, energi, vatten och andra resurser,

e) utarbetande och genomförande av ett brett spektrum av instrument, däribland forskning, tekniköverföring, marknadsbaserade och ekonomiska instrument, program för bästa metoder samt indikatorer för resurseffektivitet.

ii) Utarbetande och genomförande av åtgärder för avfallsförebyggande och avfallshantering, bland annat genom att

a) sätta upp en rad kvantitativa och kvalitativa delmål för minskning som omfattar alla typer av relevant avfall, som skall uppnås på gemenskapsnivå senast 2010; kommissionen uppmanas att utarbeta ett förslag till sådana delmål senast 2002,

b) stödja miljövänlig och hållbar produktdesign,

c) öka medvetenheten om allmänhetens möjligheter att bidra till avfallsminskningen,

d) formulera operativa åtgärder för att stimulera förebyggande av uppkomsten av avfall, t.ex. genom att uppmuntra återanvändning och återvinning samt utfasning av vissa ämnen och material genom produktrelaterade åtgärder,

e) utarbeta ytterligare indikatorer inom avfallshanteringen.

iii) Utarbetande av en temainriktad strategi för avfallsåtervinning, vilken inbegriper bland annat

a) åtgärder för att ombesörja källsortering, insamling och materialåtervinning av prioriterade avfallsflöden,

b) ytterligare utveckling av producentansvar,

c) utarbetande och överföring av miljövänlig avfallsåtervinning och behandlingsteknik.

iv) Utveckling eller översyn av lagstiftningen om avfall, inbegripet bland annat bygg- och rivningsavfall, avloppsslam <sup>(2)</sup>, biologiskt nedbrytbart avfall, förpackningar <sup>(3)</sup>, batterier <sup>(4)</sup> samt avfallstransporter <sup>(5)</sup>, klagörande av skillnaden mellan avfall och sådant som inte är avfall samt utarbetande av lämpliga kriterier för vidareutveckling av bilagorna IIA och IIB i ramdirektivet om avfall <sup>(6)</sup>.

#### Artikel 9

#### Mål och prioriterade områden för åtgärder avseende internationella frågor

1. De syften som anges i artikel 2 avseende internationella frågor och internationella aspekter på de fyra prioriterade miljöområdena i detta program innehåller följande mål:

— Bedrivande av en ambitiös miljöpolitik på internationell nivå med särskild hänsyn till hur mycket den globala miljön kan bära.

— Ytterligare främjande av hållbara förbruknings- och produktionsmönster på internationell nivå.

— Framsteg mot säkerställande av att politik och åtgärder när det gäller handel och miljö ömsesidigt stöder varandra.

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 86/278/EEG av den 12 juni 1986 om skyddet för miljön, särskilt marken, när avloppsslam används i jordbruket (EGT L 181, 4.7.1986, s. 6). Direktivet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG av den 20 december 1994 om förpackningar och förpackningsavfall (EGT L 365, 31.12.1994, s. 10). Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 1999/177/EG (EGT L 56, 4.3.1999, s. 47).

<sup>(4)</sup> Kommissionens direktiv 93/86/EEG av den 4 oktober 1993 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 91/157/EEG om batterier och ackumulatörer som innehåller vissa farliga ämnen (EGT L 264, 23.10.1993, s. 51).

<sup>(5)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen (EGT L 30, 6.2.1993, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens beslut 1999/816/EG (EGT L 316, 10.12.1999, s. 45).

<sup>(6)</sup> Rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall (EGT L 194, 25.7.1975, s. 39). Direktivet senast ändrat genom kommissionens beslut 96/350/EG (EGT L 135, 6.6.1996, s. 32).

<sup>(1)</sup> Rådets resolution av den 24 februari 1997 om en gemenskapsstrategi för avfallshantering (EGT C 76, 11.3.1997, s. 1).

2. Dessa mål skall eftersträvas med hjälp av följande prioriterade åtgärder:

- a) Integrering av miljöskyddskrav i all politik som rör gemenskapens yttre förbindelser, inklusive handels- och utvecklings-samarbete, för att uppnå en hållbar utveckling, bland annat genom utarbetande av riktlinjer.
- b) Fastställande av ett antal samstämmiga miljö- och utvecklingsmål för antagande som en del av "en ny global uppgörelse eller överenskommelse" vid världstoppmötet om hållbar utveckling år 2002.
- c) Strävan efter att förstärka den internationella miljöstyrningen genom ett gradvis stärkande av det multilaterala samarbetet och den institutionella ramen samt genom tilldelning av resurser.
- d) Strävan efter snabb ratificering, faktisk efterlevnad och verkställighet av internationella konventioner och avtal om miljön där gemenskapen är part.
- e) Främjande av hållbar miljöpraxis i samband med utlandsinvesteringar och exportkrediter.
- f) Intensifierade ansträngningar på internationell nivå för att uppnå samsyn om metoder för bedömning av hälso- och miljörisker, samt om riskhanteringsförfaranden, inklusive försiktighetsprincipen.
- g) Ömsesidigt stöd mellan handeln och miljöskyddsbehoven genom att vederbörlig hänsyn tas till miljödimensionen vid de konsekvensbedömningar av multilaterala handelsavtal ur hållbarhetssynvinkel som skall utföras i ett tidigt förhandlingskede samt genom att efterleva resultaten av dessa.
- h) Fortsatt stöd för ett världshandelssystem som fullt ut erkänner multilaterala eller regionala miljöavtal och försiktighetsprincipen och därigenom öka möjligheterna till handel med miljövänliga produkter och tjänster.
- i) Främjande av gränsöverskridande miljösamarbete med grannländer och grannregioner.
- j) Främjande av ökad konsekvens i politiken genom att det arbete som utförts inom ramen för de olika konventioner, inklusive en bedömning av sambanden mellan biologisk mångfald och klimatförändringar, kopplas till integreringen av hänsyn till den biologiska mångfalden i genomförandet av Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar och av Kyotoprotokollet.

#### Artikel 10

#### Utformning av miljöpolitiken

De mål som fastställs i artikel 2 avseende utformning av miljöpolitiken, som grundar sig på delaktighet och på det främsta

vetenskapliga kunnande som finns att tillgå och de strategiska metoder som anges i artikel 3, skall tillgodoses bland annat med hjälp av följande prioriterade åtgärder:

- a) Utveckling av förbättrade mekanismer, allmänna regler och principer för god förvaltning som innebär ett omfattande och ingående samråd med berörda parter i alla skeden för att underlätta valet av de mest effektiva lösningarna och för att uppnå de bästa resultaten för miljön och en hållbar utveckling med avseende på kommande förslag till åtgärder.
- b) Ökad medverkan av de icke-statliga miljöorganisationerna i dialogen, genom lämpligt stöd och gemenskapsfinansiering.
- c) Bättre utformning av politiken genom
  - utvärdering på förhand av de tänkbara konsekvenserna, i synnerhet miljökonsekvenserna, av en ny politik, inbegripet alternativet att inte vidta några åtgärder och av lagstiftningsförslagen samt offentliggörande av resultaten,
  - utvärdering i efterhand av de befintliga åtgärdernas effektivitet när det gäller att nå miljömålen.
- d) Se till att miljön och i synnerhet de prioriterade områden som identifieras i detta program utgör huvudprioriteringar i gemenskapens forskningsprogram. Regelbunden översyn av miljöforskningsbehov och prioriteringar bör göras inom gemenskapens ramprogram för forskning och teknisk utveckling. Säkerställa en bättre samordning av den miljörelaterade forskningen i medlemsstaterna, bl.a. för att förbättra tillämpningen av forskningsresultaten.
 

Bygga broar mellan miljöaktörer och andra aktörer inom områdena information, yrkesutbildning, forskning, utbildning och politik.
- e) Se till att det från och med 2003 regelbundet tillhandahålls information som kan utgöra en grund för
  - politiska beslut om miljö och hållbar utveckling,
  - uppföljningen och översynen av sektoriella integreringsstrategier samt av strategin för en hållbar utveckling,
  - information till den breda allmänheten.

Framställandet av denna information kommer att underlättas genom Europeiska miljöbyråns och andra relevanta organs regelbundna rapporter. Informationen skall främst utgöras av

  - övergripande miljöindikatorer,
  - indikatorer för miljöns aktuella tillstånd och utveckling,
  - integreringsindikatorer.

- f) Ompröva och regelbundet övervaka informations- och rapporteringssystemen för att få ett mer samstämmigt och effektivt system för att garantera enhetlig rapportering av högkvalitativ, jämförbar och relevant miljöinformation. Kommissionen uppmanas att så snart som möjligt vid behov lägga fram ett förslag i detta syfte. Kraven på övervakning, insamling av data och rapportering bör beaktas på ett effektivt sätt i framtida miljölagstiftning.
- g) Förstärka utveckling och användning av system och verktyg för övervakning av jorden (t.ex. satellitteknik), som stöd för utformningen och genomförandet av politiken.

#### Artikel 11

#### Övervakning och utvärdering av resultaten

1. Under loppet av programmets fjärde år skall kommissionen utvärdera gjorda framsteg i programmets genomförande samt härmed förbundna tendenser och framtidsutsikter på miljöområdet. Detta bör göras på grundval av en övergripande uppsättning indikatorer. Kommissionen skall lägga fram denna

rapport för Europaparlamentet och rådet efter halva tiden tillsammans med eventuella förslag till ändringar, som den anser lämpliga.

2. Kommissionen skall under loppet av programmets sista år till Europaparlamentet och rådet framlägga en slutbedömning av programmet och av tillståndet hos och utsikterna för miljön.

#### Artikel 12

Detta beslut skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 22 juli 2002.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

P. COX

På rådets vägnar

Ordförande

P. S. MØLLER



**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1601/2002****av den 9 september 2002****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker <sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1498/98 <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 4.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de

produkter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 10 september 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 september 2002.

På kommissionens vägnar  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
Generaldirektör för jordbruk

<sup>(1)</sup> EGT L 337, 24.12.1994, s. 66.

<sup>(2)</sup> EGT L 198, 15.7.1998, s. 4.

## BILAGA

till kommissionens förordning av den 9 september 2002 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredje land <sup>(1)</sup>	Schablonvärde vid import
0702 00 00	052	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
999		77,6
0809 30 10, 0809 30 90	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2020/2001 (EGT L 273, 16.10.2001, s. 6). Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1602/2002**

av den 9 september 2002

**om fastställande av tillämpningsföreskrifter för rådets direktiv 1999/105/EG vad beträffar en medlemsstats tillåtelse att förbjuda saluföring till slutanvändaren av visst skogsodlingsmaterial**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 1999/105/EG av den 22 december 1999 om saluföring av skogsodlingsmaterial<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 17.3 i detta, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 17.1 i direktiv 1999/105/EG skall medlemsstaterna säkerställa att odlingsmaterial som släpps ut på marknaden i enlighet med bestämmelserna i direktivet inte underkastas några andra restriktioner vid saluföring i fråga om dess egenskaper, krav beträffande undersökning och inspektion, märkning eller förslutning än de som fastställs i direktivet.
- (2) Medlemsstaterna kan dock under vissa omständigheter få tillåtelse att förbjuda saluföring till slutanvändaren, när det gäller sådd eller plantering på deras område, av visst skogsodlingsmaterial som är olämpligt att använda på medlemsstatens territorium.
- (3) Detta bör endast tillåtas om det finns anledning att tro att användningen av skogsodlingsmaterialet i fråga, på grund av dess fenotypiska eller genetiska egenskaper, skulle ha en negativ effekt på skogsbruket, miljön, de genetiska resurserna eller den biologiska mångfalden på medlemsstatens territorium.
- (4) För att kommissionen skall kunna fatta beslut med kännedom om alla fakta, skall ansökan om att få utnyttja denna möjlighet åtföljas av bevis och information om bland annat skogsodlingsmaterialets härkomstområde eller ursprung samt resultat av försök, vetenskaplig forskning och skogsbrukspraxis. Det bör specificeras vilka uppgifter som skall anges.
- (5) När en medlemsstat sammanställer en ansökan bör andra medlemsstater på begäran bidra med alla relevanta uppgifter om materialets härkomstområde eller ursprung och om nationella förteckningar över frökällor för produktion av skogsodlingsmaterial.
- (6) En kopia av ansökan bör samtidigt skickas till den medlemsstat där materialet har sitt härkomstområde eller ursprung för att den medlemsstaten skall kunna meddela kommissionen sina synpunkter.

- (7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Ständiga kommittén för utsäde och förökningsmaterial för jordbruk, trädgårdsnäring och skogsbruk.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

1. En medlemsstat som ansöker om tillåtelse att förbjuda saluföring av visst skogsodlingsmaterial till slutanvändaren, enligt artikel 17.2 i direktiv 1999/105/EG, skall lämna in en ansökan till kommissionen med en redogörelse för hur man anser att kriterierna i artikel 17.2 har uppfyllts. Ansökan skall åtföljas av all tillgänglig styrkande information och dokumentation i enlighet med punkterna 2–5.
2. Kartor över och uppgifter om materialets härkomstområde eller ursprung skall tillhandahållas tillsammans med dokumentation som visar skillnaderna i klimat och ekologi, enligt anvisningarna i bilagan.
3. Resultat från försök, vetenskaplig forskning eller resultat från skogsbrukspraxis som visar varför materialet är olämpligt att använda i hela eller delar av territoriet där materialet föreslås förbjudas skall tillhandahållas. Uppgifter om försöken skall medfölja, t.ex. utformning, bedömningsförfarande och analys av data. Försöken skall ha utförts på relevanta platser och i enlighet med kraven i punkt 1 i bilaga V till direktiv 1999/105/EG. Uppgifter skall också redovisas om de personer som utförde försöken och om huruvida resultaten har fackgranskats eller publicerats.
4. När det gäller resultat av vetenskaplig forskning skall uppgifter om forskningen tillhandahållas, t.ex. utformning, källor till uppgifter, bedömningsförfarande och resultat.
5. När det gäller resultat från skogsbrukspraxis skall information och dokumentation tillhandahållas om överlevnad och utveckling av skogsodlingsmaterial samt tillväxt.

*Artikel 2*

När det gäller ansökningar om förbud mot saluföring av skogsodlingsmaterial i kategorierna "känd härkomst" eller "beståndsutvalt" från godkända frökällor i form av frötäktområde eller frötäktbestånd skall den medlemsstat som önskar förbjuda materialet tillhandahålla en bedömning av olämpligheten med hänvisning till härkomstområdet.

<sup>(1)</sup> EGT L 11, 15.1.2000, s. 17.

*Artikel 3*

När det gäller ansökningar om förbud mot saluföring av skogsodlingsmaterial i kategorierna "individutvalt" eller "testat" från godkända frökällor i form av fröplantager, föräldratråd till familjer, kloner eller klonblandningar skall den medlemsstat som önskar förbjuda materialet tillhandahålla en bedömning av olämpligheten med hänvisning till enskilda godkända enheter.

Utöver den information som anges i artikel 10 i direktiv 1999/105/EG skall följande uppgifter tillhandahållas på begäran:

- a) De urvalskriterier som använts för komponenterna i frökällorna.
- b) Frökällornas sammansättning.
- c) De härkomstområden från vilka ursprungskomponenterna utvaldes.

*Artikel 4*

1. När en medlemsstat sammanställer en ansökan enligt artikel 1 skall andra medlemsstater, på begäran av den medlemsstat som sammanställer ansökan, tillhandahålla kartor

och uppgifter om klimatförhållanden och ekologiska förhållanden i härkomstområdet för det skogsodlingsmaterial som ansökan om tillåtelse att förbjuda saluföring till slutanvändaren gäller.

2. Samtidigt som ansökan om tillåtelse lämnas in till kommissionen skall en kopia av densamma skickas till den medlemsstat där härkomst- eller ursprungsområdet för det material som förbudet gäller är beläget.

3. Den medlemsstat som avses i punkt 2 skall ha tre månader på sig att beakta ansökan och underrätta kommissionen om sin ståndpunkt. Om så är motiverat får kommissionen, på begäran av medlemsstaten, förlänga denna period.

*Artikel 5*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 januari 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 september 2002.

*På kommissionens vägnar*

David BYRNE

*Ledamot av kommissionen*



## BILAGA

**Förteckning över den uppgifter som en medlemsstat skall lämna som stöd till en ansökan enligt artikel 17.2 i rådets direktiv 1999/105/EG**

1. Uppgifter om de arter som växer i området eller delar av området: inhemska eller införda.
  2. Kartor och hänvisningar till härkomstområdet eller den godkända enheten för det skogsodlingsmaterial som ansökan gäller.
  3. Uppgift om det område eller del av område som ansökan om förbud mot saluföring av materialet till slutanvändaren för sådd eller plantering gäller.
  4. Klimatuppgifter för härkomstområdet eller den godkända enhet som anges i punkt 2 och för det område eller den del av ett område som avses i punkt 3:
    - a) Total årlig nederbörd (mm).
    - b) Nederbörd under växtsäsongen (mm) med angivelse om de månader det gäller.
    - c) Temperatur:
      - Årsmedelvärde °C.
      - Den kallaste månadens medelvärde °C.
      - Den varmaste månadens medelvärde °C.
    - d) Växtsäsongens längd (dagar över 5 °C eller liknande lämplig mätning).
  5. Ekologiska uppgifter för härkomstområdet eller den godkända enhet som anges i punkt 2 och för det område eller den del av ett område som avses i punkt 3:
    - a) Altitudintervall.
    - b) Större geologiska formationer.
    - c) De vanligaste jordtyperna.
-

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1603/2002**

av den 9 september 2002

**om ändring av bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1535/2002 av den 28 augusti 2002 om undantag från rådets förordning (EG) nr 1251/1999 om upprättande av ett stödsystem för producenter av vissa jordbruksgrödor, när det gäller arealersättning för vissa jordbruksgrödor och ersättning för arealuttag under regleringsåret 2002/2003 till producenter i vissa regioner i Tyskland**EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1251/1999 av den 17 maj 1999 om upprättande av ett stödsystem för producenter av vissa jordbruksgrödor<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1038/2001<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 9 i denna, och av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 1535/2002<sup>(3)</sup> får Tyskland för regleringsåret 2002/2003 betala ut ett förskott på högst 50 % av arealersättningen för jordbruksgrödor, inkluderat tillägget för durumvete och ersättningen för arealuttag, till producenter i de områden som drabbats av översvämningar under augusti 2002 enligt bilagan till denna förordning.
- (2) Mot bakgrund av händelseutvecklingen i vissa regioner i Mecklenburg-Vorpommern och i Schleswig-Holstein och med hänsyn till budgetsituationen, bör Tyskland när det gäller ytterligare ett antal regioner i Mecklenburg-Vorpommern och i Sachsen-Anhalt tillåtas göra utbetal-

ningar före den 16 november 2002 av förskott på arealersättningar för jordbruksgrödor och ersättningar för arealuttag för regleringsåret 2002/2003 och återkalla möjligheten när det gäller vissa regioner i Schleswig-Holstein.

- (3) Bilagan till förordning (EG) nr 1535/2002 bör därför ändras.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Bilagan till förordning (EG) nr 1535/2002 skall ersättas med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 september 2002.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*<sup>(1)</sup> EGT L 160, 26.6.1999, s. 12.<sup>(2)</sup> EGT L 145, 31.5.2001, s. 16.<sup>(3)</sup> EGT L 231, 29.8.2002, s. 36.

## BILAGA

## ”BILAGA

## TYSKLAND

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

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

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

Sachsen (gesamtes Bundesland)

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

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land).”

---

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1604/2002****av den 9 september 2002****om ändring av exportbidragen för vitsocker och råsocker som exporteras i obearbetat skick**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1260/2001 av den 19 juni 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för socker <sup>(1)</sup>, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 680/2002 <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 27,5 tredje stycket i denna, och

av följande skäl:

- (1) Exportbidragen för vitsocker och råsocker som exporteras i obearbetat skick fastställdes i kommissionens förordning (EG) nr 1585/2002 <sup>(3)</sup>.
- (2) Tillämpningen av de närmare bestämmelserna i förordning (EG) nr 1585/2002 på de uppgifter som kommis-

sionen har kännedom om medför att de nu gällande exportbidragen bör ändras till de belopp som anges i bilagan till den här förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Exportbidragen för de produkter som räknas upp i artikel 1.1 a i förordning (EG) nr 1260/2001, odenaturerade och exporterade i obearbetat skick, fastställdes i bilagan till förordning (EG) nr 1585/2002 och skall ändras till de belopp som anges i bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 10 september 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 september 2002.

*På kommissionens vägnar*

Franz FISCHLER

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EGT L 178, 30.6.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 104, 20.4.2002, s. 26.

<sup>(3)</sup> EGT L 239, 6.9.2002, s. 10.

## BILAGA

## till kommissionens förordning av den 9 september 2002 om ändring av exportbidragen för vitsocker och råsocker som exporteras i obearbetat skick

Produktnummer	Destination	Måttenhet	Bidragsbelopp
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	<sup>(2)</sup>
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % sackaros × 100 kg nettoprodukt	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % sackaros × 100 kg nettoprodukt	0,4676

<sup>(1)</sup> Tillämpligt på råsocker med utbyte på 92 %. Om utbytet är ett annat än 92 % skall det tillämpliga exportbidraget beräknas i enlighet med bestämmelserna i artikel 28.4 i rådets förordning (EG) nr 1260/2001.

<sup>(2)</sup> Fastställande upphävt genom kommissionens förordning (EEG) nr 2689/85 (EGT L 255, 26.9.1985, s. 12), ändrad genom förordning (EEG) nr 3251/85 (EGT L 309, 21.11.1985, s. 14).

Anm.: Produktkoderna och destinationskoderna serie "A" fastställs i kommissionens förordning (EEG) nr 3846/87 (EGT L 366, 24.12.1987, s. 1) i dess ändrade lydelse.

De numeriska destinationskoderna fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2020/2001 (EGT L 273, 16.10.2001, s. 6).



## II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 5 juli 2002

i ett förfarande enligt artikel 81 i EG-fördraget och artikel 53 i EES-avtalet

(COMP/37.730 – AuA/LH)

[delgivet med nr K(2002) 2502]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2002/746/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT  
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om enskildheterna i tillämpningen av konkurrensreglerna på flygbolag<sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2410/92<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 5 i denna,

efter offentliggörandet av ett tillkännagivande i enlighet med artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 3975/87<sup>(3)</sup>,

efter offentliggörandet av ett tillkännagivande i enlighet med artikel 16.3 i förordning (EG) nr 3975/87<sup>(4)</sup>,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor på luftfartsområdet, och

av följande skäl:

## 1. INLEDNING

(1) Genom en skrivelse av den 10 december 1999 anmälde Deutsche Lufthansa och Austrian Airlines (nedan kallade de berörda företagen) i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3975/87 ett samarbetsavtal av den 19 oktober 1999. De berörda företagen vill skapa en långsiktig allians genom att inrätta ett integrerat luftfartssystem

som bygger på ett tätt samarbete kring affärsverksamhet, marknadsfrågor och företagsledning. De viktigaste reglerna för samarbetet finns samlade i ett ramavtal. Dessutom har de båda flygbolagen tillsammans utarbetat en rad mer konkreta genomförandeavtal och ett prisavtal (*Special Pro Rate Agreement*, nedan kallat SPA) för att definiera principerna för en gemensam prisbild. Genom undertecknandet av ett "grannlandsavtal" grundades ett gemensamt företag för att genomföra flygningar mellan de båda länderna och dela på de vinster och förluster som uppstår.

(2) De berörda företagen ansöker i enlighet med artikel 5 i förordning (EEG) nr 3975/87 om ett undantag enligt artikel 81.3 i EG-fördraget och artikel 53.3 i EES-avtalet.

(3) En sammanfattning av ansökan om undantaget offentliggjordes den 11 juli 2000 i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i enlighet med artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 3975/87.

(4) Genom en skrivelse av den 4 oktober 2000 meddelade kommissionen de berörda företagen i enlighet med artikel 5.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 allvarliga tvivel på att avtalen kan anses förenliga med den gemensamma marknaden.

(5) Den 10 maj 2001 överlämnade kommissionen sina invändningar till Austrian Airlines och Lufthansa. Den meddelade där sin uppfattning att samarbetsavtalet mellan Lufthansa och Austrian Airlines inte kan ges något undantag enligt förordning (EEG) nr 3975/87.

<sup>(1)</sup> EGT L 374, 31.12.1987, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 18.

<sup>(3)</sup> EGT C 193, 11.7.2000, s. 7.

<sup>(4)</sup> EGT C 356, 14.12.2000, s. 5.

- (6) Den 14 december 2001 gjorde kommissionen i enlighet med bestämmelserna i artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 ett tillkännagivande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Kommissionen kungjorde sin avsikt att på grundval av de förbindelser som parterna ingått och den beredskap som flera konkurrenter visat att träda in på marknaden lämna ett undantag på sex år. Berörda tredje parter gavs möjlighet att ta ställning till denna ståndpunkt.

## 2. DE BERÖRDA FÖRETAGEN

### 2.1 Lufthansa AG

- (7) Lufthansa är ett holdingbolag som ägs av Lufthansakoncernen som verkar på området för lufttransport av personer och varor och erbjuder därmed tjänster i anslutning till denna verksamhet. Sedan 1997 är Lufthansa helt privatiserat med omkring 350 000 aktieägare.
- (8) Lufthansas största dotterbolag är: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) och Luxair (13 %).
- (9) År 2000 uppnådde Lufthansa en omsättning på 15,2 miljarder euro, varav 7,926 miljarder inom EU och 4,799 miljarder i Tyskland.
- (10) Mätt i passagerarkilometer låg Lufthansa, med 18 miljarder kilometer, på första plats i Europa år 2000 före British Airways (17,0 miljarder). På tredje plats ligger Air France med 10,3 miljarder passagerarkilometer.
- (11) Sett till EU:s lufttransportföretag i hela världen låg Lufthansa, med 94,17 miljarder passagerarkilometer, på andra plats efter British Airways (118,89 miljarder), tätt följt av Air France med 91,801 miljarder passagerarkilometer.
- (12) I Europa trafikerar Lufthansa 148 linjer med mer än 100 000 passagerare per år. De viktigaste är Frankfurt–Berlin [...] (\*) och Frankfurt–Hamburg [...] (†).
- (13) I fråga om flottans storlek låg Lufthansa med 327 flygplan i drift och 48 beställda på första plats i Europa år 2000, följt av British Airways med 309 flygplan i drift och 62 beställda.
- (14) I fråga om linjelufttransport är Lufthansa det ledande europeiska flygbolaget, såväl inom Europa som i den interkontinentala trafiken.
- (15) Lufthansa Cityline sköter huvudsakligen inrikesflyg inom Förbundsrepubliken Tyskland, men också regionalflyg inom Europa. De viktigaste linjerna är Bremen–Stuttgart (42 flygningar/vecka), Florens–München (28 flygningar/vecka), München–Münster (42 flygningar/vecka).

### 2.2 Austrian Airlines (AuA)

- (16) AuA verkar på området för lufttransport av personer och varor och erbjuder därmed tjänster i anslutning till denna verksamhet. Ägare till AuA är den österrikiska staten (39,7 %), institutionella investerare (10,6 %), privata investerare (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %) och Air France (1,5 %).
- (17) År 2000 hade AuA (Austrian Airlines, Lauda Air och Tyrolean Airways) en omsättning på 1,54 miljarder euro, varav 850 miljoner euro på flygningar inom gemenskapen, 393 miljoner euro i Österrike och 199 miljoner euro i Tyskland. AuA:s största dotterbolag är: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) och Rheintalflug (100 %). AuA, Tyrolean och Lauda Air hade totalt 92 flygplan i drift år 2000.
- (18) Mätt i passagerarkilometer låg AuA med 2,4 miljarder passagerarkilometer år 2000 efter BMI British Midland (2,4 miljarder kilometer) på sjuttonde plats bland AEA-bolagen. Sett till EU:s lufttransportföretag i hela världen låg AuA med 8,8 miljarder passagerarkilometer på fjortonde plats år 2000 och bland alla flygbolag i världen på 67:e plats. I Europa trafikerar AuA sexton linjer med mer än 100 000 flygpasagerare per år. De viktigaste linjerna är: Wien–London [...], Wien–Frankfurt [...] och Wien–Paris [...].
- (19) Lauda Air (Lauda) verkar på området för lufttransport av personer och varor och erbjuder därmed tjänster i anslutning till denna verksamhet. Ägarna till Lauda Air är Austrian Airlines (99,0 %) och privata investerare (1 %).
- (20) År 2000 hade Lauda en omsättning på 158 miljoner euro. I Österrike uppgick företagets omsättning till 73 miljoner euro, i Tyskland till 37 miljoner euro. Mätt i passagerarkilometer i hela världen räknades Lauda med 4,6 miljarder kilometer år 2000 inte ens till de tjugo största i Europa.
- (21) Lauda bedriver framför allt chartertrafik inom Europa (medeldistanser) och långdistanslinjer till resmål i Asien och stillahavsområdet under Austrian Airlines flightnummer. Den viktigaste linjen är Wien–Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways (Tyrolean) verkar på området för lufttransport av personer och varor och erbjuder därmed tjänster i anslutning till denna verksamhet. Tyrolean är helägt av Austrian Airlines. AuA förvärvade 1994 en andel på 42,85 %, 1997 ytterligare 42,85 % och 1998 resterande andelar.
- (23) År 2000 uppgick Tyroleans omsättning inom gemenskapen till 231 miljoner euro, i Österrike till 106 miljoner euro och i Tyskland till 77 miljoner euro. Mätt i passagerarkilometer låg Tyrolean med 1,2 miljarder passagerarkilometer på plats 176 i världen, långt efter Crossair (plats 118 med 3,5 miljarder passagerarkilometer) eller Lufthansa City Line (plats 116 med 3,6 miljarder passagerarkilometer).

(\*) [...] Affärshemlighet.

(†) Ena riktningen, uppgifter från 1999.

- (24) Tyrolean erbjuder framför allt luftfartstjänster i Österrike och på regionala flyglinjer inom Europa. Företaget använder flygplan med en platskapacitet på upp till 80 passagerare. De viktigaste linjerna är Innsbruck–Wien [...], Klagenfurt–Wien [...], Wien–Budapest [...] och Wien–Stuttgart [...]. Förutom en vidare utveckling av den inhemska marknaden har Tyrolean framför allt satt som mål att öka antalet flygningar till Central- och Östeuropa samt mellan Österrike och Tyskland.
- (25) Rheintalflug köptes i februari 2001 till 100 procent av Austrian Airlines. År 2000 transporterade Rheintalflug totalt 250 000 passagerare och trafikerar för närvarande flyglinjerna Altenrhein–Wien, Wien–Genève, Wien–Tallinn, Wien–Warszawa och Wien–Milano under Austrian Airlines flightnummer. Rheintalflugs omsättning år 2000 låg på 31 miljoner euro.

### 3. SAMARBETSAVTAL MELLAN AUSTRIAN AIRLINES OCH LUFTHANSA

- (26) Det långsiktiga målet med samarbetsavtalet mellan Lufthansa och Austrian Airlines är världsomspännande integration av företagets luftfartsnät. Det luftnätsavtal som slöts i detta avseende trädde i kraft från och med flygningsprogrammet för sommaren 2000 och omfattar områdena persontransport, underhåll, flygplatsfaciliteter och marktjänster. Den 1 januari 2000 började de berörda företagen med en gemensam prispolitik och med samordningen av deras flygprogram för samtliga flyg.
- (27) Det omfattande samarbetet avser lufttrafiken mellan Österrike och Tyskland, som omfattas av ett "grannlandsavtal". Enligt avtalet skall ett gemensamt företag inrättas för luftfarten mellan de båda länderna. De berörda företagen samlar huvudflyglinjerna, med undantag för matarlinjerna, till de stora naven. AuA ställde in samarbetet med medlemmarna i Qualiflyergruppen i slutet av december 1999.
- (28) Samarbetsavtalet omfattar framför allt avsiktsförklaringar. Inom alla viktiga områden har de berörda företagen slutit genomförandeavtal, vilket beskrivs närmare nedan.

De viktigaste beståndsdelarna i samarbetsavtalet är följande:

#### 3.1 Ett gemensamt företag för luftfarten mellan Österrike och Tyskland

- (29) I grannlandsavtalet finns en förteckning över de gemensamma tjänster som erbjuds och som omfattas av detta avtal. Enligt avtalet skall de båda berörda företagen efter en övergångsperiod dela [...] på intäkterna och kostnaderna i samband med dessa gemensamma tjänster. En ledningsgrupp inom alliansen ("Alliance Steering Committee") övervakar de gemensamma tjänsternas utveckling och att de fungerar väl. Gruppen kan också ge divisionsledningen för de gemensamma tjänsterna, den s.k. trafikdirektionen ("Traffic Committee" eller "Tracom") bindande anvisningar. Trafikdirektionen är sammansatt av lika många företrädare från båda företagen som får betalt av sitt respektive företag. Tracom ansvarar för de gemensamma tjänsterna, affärsplanen, trafiksystemet osv. I grannlandsavtalet fastslås det uttryckligen att de berörda företagen skall förbli fristå-

ende enheter och att de också i fortsättningen skall kunna fatta beslut oberoende av varandra.

- (30) Trafikplanen omfattar ett gemensamt linjesystem, en gemensam prisstruktur och ett gemensamt flygprogram. De berörda företagen har inte befogenhet att upprätta regelrätta avtal med tredje företag som erbjuder linjeflygtjänster på någon av de gemensamma flyglinjerna.

#### 3.2 Världsomfattande samarbete

- (31) AuA och LH vill inrätta ett integrerat världsomfattande trafiksystem med gemensam flygnätsplanering, gemensam prispolitik och gemensam finansiell planering. Det världsomfattande samarbetet omfattar tillgång till respektive bonusprogram, användning av gemensamma flightnummer (code sharing), harmonisering av tjänstekvaliteten och gemensam databearbetning. Inom den elektroniska databearbetningen kombinerar de berörda företagen delvis sina system på områden såsom flyguppgifter, bokningssystem, biljettförsäljning och inventarier. Genom det gemensamma utnyttjandet av flygplatsfaciliteter för passagerartjänster vill de berörda företagen garantera att kunderna kan byta flyg utan problem.

- (32) För att utveckla sina respektive nät gemensamt, vill de berörda företagen gemensamt fastställa sina priser i hela världen utifrån ett "Special Prorate Agreement". Prisöverenskommelserna omfattar samtliga tariffgrupper. Enligt de berörda företagens uppfattning krävs det en gemensam prissättning när deras flygnät skall sys samman, för att man t.ex. skall kunna flyga ut med AuA och tillbaka med Lufthansa eller att AuA kan erbjuda matartrafik till Lufthansa-nav för att man där skall kunna byta till Lufthansa. På linjer som trafikeras direkt av den ena parten men av den andra endast via indirekta förbindelser <sup>(6)</sup>, är det förstnämnda företaget som sätter priserna. Förutom den gemensamma prissättningen vill de berörda företagen avpassa sina avgångsfrekvenser med varandra för att undvika överlappningar.

<sup>(6)</sup> Lufthansa erbjuder t.ex. ett direktflyg från Frankfurt till Kiev, medan AuA endast erbjuder en indirekt förbindelse från Frankfurt till Kiev via Wien.

- (33) Med avtalet om gemensamma flightnummer skall kunderna erbjudas en enhetlig produkt. Sammanslagningen av flightnumren innebär att ett bolags flygplan på en viss flygning inte bara har sitt eget nummer utan också partnerbolagets nummer. Därigenom kan ett bolag sälja en flygning som sin egen, även om den genomförs av partnerbolaget. De berörda företagen vill stämna av sina flygplan med varandra för att kunna erbjuda ömsesidiga matartjänster. De kan när som helst ta nya flygningar eller linjer i anspråk, under förutsättning att den andra parten underrättas på förhand.

### 3.3 Gemensam marknadsföringsstrategi

- (34) De båda bolagens försäljningsdivisioner förblir också hädanefter fristående. I Österrike övertar AuA marknadsföringen och försäljningen av flygbiljetter och i Tyskland Lufthansa. På många områden kommer företagen emellertid att samarbeta, t.ex. genom att inrätta gemensamma försäljningsställen i Österrike och Tyskland, på marknaderna i utlandet, där AuA kommer att få huvudansvaret för försäljningen i Central- och Östeuropa, och på Internet.
- (35) De båda berörda företagen behåller sin rätt att erbjuda direktflyg mellan sin inhemska marknad och utländska destinationer, om detta är ekonomiskt möjligt.
- (36) Inrikesflyget kommer också i fortsättningen att skötas av respektive flygbolag.

### 3.4 Dotterbolag och associerade företag

- (37) Genom avtalet omfattas de berörda företagens respektive dotterbolag och associerade företag också av det täta samarbetet. Ett mål med utvecklingen av nätet är att öka Lauda Airs tjänsteutbud i Tyskland.

### 3.5 Organisation av verksamheten vid navflygplatserna

- (38) Genom avtalet avser de berörda företagen att bättre utnyttja sina nav i Frankfurt, München och Wien. Wien och München kommer att komplettera varandra som nav, varvid Wien i första hand skall ta hand om trafiken till och från Öst- och Centraleuropa och München trafiken till och från Tyskland, samt inomeuropeiska och interkontinentala linjer. Vid utvecklingen av naven skall bolagens respektive destinationer och nät beaktas. Dessutom har ömsesidiga matartjänster planerats.

### 3.6 Flygplatsfaciliteter och -tjänster

- (39) I fråga om marktjänsterna har de berörda företagen avtalat att i princip anlita GlobeGround som är ett helägt dotterbolag till Lufthansa, så länge som företaget erbjuder sina tjänster till konkurrenskraftiga priser. I slutet av maj 2001 sålde Lufthansa 51 % av sina andelar i GlobeGround till det franska företaget Penauille Poly-services. Resten av andelarna kommer att säljas till Penauille den 30 juni 2002. Avtalet om GlobeGround

ogiltigförklarades därpå av de båda parterna. Marktjänsterna kommer därför inte att beröras nedan.

### 3.7 Fraktrafik

- (40) De berörda företagen planerar ingen sammanslagning av sin fraktrafik. Ett långfristigt logistiskt samarbete planeras emellertid för att öka effektiviteten.

## 4. GÄLLANDE REGLER

- (41) De berörda företagens omfattande samarbete avser luftfarten mellan Österrike och Tyskland, för vilken ett gemensamt företag har grundats. Detta gemensamma företag leds gemensamt och på lika villkor av de båda berörda företagen. Det gemensamma företaget kommer inte att förfoga över tillräckliga resurser för att oberoende kunna utöva sin affärsverksamhet. Det kommer att förbli beroende av de berörda företagen.
- (42) Det gemensamma företaget syftar och leder till en samordning av konkurrensförhållandet mellan de båda moderbolagen, som båda är juridiskt fristående. Genom grannlandsavtalet skapas ett kooperativt gemensamt företag och inte något självständigt fungerande gemensamt företag i den mening som avses i kommissionens tillkännagivande om begreppet självständigt fungerande gemensamma företag enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 om kontroll av företagskoncentrationer (7). Det är en del av ett vidare samarbetsavtal som omfattas av artikel 81 i EG-fördraget.
- (43) I förordning (EEG) nr 3975/87 fastslås förfarandet för att tillämpa artikel 81 i EG-fördraget på luftfart mellan gemenskapens flygplatser och artikel 53 i EES-avtalet för luftfart mellan flygplatserna i de länder som undertecknat EES-avtalet. Den kan endast tillämpas på luftfarten mellan flygplatserna inom EES. Luftfarten mellan EES och tredje länder omfattas inte av förordning (EEG) nr 3975/87 och omfattas därför inte av detta beslut.

## 5. RELEVANT MARKNAD

### 5.1 Berörda tjänster

- (44) De verksamheter som berörs av avtalet är persontransporter och varutransporter inom den luftburna linjetrafiken. De båda företag som är anslutna till avtalet erbjuder linjeflygtjänster, charterflyg och transporttrafik.

(7) EGT C 66, 2.3.1998, s. 1.

(45) Enligt kommissionens uppfattning utgör i detta fall chartertrafiken inget alternativ till linjeflygtrafiken, i synnerhet som kunderna i detta fall huvudsakligen är affärsresenärer. De osäkerhetsfaktorer som präglar chartertrafiken är till skillnad från semesterresenärer inte godtagbara för dessa kunder. Eftersom de berörda företagen bortsett från ett visst tekniskt samarbete inte planerar någon sammanslagning av sina fraktrafikverksamheter, kommer fraktrafiken inte att beröras nedan.

## 5.2 Luftfartsmarknader

(46) För att definiera den relevanta luftfartsmarknaden har kommissionen i en rad beslut med stöd i gällande rättspraxis utvecklat det s.k. initiativet om avgångs- och bestämmelseort<sup>(8)</sup>, enligt vilket varje förbindelse mellan en avgångsort och en bestämmelseort från konsument-synpunkt skall betraktas som en egen marknad. För att fastställa om det förekommer konkurrens på en konkret linje, beaktas en mängd förbindelser. Dessa omfattar:

- a) de direktflygningar som erbjuds mellan de berörda flygplatserna,
- b) de direktflyg som erbjuds mellan alternativa flygplatser, vilkas upptagningsområde i omfattande grad överlappar de berörda flygplatsernas upptagningsområde,
- c) de transferförbindelser som finns mellan de berörda flygplatserna, såvitt de kan betraktas som ett alternativ till direktflygen. Frågan om direktflyg kan ersättas med transferförbindelser beror på en rad faktorer – bl.a. flygtiden eller avgångsfrekvensen på en viss linje (eller i flygprogrammen).
- d) De resmöjligheter med alternativa kommunikationsmedel (bil eller tåg) som med avseende på restiden och avgångsfrekvensen kan ersätta direktflyg eller transferförbindelserna<sup>(9)</sup>.

(47) Kommissionen skiljer dessutom på tidskänsliga kunder och dem som inte står under tidspress. Tidskänsliga resenärer vill nå sin destination så snabbt som möjligt, saknar marginaler när det gäller avgångs- och ankomsttiderna och som kräver att ombokningar skall kunna göras med kort varsel. Kunder som inte bryr sig om tidsåtgången är mer priskänsliga och godtar dessutom längre restider<sup>(10)</sup>.

<sup>(8)</sup> Se kommissionens beslut av den 11 augusti 1999 i ärendet KLM/Alitalia (ärende COMP/JV.19 – KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> Parterna har i detta avseende gjort gällande att snabbtåg och bil utgör ett alternativ till flyget, om avståndet är kortare än 600 km.

<sup>(10)</sup> Affärsresenärer är i allmänhet mer tidskänsliga än turister och köper i första hand ombokningsbara biljetter. Passagerare inom den andra kategorin är inte beroende av fasta tider men är mer intresserade av priset. De godtar längre restider och kan av kostnadsskäl föredra transferförbindelser framför direktflyg.

(48) Enligt de berörda företagens uppfattning har också affärsresenärer blivit mer prismedvetna på senare tid och köper ofta biljetter i turistklass när flygningen är kortare än sex timmar, dock under förutsättning att detta är förenligt med deras planering. Detta innebär att andelen tidskänsliga passagerare av det totala antalet flygresenärer är betydligt högre än andelen resenärer i affärsklass.

(49) Parterna har framhållit att konkurrensen mellan flygbolagen till följd av globaliseringen inte äger rum på enskilda flyglinjer, utan mellan deras respektive flygnät och nav. En avgränsning utifrån linjer kan därför inte motiveras.

(50) De berörda företagens initiativ utgår från utbudssidan. Ur flygbolagens synvinkel kan det alltså mycket väl förekomma konkurrens mellan konkurrerande flygnät. Detta är emellertid inte vägledande vid definitionen av den relevanta marknaden, eftersom det inte motsvarar konsumentens synvinkel. En konsument vill flyga från en viss avgångsort till en viss destination. Förutsättningen för att han skall kunna dra fördel av konkurrensen är då att det finns ett val mellan flera flygbolag på denna linje. Ur efterfrågesynpunkt är det därför motiverat att pröva samarbetsavtalets resultat utifrån initiativet om avgångs- och bestämmelseort.

(51) Vid kommissionens bedömning av samarbetet mellan de berörda företagen kan tre kategorier av luftfartstjänster för personer inom EES urskiljas, vilka berörs av detta avtal:

- a) Luftfarten mellan Österrike och Tyskland.
- b) Luftfarten mellan Österrike eller Tyskland och ett annat EES-land (t.ex. linjen Frankfurt–Rom).
- c) Luftfart mellan övriga EES-länder (t.ex. London–Rom).

(52) Nedan beskrivs vidare vilka betänkligheter i synnerhet grannlandsavtalet om samarbete ger upphov till. Följande slutsatser om de ovannämnda punkterna gäller alltså den bilaterala trafiken mellan Österrike och Tyskland.

### 5.2.1 Transferförbindelser

(53) I princip finns det ett samband mellan den extra restid som en resenär är beredd att godta för en transferförbindelse och den totala restiden. På kortare sträckor med kort restid, som mellan Österrike och Tyskland, kan man anta att endast ett fåtal tidskänsliga resenärer skulle byta från direktflyg till transferförbindelser om



priset steg <sup>(11)</sup>. Man kan utgå ifrån att antalet sådana resenärer är för litet för att transferförbindelserna i flygtrafiken mellan Österrike och Tyskland skall kunna påverka villkoren för direktflyg. Ur konkurrenspolitisk synvinkel kan man dessutom bara beakta sådana transferförbindelser där resenären kan vända sig till bolag som konkurrerar med avtalsparterna. Detta gäller emellertid bara ett begränsat antal linjer. Därför kommer transferförbindelser inte att beaktas nedan.

### 5.2.2 Överlappande upptagningsområden

- (54) Resenärer som påbörjar eller avslutar sin resa inom två eller flera flygplatsers upptagningsområde, kan välja vilken flygplats de vill göra till avgångs- eller bestämmelseort för sin resa. Konkurrensen ökar om möjligheten att välja flygplats också innebär ett större urval bland olika flygbolag som är oberoende av varandra (dvs. inte samarbetsparter inom samma allians eller dotterbolag). I föreliggande fall är detta emellertid bara relevant i några få fall av mindre betydelse <sup>(12)</sup>.
- (55) Den extra tid som en resenär är benägen att godta för en längre resa till en flygplats och den totala restiden står i ett proportionellt förhållande till varandra. I fråga om flygningar inom Europa kan man utgå ifrån att radien för flygplatsernas upptagningsområden är liten på grund av de korta flygtiderna. Överlappande upptagningsområden vid flygningar inom EU torde därför spela en mindre roll. Flygningarna mellan Österrike och Tyskland är dessutom några av de kortaste i Europa. På grund av den korta flygtiden på dessa linjer utgår kommissionen därför ifrån att överlappningarna mellan upptagningsområdena är för små – med undantag för några få fall <sup>(13)</sup> – i grannlandstrafiken, för att över huvud taget påverka marknaden.
- (56) Kommissionen har därför kommit fram till att överlappande upptagningsområden i luftfarten mellan Österrike och Tyskland endast spelar en mindre roll. Denna slutsats bekräftas av bedömningar som de berörda företagen själva har presenterat. Enligt deras egna uppgifter bor

bara 2–3 % av flygresenärerna mellan Österrike och Tyskland inom flera flygplatsers upptagningsområde.

### 5.2.3 Alternativa kommunikationsmedel

- (57) Avtalsparterna hävdar att bil och tåg utgör alternativ för resor mellan Österrike och Tyskland om sträckan inte är längre än 600 km.
- (58) Tvärtemot detta anser kommissionen att det avgörande för konsumenten inte bara är avståndet utan också kvalitativa faktorer som framför allt den totala restiden. För tidskänsliga resenärer kan andra kommunikationsmedel endast komma i fråga som ett alternativ om de inte innebär en avsevärd förlängning av restiden. Detta gäller naturligtvis i mindre grad tidsokänsliga resenärer som framförallt vill ha lägre reskostnader.
- (59) Tabell 1 innehåller ett antal parametrar för sträckor som är relevanta i detta fall. Enligt dessa uppgifter kan man endast resa med liknande tidsåtgång som flyget från centrum till centrum om man tar bilen eller tåget på sträckorna Salzburg–München och Linz–München. Mellan Wien och München skulle tidsskillnaden bli mer än två timmar, varigenom restiden med bil eller tåg skulle öka med mer än 70 %. Räkningar man också med en eventuell återresa, stiger restiden till mer än fyra timmar. För tidskänsliga resenärer torde alltså bil och tåg knappast utgöra ett alternativ. För ett mindre antal tidsokänsliga resenärer kan dessa kommunikationsmedel emellertid utgöra ett alternativ.
- (60) Också en prisjämförelse kan visa hur effektiv konkurrensen är mellan två trafikbolag. Prisjämförelsen mellan en affärsklassbiljett och en tågbiljett i första klass respektive mellan APEX-biljett och en tågbiljett i andra klass visar att flygresan i allmänhet är mer än dubbelt så dyr som en tågresan (prisskillnaden mellan en flygresan och en resa med bil är också betydande). Detta motsvarar avtalsparternas åsikt att alternativa kommunikationsmedel konkurrerar med flyget. Om det vore så måste priserna konvergera eller så torde överhuvud taget inga flygförbindelser erbjudas om priserna för övriga kommunikationsmedel var så låga att de kunde konkurrera med dem. Prisjämförelsen utgör därför inget stöd för parternas uppfattning att flyget och andra kommunikationsmedel verkar på samma marknad.

<sup>(11)</sup> Denna slutsats stöds generellt av resultaten från kommissionens undersökning i ärendet KLM/Alitalia. I sitt beslut påpekade kommissionen att den procentuella andelen av flygresenärerna som utnyttjar transferförbindelserna på linjerna Amsterdam–Rom och Amsterdam–Milano är mycket liten. Det tyder på att ingen av de båda passagerarkategorierna, alltså varken tidskänsliga eller tidsokänsliga, kan tänka sig ersätta direktflyg med transferförbindelser. Se kommissionens beslut av den 11 augusti 1999 i ärendet KLM/Alitalia.

<sup>(12)</sup> Därför har parterna t.ex. hävdats att resenärer som bor i Vorarlberg (västra Österrike) föredrar flygplatsen i Zürich i stället för den i Innsbruck. Vid den tidpunkt då avtalet ingicks hade Swissair dagligen fem flygningar från Zürich till Berlin. Dessa passagerare kan alltså välja mellan Swissair och AuA/LH.

<sup>(13)</sup> Ett sådant undantag kan gälla tidsokänsliga resenärer i upptagningsområdena för Innsbruck och Salzburg, om de vill flyga från München till inrikesdestinationer i Tyskland, som också trafikeras av andra konkurrenter vid sidan av Lufthansa.

- (61) Därav kan slutsatsen dras att alternativa kommunikationsmedel i princip inte utgör något alternativ för tidskänsliga resenärer på flygsträckor mellan Österrike och Tyskland. Beroende på flygtid och resekomfort kan detta emellertid gälla tidsokänsliga resenärer <sup>(14)</sup>.

Tabell 1

Avstånd, kostnader och restid på olika sträckor mellan Österrike och Tyskland (Källa: OAG/januari 1999)

Linjer	Ungefärlig restid från centrum till centrum (ena hållet)				Resekostnader tur- och retur (i euro)				
	Avstånd i kilometer	Flygplan <sup>(1)</sup>	Tåg	Bil	Affärsklass <sup>(2)</sup>	APEX-biljett	Tåg första klass	Tåg andra klass	Bil <sup>(3)</sup>
Wien–Frankfurt	715	3,15 h	8,37 h	8,30 h	853	518	292	194	319
Wien–München	450	2,45 h	4,51 h	5 h	550	358	164	112	201
Wien–Düsseldorf	927	3,25 h	12,20 h	11 h	1 027	617	403	267	414
Graz–Frankfurt	730	3,15 h	9,20 h	9 h	853	517	302	205	326
Salzburg–Frankfurt	543	3,45 h	5,34 h	6,30 h	584	365	238	158	242
Salzburg–München	140	2,50 h	1,30 h	1,30 h	—	398	65	43	62
Wien–Berlin	634	3,05 h	11,11 h	8 h	837	501	248	163	283
Wien–Stuttgart	682	3,30 h	7,28 h	8 h	768	464	272	179	304
Linz–Frankfurt	554	2,55 h	6,12 h	6,30 h	685	418	245	162	247
Innsbruck–Frankfurt	517	3,05 h	6,15 h	6 h	636	312	254	167	231
Linz–München	276	2,35 h	2,55 h	3,15 h	—	425	122	79	123

<sup>(1)</sup> I den beräknade flygtiden omfattas incheckningstiden (45 minuter) och resan från centrum till flygplatsen (1 timme).

<sup>(2)</sup> På dessa sträckor tillämpar LH och AuA samma tariffer. Fullpriset för ekonomiklass och affärsklass är identiskt.

<sup>(3)</sup> För att beräkna priset tillämpades ett schablonpris på 0,22 euro per kilometer.

## 6. PARTERNAS STÄLLNING PÅ DEN RELEVANTA MARKNADEN

- (62) I avsnitt 5.2 gjordes skillnad mellan tre kategorier av luftfartstjänster. Konkurrensrättsliga farhågor finns huvudsakligen i fråga om den första kategorin, alltså lufttrafiken mellan Österrike och Tyskland, vilket beskrivs närmare i avsnitt 8. Därför berörs avtalsparternas ställning på denna luftfartsmarknad närmare nedan.
- (63) År 1999 omfattade flygtrafiken mellan Österrike och Tyskland 33 flyglinjer, varav endast några få trafikerades av de berörda företagen <sup>(15)</sup>. Totalt täcker de båda företagen 27 av de totalt 33 flyglinjerna mellan Österrike och Tyskland på en marknadsandel på 100 %, mätt både på det totala antalet flygningar och det totala antalet passagerare. De 27 flyglinjerna utgör mer än 90 % av den totala flygtrafiken mellan de båda länderna. Därigenom blir de med bred marginal de starkaste konkurrenterna i flygtrafiken mellan Österrike och Tyskland.

<sup>(14)</sup> Detta förhållande skulle kunna gälla sträckorna München–Salzburg, München–Linz och München–Wien.

<sup>(15)</sup> Rheintalflug genomförde 1998 86 flygningar mellan Wien och Friedrichshafen. År 2001 övertogs emellertid Rheintalflug av AuA.

Tabell 2

Antal flygningar per vecka på enskilda linjer mellan Österrike och Tyskland

Linjer	Antalet flygningar per vecka (vinterhalvåret 1999/2000)				Gemensam marknadsandel av LH:s och AuA:s flygningar (inkl. Lauda) i %
	AuA	Lufthansa	Lauda	Totalt	
Wien-Frankfurt	28	34	0	62	100
Wien-München	14	26	13	53	100
Wien-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Wien-Berlin	14	21	0	35	100
Wien-Hamburg	0	20	14	34	100
Wien-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) Förutom antalet direktflygningar och det totala antalet passagerare på direktflygningar har också de olika passagerarkategorierna betydelse för parternas marknadsposition. Även om parterna efter undertecknandet av samarbetsavtalet hade en marknadsandel på 100 % på alla passagerartäta flyglinjer, var de fortfarande utsatta för konkurrens i fråga om en viktig kategori av transferpassagerare.
- (65) Generellt kan man skilja på passagerare som flyger direkt mellan avgångs- och bestämmelseort (direktpassagerare) och transferpassagerare, som byter till transferflyg. I motsats till direktpassagerare har transferpassagerare ett större urval av flygningar, på så sätt att konkurrenstrycket ur deras synvinkel är högre på de berörda företagen<sup>(16)</sup>.
- (66) Detta innebär att passagerare med mycket olika avgångs- och bestämmelseorter reser med ett och samma flyg. Långdistansresenärer har exempelvis ett val mellan olika europeiska nav och kan därför dra nytta av konkurrensen. Genom undertecknandet av samarbetsavtalet gäller detta inte direktpassagerare och regionala transferpassagerare i fråga om den tysk-österrikiska grannlandstrafiken<sup>(17)</sup>. De olika grupperna av flygpasagerare utgör därför olika marknader.
- (67) För en övergripande konkurrensbedömning av samarbete eller allianser mellan flygbolag måste det fastställas om gruppen direktresande och regionala transferpassagerare utgör en nämnvärd kundmarknad. Fastän deras andel avsevärt skiftar från linje till linje, gäller detta åtminstone för alla huvudlinjer mellan Österrike och Tyskland i tabell 3. På andra linjer inom grannlandstrafiken som inte går till något av de båda medlemsstaternas nav kommer andelen till och med att ligga avsevärt högre. Därför måste hänsyn tas till det resultat som samarbetet mellan de berörda företagen har för dessa kategorier av resenärer.

<sup>(16)</sup> För att exempelvis flyga från Wien till Förenta staterna kan en resenär flyga såväl direkt som via Frankfurt, Amsterdam, Paris, London (osv.) och kan då välja mellan många konkurrerande bolag.

<sup>(17)</sup> Regionala transferpassagerare flyger med en regional flyglinje före eller efter flygningen mellan Österrike och Tyskland ("regionala transferförbindelser"). En resenär från Klagenfurt med destination Leipzig kan t.ex. flyga via Frankfurt. Som direktresande är emellertid sådana regionala transferpassagerare i regel hänvisade till de båda parterna på en delsträcka.

Tabell 3

Passagerarantal på huvudlinjerna mellan Österrike och Tyskland

Linjer	Passagerarantal (1998) (för båda riktningarna)	Andel resande i affärsklass	Andel direktresande och regionala transferpassagerare
Wien-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wien-München	290 000	[...]	[...]
Wien-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wien-Berlin	135 000	[...]	[...]
Wien-Hamburg	116 000	[...]	[...]
Wien-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Exempel: linjen Wien-Frankfurt

(68) Parternas ställning i trafiken länderna emellan kan exempelvis förtydligas med huvudlinjen mellan Österrike och Tyskland. Linjen Wien-Frankfurt förbinder AuA:s och Lufthansas båda nav.

(69) På denna linje spelar transferförbindelser och alternativa transportmedel endast en underordnad negligerbar roll. På kortare sträckor i flygtrafiken kan transferförbindelser, som redan angetts, inte betraktas som substitut. I den av parterna föreslagna "600 kilometersregeln" kan tåg och bil inte betraktas som alternativa färdmedel, eftersom avståndet mellan de båda städerna är mer än 60 mil. Detta gäller åtminstone för tidskänsliga passagerare. Resande som är inte är tidskänsliga väljer eventuellt trots avståndet tåg- eller bilalternativet. Liksom anförts i punkt 5.2.3, kan man dock p.g.a. den stora prisskillnaden mellan flyg och övriga transportmedel sluta sig till att det handlar om olika marknader. Vissa resande kan på grund av bestämda kvalitetsfördelar besluta sig för andra transportmedel. T.ex. ger bilen större oberoende och mer flexibilitet på destinationsorten. Utgångspunkten är därför att passagerarbefordran till lands inte heller är något alternativ för de flesta tidskänsliga flygresenärerna.

(70) Parterna har däremot inte påstått att det på denna linje skulle finnas någon konkurrens på grund av överlappande upptagningsområden för olika flygplatser. Det innebär att endast de erbjudna direktflygen kan beaktas på denna linje. AuA:s och Lufthansas gemensamma företag har därför en marknadsandel på 100 % på denna linje.

(71) Liksom framgår i tabell 3 var 1999 omkring [...] av alla resande antingen direktflygresenärer eller regionala transferpassagerare. Dessa kunder har på linjen Wien-Frankfurt inget annat val än att flyga med Lufthansa eller Austrian Airlines.

#### Andra bilaterala linjer

(72) Ovanstående analys av den i passagerarhänseende viktigaste linjen mellan Österrike och Tyskland gäller även för linjerna med glesare trafik. Liksom ovan angivits, spelar varken transferförbindelser eller andra färdmedel någon roll för de allra flesta av de 33 existerande linjerna. Andelen direktresande och regionala transferpassagerare är för dessa linjer till och med ännu högre än på linjen Wien-Frankfurt som förbinder två nav. Därmed är också den passagerarandel högre som på de nämnda linjerna är anvisade endast till Lufthansas och Austrian Airlines tjänster.

(73) I och med ingåendet av samarbetsavtalet är sålunda omkring hälften av alla flygresenärer mellan de båda länderna uteslutande beroende av AuA/Lufthansa.

#### 7. SYNPKUNKTER FRÅN TREDJE PART

(74) Efter offentliggörande av tillkännagivandena i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i enlighet med artiklarna 5.2 och 16.3 i förordning (EG) nr 3975/87 inkom synpunkter från tredje part till kommissionen. Dessa innehåller väsentligen följande punkter:

a) Samarbetsavtalet mellan AuA och Lufthansa kommer att leda till avsevärda konkurrensbegränsningar på marknaden för trafik mellan Österrike och Tyskland.

- b) Detta samarbetsavtal möjliggör för medlemmarna i Star Alliance att ytterligare bygga ut sin redan starka ställning i Europa.
- c) Parternas genomgående höga priser på linjer mellan Österrike och Tyskland tas ut av konsumenterna.
- d) Ett undantag skulle endast beviljas i kombination med vittgående villkor. Främst måste hindren för ett marknadsinträde, t.ex. bristen på landnings- och starträttigheter, tas bort.
- e) Genom samarbetet uppnår de båda parterna en mycket stark ställning på den tysk-österrikiska marknaden. Mindre konkurrenter bör skyddas från konkurrenshämmande agerande, t.ex. prisdumpning och reservhållning av överkapacitet.
- f) En koncentrationsprocess äger rum i den europeiska luftfartsindustrin. Övergången till Star Alliance är avgörande för AuA för att bevara bolagets självständighet.
- g) (Stor-)kunderna kommer att få del i de kostnadsbesparingar som uppstår genom samarbetet. De drar även nytta av det större linjenätet och det omfattande antalet avgångar inom alliansen.

#### 8. ARTIKEL 81.1 EG-FÖRDRAGET (RESPEKTIVE ARTIKEL 53.1 I EES-AVTALET)

##### 8.1 Avtalet mellan företagen

- (75) Samarbetsavtalet mellan Lufthansa och AuA är ett avtal mellan företag i den mening som avses i artikel 81.1 <sup>(18)</sup>.

##### 8.2 Begränsning av konkurrensen

- (76) I enlighet med samarbetsavtalet samarbetar de båda hittillsvarande konkurrenterna i fråga om den gemensamma trafiken inom EES. Ett sådant samarbete omfattar i första hand en gemensam prispolitik och en uppdelning av marknaden genom en samordning av tidtabeller, frekvenser och kapaciteter. Avtalet begränsar därför den faktiska och potentiella konkurrensen mellan avtalsparterna.

##### 8.2.1 Trafik mellan Österrike och Tyskland (i båda riktningarna)

- (77) Parterna har samordnat sina aktiviteter i fråga om kapacitet, flygfrekvens, priser och marknadsföringspolicy på samtliga linjer i grannlandstrafiken mellan Österrike och Tyskland genom bildandet av ett gemensamt företag. Kostnader och inkomster delas lika. På så sätt eliminerar företagen sin konkurrens på denna marknad.

- (78) Genom avtalet förstärks båda företagens marknadsinflytande ännu mer eftersom samordningen av resurserna, näten och tidtabellerna reser hinder för andra aktörer att komma in på marknaden. Detsamma gäller för det gemensamma flygbonusprogrammet, eftersom en stor andel av passagerarna är affärskunder, som föredrar flygbolag med ett gemensamt flygbonusprogram, då de på så sätt lättare kan samla poäng. Ett gemensamt flygbonusprogram kan därmed utgöra ett betydande hinder för inträde på marknaden för företag som inte kan erbjuda något motsvarande. Parternas marknadsställning förstärks slutligen även genom det antal landnings- och starträttigheter som de förfogar över på de viktigaste flygplatserna i Tyskland och Österrike och genom det förhållandevis höga antalet förbindelser som de redan nu kan erbjuda på de aktuella linjerna.

- (79) Det gemensamma företaget begränsar avsevärt konkurrensen i lufttrafiken mellan Österrike och Tyskland genom att eliminera den faktiska och potentiella konkurrensen mellan parterna och på grund av deras ställning på marknaden.

##### 8.2.2 Andra linjer inom EES

- (80) Som redan nämnts i avsnitt 5.2 berör avtalet vid sidan av den bilaterala flygtrafiken mellan Tyskland och Österrike även trafiken mellan Tyskland eller Österrike och ett annat EES-land liksom även mellan två andra EES-länder. Samarbetet mellan AuA och Lufthansa på dessa linjer avser främst gemensam planering av linjenätet, fastställande av en enhetlig prispolitik och harmonisering av servicenivån. Den gemensamma prispolitiken gäller för alla linjer där de kan kombinera sina nät, dvs. där en flygpasagerare kan göra utresan med Lufthansa och hemresan med AuA. Detta gäller i princip för alla linjer inom EES. AuA och Lufthansa samordnar även flygfrekvensen sinsemellan för att undvika att flygen överlappar varandra.

- (81) I den mån det finns konkurrens mellan direktflygningar och transferförbindelserna på dessa linjer begränsas eller elimineras konkurrensen mellan en parts direktflygningar och den andra partens transferflygningar mellan Österrike eller Tyskland och ett annat EES-land <sup>(19)</sup>. Vid flygningar mellan två andra EES-länder, t.ex. London och Rom, begränsar samarbetsavtalet förmodligen inte konkurrensen påtagligt. Medan parterna kan ha varit faktiska eller potentiella konkurrenter genom att erbjuda transferförbindelser på några av dessa linjer förmodas deras respektive marknadsställning på dessa linjer inte vara av nämnvärd betydelse.

<sup>(18)</sup> Artikel 53 i EES-avtalet innehåller samma bestämmelse som artikel 81. Alla hänvisningar till artikel 81 i EG-fördraget berör därmed också automatiskt artikel 53 i EES-avtalet.

<sup>(19)</sup> Exempelvis har en icke tidskänslig passagerare från Hamburg till Rom hittills kunnat välja mellan ett direktflyg med Lufthansa eller en transferförbindelse med AuA via Innsbruck.



- (82) Avtalet medför därför en begränsning av konkurrensen mellan parterna på linjer mellan Österrike respektive Tyskland och ett annat EES-land.

### 8.3 Inverkan på handeln mellan medlemsstaterna

- (83) Samarbetsavtalet mellan AuA och Lufthansa omfattar befordran av flygresenärer och fraktgods inom EES och påverkar därför handeln mellan medlemsstaterna.

## 9. ARTIKEL 81.3 EG-FÖRDRAGET

- (84) Enligt artikel 81.3 kan bestämmelserna i punkt 1 förklaras icke tillämpliga på avtal mellan företag när de bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, samtidigt som konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås och som inte

- a) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål,  
b) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av varorna i fråga.

### 9.1 Samarbetsavtalets bidrag till ekonomiskt framåtskridande

- (85) Parterna har gjort gällande att samarbetsavtalet i flera avseenden bidrar till det ekonomiska framåtskridandet. Flygresenärerna vinner särskilt på de förbättrade transfer- och anslutningsmöjligheterna.
- (86) Med undantag för trafiken mellan Österrike och Tyskland kompletterar parternas nät till största del varandra. Medan AuA har sin tyngdpunkt på inomeuropeiska mellanlånga distanser, särskilt Mellan- och Östeuropa, är långflygningarna oproportionerligt företrädade hos Lufthansa. Sammanföringen av dessa nät kompletterar varandra och skapar ekonomiskt viktiga samverkans effekter och attraktiva förbindelser för konsumenterna. Genom samordningen och utbyggnaden av parternas linjenät skapas ett effektivare nät och framför allt förbättras förbindelserna med de östeuropeiska länderna.
- (87) Ett heltäckande europeiskt linjenät medför kostnadsbesparingar för parterna genom en ökning av trafiken i det gemensamma linjenätet, förbättrade förbindelser, bättre planering av flygfrekvensen och högre utnyttjandegrad, förbättringar av organisationen av försäljningssystem och markttjänster. Parterna förväntar sig likaledes kostnadsbesparingar genom den gemensamma utvecklingen av en kostnadsintensiv ny försäljningskanal (e-ticketing).

- (88) I och med samarbetsavtalet med Lufthansa har AuA övergått från Qualiflyer till Star Alliance. För AuA:s del kan kostnadsbesparingarna till följd av samarbetet endast beräknas i relation till alliansbytet. Enligt AuA:s styrelse var synergipotentialen genom övergången till Star Alliance jämfört med att kvarstå i Qualiflyer Alliance cirka [...] euro. Eftersom det kan antas att de ovan beskrivna kostnadsbesparingarna i någon mån också måste ha gällt för Qualiflyer Alliance kan det antas att synergieffekterna från samarbetsavtalet skulle vara ännu större i jämförelse med en situation där AuA inte skulle tillhöra någon allians alls.

- (89) I beaktande av det ovan anförda anser kommissionen att avtalet bidrar till ekonomiskt framåtskridande i den mening som avses i artikel 81.3 i EG-fördraget.

### 9.2 Fördelar för konsumenterna

- (90) Sammanlänkningsen av de båda linjenäten leder till en samordning av tidtabeller, kortare väntetider, inga terminalbyten och harmoniserad servicekvalitet ombord. Bland fördelarna för konsumenterna ingår även fler direktflygningar mellan Österrike och Tyskland och transferförbindelser framför allt till östeuropeiska destinationer. Till följd av samarbetsavtalet har frekvensökningar skett i grannlandstrafiken på linjerna Frankfurt-Klagenfurt, München-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Wien-Nürnberg och nya förbindelser har etablerats mellan Graz och Stuttgart samt Wien och Friedrichshafen.
- (91) Genom utbyggnaden av flygbolagens respektive navförbindelser har också möjligheter uppstått att utvidga matartjänsterna från regionala flygplatser. Dessa fördelar av ett gemensamt linjenät förväntas för konsumenternas del på sikt också leda till högre trafik generellt och därigenom till ett förbättrat utnyttjande av parternas kapacitet.
- (92) Konsumenterna vinner likaledes på att transitförbindelser skapas och att de gemensamma linjebeteckningarna (Code-Sharing) utökas på linjer till tredje land via nav-till-nav-flygningarna. Därigenom blir parternas linjenät tillgängliga för båda flygbolagens passagerare, varvid distinktionerna blir fler liksom de tillgängliga avgångstiderna för ut- och hemresan.
- (93) Kommissionen är dock inte övertygad om att samarbetsavtalet säkerställer att konsumenterna kommer att få skälig del i de förväntade kostnadsbesparingarna t.ex. genom lägre priser. Detta skall säkras genom de nedan angivna villkoren.

### 9.3 Oundgänglighet

- (94) Kommissionen godtar argumentet att de planerade kostnadsbesparingarna endast kan materialiseras genom en nära samordning av de båda bolagens respektive affärsstrategi. Fördelen med ett förbättrat anbud av tjänster, särskilt genom gemensam linjeplanering och nätutveckling, kan endast uppnås med hjälp av ett nära samarbete. Detta gäller i all synnerhet för linjer som förbinder de båda flygbolagens nav med varandra. Kommissionen erkänner därför att den i samarbetsavtalet föreskrivna integrationsgraden är oundgänglig för att uppnå de eftersträvade målen.
- (95) Kommissionen anser att vissa villkor måste införas för att konkurrensbegränsningarna inte skall överskrida vad som är nödvändigt och att konkurrerande företag finns på marknaden.

### 9.4 Eliminering av konkurrensen

- (96) Vad gäller frågan om samarbetsavtalet leder till att konkurrensen sätts ur spel, måste en distinktion göras, vilket förklarades ovan, mellan den tysk-österrikiska marknaden och förbindelserna till andra EES-länder. I det första fallet innebär bildandet av ett gemensamt företag att samarbetet mellan parterna är mycket mer intimt och deras marknadsställning särskilt stark (se avsnitt 6.2.1).

#### 9.4.1 Den tysk-österrikiska marknaden

- (97) Som framgår av tabell 2 utsattes parterna inte på någon av huvudlinjerna mellan Österrike och Tyskland för konkurrens från andra flygbolag vad gäller direktflygningar vid tidpunkten för bildandet av det gemensamma företaget. Genom samarbetet eliminerades därför den aktuella konkurrensen på ett stort antal enskilda linjer.
- (98) I och med bildandet av det gemensamma företaget har parterna uteslutit faktisk och potentiell konkurrens mellan de båda företagen på linjerna mellan Österrike och Tyskland. Även om de rättsliga hindren för ett inträde på marknaden fallit till följd av luftfartsliberaliseringen i Europa skapar parternas samarbete nya inträdesbarriärer och ökar svårigheterna för andra aktörer att komma in på marknaden. Därigenom sätts konkurrensen ur spel på en väsentlig del av marknaden, vilket illustreras nedan med linjen Wien-Frankfurt som exempel. Situationen är liknande på andra bilaterala linjer.

#### Linjen Wien-Frankfurt

- (99) Liksom visats i avsnitt 6 har parterna i och med bildandet av det gemensamma företaget satt den faktiska konkurrensen om direktpassagerarna på denna linje ur spel. Man kan utgå från att även den potentiella konkurrensen åtminstone starkt begränsats på grund av inträdesbarriärerna. Orsakerna härtill är följande:

- a) Åtminstone huvudflygplatsen i Frankfurt är så starkt överbelastad att nya marknadsaktörer endast med svårighet kan få landnings- och starträttigheter under högtrafik.
- b) Tillsammans erbjuder de båda företagen ett förhållandevis stort antal flygningar. Detta gör det svårare för nya marknadsaktörer att etablera sig på marknaden med extra flygningar.
- c) Mer än hälften av alla passagerare är transferpassagerare. Nya marknadsaktörer på linjer mellan österrikiska och tyska nav måste därför dra till sig regionala och internationella transferpassagerare för att fylla sin kapacitet. Genom sitt gemensamma linjenät använder avtalsparterna dock de flesta landnings- och starträttigheterna för matar- respektive anslutningsflyg till och från sina nav.
- d) Parterna vinner till följd av avtalet en ökande ekonomisk makt, eftersom de kan samordna sina resurser, förstora sin europeiska flygplansflotta, utnyttja interlining-möjligheterna och koordinera linjer och flygfrekvenser med varandra.
- e) Sammanläggningen av flygbonusprogrammen förstärker parternas ställning på marknaden, särskilt i affärskundsegmentet. Genom det gemensamma flygbonusprogrammet försvåras marknadsinträdet avsevärt för andra flygbolag som inte kan erbjuda något likartat.
- f) En avsevärd del av de försålda flygbiljetterna på en linje är bundna till ett visst flygbolag på grund av affärskundavtal<sup>(20)</sup> eller av andra skäl. Nya marknadsaktörer kan därför – åtminstone kortfristig – priskonkurrera endast om en liten andel av kunderna. Små konkurrenter har svårt att erbjuda potentiella storkunder liknande avtal, eftersom de inte kan erbjuda företag de tjänster som är förbundna med ett större nät (frekventa avgångar, goda anslutningsförbindelser i nav osv.).
- g) Parternas flygplan på linjerna mellan Österrike och Tyskland har en relativt låg utnyttjandegrad. Företagen förfogar alltså över en tillräcklig kapacitet för att eventuellt reagera snabbt på prisförändringar efter det att en ny marknadsaktör dykt upp på marknaden.

- (100) Eftersom endast det gemensamma företaget i och med samarbetsavtalet erbjudit direktflygningar på denna linje och på grund av de stora hindren för nya aktörers marknadsinträde har parterna eliminerat konkurrensen på denna linje när det gäller marknaden för tidskänsliga och icke-tidskänsliga direktresenärer och regionala transferpassagerare.

<sup>(20)</sup> Exempelvis är omkring 38 % av Austrian Airlines alla kunder i trafiken mellan Österrike och Tyskland affärskunder som flyger på basis av ett sådan företagskundavtal ("corporate customer deal").

## Övriga bilaterala linjer

- (101) Liksom angavs i avsnitt 6 är utgångspunkten för parterna på övriga bilaterala linjer liknande den på linjen Wien–Frankfurt. Detta gäller även hindren för nya aktörers marknadsstillträde. De har dock ännu större vikt på linjer med få passagerare. Eftersom efterfrågan på flygtjänster är låg på dessa linjer måste en ny marknadsaktör dra till sig en ännu högre andel av det totala passagerarantalet för att kunna gå med vinst.
- (102) Även om det kan medges att konkurrensen inte undandöjs på en del linjer gäller detta endast linjer av ringa betydelse. I betraktande av den dominerande ställningen på marknaden för tidskänsliga kunder (direktresenärer och regionala transferpassagerare) och den starka marknadsställningen när det gäller icke-tidskänsliga kunder ger samarbetsavtalet parterna möjligheten att eliminera konkurrensen i fråga om en väsentlig del av flygtjänsterna för tidskänsliga kunder.

## Potentiell konkurrens

- (103) Parterna har gjort gällande att samtliga europeiska flygbolag kan betraktas som potentiella konkurrenter. Kommissionen har dock efter en marknadstest kommit till resultatet att endast ringa konkurrens kan förväntas från andra flygbolag. Även om de lagstiftningsmässiga hindren för ett marknadsstillträde avskaffats är tillgången till marknaden för andra flygbolag de facto ännu inte säkrad. Stora flygbolag koncentrerar sig på att bygga ut sitt linjenät kring det egna navet. Följaktligen skulle andra stora europeiska bolag förmodligen endast flyga på linjerna mellan Österrike och Tyskland om de utvecklade ett andra nav som dessa linjer kunde förbindas med. Denna möjlighet förefaller dock inte vara något alternativ inom överskådlig framtid. Dessutom gör de talrika ovan beskrivna hindren för ett marknadsinträde det svårt för budgetflygbolag och regionala flygbolag att komma in på marknaden. Det är därför mycket viktigt att minska eller avskaffa dessa hinder för marknadsstillträde så att sådana konkurrenter kan ta sig in på marknaden.

## 9.4.2 Förbindelser till och mellan andra EES-länder

- (104) Liksom angivits i avsnitt 6.2.2 kan konkurrensen på vissa linjer mellan Österrike eller Tyskland och ett annat EES-land begränsas genom samarbetsavtalet. Kommissionen har dock inte några indikationer på att avtalet, när det gäller dessa linjer, skulle eliminera konkurrensen på någon av de tidigare omnämnda marknaderna.

## 10. VILLKOR OCH BETINGELSER FÖR ETT UNDANTAG

- (105) Av det ovan anförda framgår att samarbetsavtalet har eliminerat konkurrensen från en väsentlig del av trafiken mellan Tyskland och Österrike. Enligt kommissionen kan samarbetsavtalet endast godtas om det är förenat med villkor som avsevärt minskar hindren för nya aktörers tillträde till marknaden.
- (106) På grundval av kommissionens reservationer i meddelandet om invändningar har parterna lämnat omfattande förslag till åtaganden, som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 14 december 2001. På grundval av synpunkter från tredje part har dessa föreslagna åtaganden därefter kompletterats. De redovisas i detalj i bilagan till föreliggande beslut. Bilagan utgör en integrerad del av beslutet och de villkor som anges där är en väsentlig beståndsdel i undantaget.
- (107) Huvudsyftet med villkoren i bilagan är att säkra att ny lönsam konkurrens kan uppstå då existerande hinder avlägsnas för potentiella nya aktörers inträde på marknaden. Därtill skall de se till att konsumenterna får del av den vinst som uppstår genom samarbetet. De viktigaste inslagen sammanfattas i det följande.
- (108) Nya konkurrenter är beroende av att de får lämpliga landnings- och start rättigheter på varje flygplats. En rad flygplatser är dock överbelagda under högtrafik. Parterna är därför förpliktade att till en eventuell ny marknadsaktör, på en av denne vald linje, överlämna upp till 40 % av de landnings- och start rättigheter som parterna hade på den aktuella linjen vid tidpunkten för anmälan. Vidare måste de överlämna s.k. tekniska slots till en ny konkurrent från ett tredje land för iordningställande av flygplan i början eller slutet av flygningen.
- (109) På grund av parternas ekonomiska betydelse och deras starka närvaro på linjerna i fråga anser kommissionen det vara nödvändigt att i två år frysa deras dagliga flygfrekvens på nya aktörers rutter. Därigenom förhindras att de såsom redan etablerade företag gentemot en ny aktör kan utöka sina frekvenser för att tvinga bort den nya konkurrenten från marknaden.
- (110) På grundval av erfarenheterna hittills och tillgängliga uppgifter om den relevanta marknaden utgår kommissionen från att det kommer att dröja innan nya aktörer dyker upp på marknaden på en rad linjer i den bilaterala trafiken mellan Österrike och Tyskland. Många av linjerna med lågt passagerarantal har endast begränsad attraktionskraft på potentiella konkurrenter. Konsumentintresset för dem som flyger på sådana linjer måste också beaktas. Parterna är därför förpliktade att tillämpa prissänkningar, som de genomför på konkurrensutsatta linjer, på tre andra linjer mellan Österrike och Tyskland där de inte utsätts för konkurrens.

Parterna får ett visst spelrum när det gäller att välja dessa tre linjer. Genom att avsevärt höja parternas kostnader för prisdumpning ger detta villkor nya marknadsaktörer ett visst skydd mot eventuella prisdiskrimineringar från parternas sida.

(111) För att utnyttja sin kapacitet tillräckligt är nya marknadsaktörer beroende av att kunna ge attraktiva erbjudanden till olika kundsegment. För att möjliggöra detta på marknaden för affärskunder är parterna förpliktigade att för nya marknadsaktörer reservera upp till 15 % av de platser som erbjuds på en förbindelse. Dessa platser kan användas av den nya marknadsaktören för att erbjuda kunderna flexibilitet vid ut- och hemresor. Möjligheten för konkurrenter att delta i Lufthansas och AuA:s flygbonusprogram avser likaledes att göra det lättare för dem att attrahera företagskunder.

(112) På grund av den höga andelen transferpassagerare är det för en ny konkurrent viktigt att också få tillgång till transferpassagerarmarknaden. Därför kan de sluta ett interline-avtal med Lufthansa och AuA vari, på nykomlingens begäran, ett särskilt prorata-avtal om proportionell fördelning ingår. Villkoren i detta särskilda prorata-avtal måste motsvara de avtal som parterna ingått med andra allianspartner eller andra flygbolag på den aktuella linjen.

(113) På kortare linjer mellan Österrike och Tyskland kan i begränsad omfattning konkurrensen även främjas genom kombinerade trafik tjänster. På förslag av järnvägs- eller vägtransportföretag måste parterna sluta avtal om kombinerade trafik tjänster, varigenom de tillhandahåller transporttjänster på sina linjer mellan Österrike och Tyskland som en del av en multimodal linje.

(114) Kommissionen har på grundval av dessa åtaganden slagit fast att det finns ett flertal konkurrenter som är allvarligt intresserade att träda in på marknaden för de viktigare linjerna och att dessa kan få de erforderliga flygrättigheterna. Detta är en viktig faktor som gör det möjligt för kommissionen att undanta samarbetet i enlighet med artikel 81.3 i EG-fördraget. Om omständigheterna skulle förändras kan kommissionen förordas att upphäva eller ändra undantaget i enlighet med artikel 6.3 a i förordning (EEG) nr 3975/87.

(115) Parterna har på eget initiativ meddelat att de kommer att följa de ovan beskrivna villkoren gentemot potentiella konkurrenter redan innan kommissionen utfärdar ett undantag. På denna grundval har ny aktörer sedermera trätt in på marknaden. Sedan 2001 flyger Adria Airways

två gånger dagligen på linjen Wien–Frankfurt medan Air Alps betjänar linjen Wien–Stuttgart. Två ytterligare mellan- och östeuropeiska flygbolag har visat allvarligt intresse att börja flyga på ytterligare två viktiga linjer mellan Österrike och Tyskland sedan undantaget väl beviljats. På grundval av parternas åtaganden, har ett nytt österrikiskt flygbolag bildats i syfte att inleda flygningar på flera linjer mellan Österrike och Tyskland från och med hösten 2002.

(116) Mot bakgrund av de olika villkoren och undantagets giltighetstid måste parterna regelbundet lämna upplysningar till kommissionen som visar att villkoren är uppfyllda.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

I enlighet med artikel 81.3 i EG-fördraget och artikel 53.3 i EES-avtalet förklaras artikel 81.1 i EG-fördraget och artikel 53.1 i EES-avtalet icke tillämpliga på det samarbetsavtal som den 10 december 1999 slöts mellan Deutsche Lufthansa AG och Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG för perioden från och med den 10 december 1999 till och med den 31 december 2005.

#### Artikel 2

Det undantag som beviljats i artikel 1 är förbundet med de villkor som förtecknas i bilagan. Dessa villkor gäller för alla linjer som trafikeras av parterna mellan Tyskland och Österrike.

#### Artikel 3

1. Fram till dess att undantaget upphör att gälla skall AuA och Lufthansa till kommissionen lämna följande uppgifter:

- a) Detaljerade upplysningar om de priser som tillämpas på alla linjer mellan Österrike och Tyskland där parterna erbjuder direktflygningar i konkurrens med andra flygbolag.
- b) Detaljerade upplysningar om hur de uppfyller skyldigheten att tillämpa prissänkningar på tre andra österrikisk-tyska linjer.
- c) En förteckning över alla kontrakt och avtal som parterna ingått med konkurrenter på den österrikisk-tyska marknaden om landnings- och starträttigheter, flygbonusprogrammet, platskvoter, interlining och intermodal trafik.

- d) Information om prisförändringar på alla linjer mellan Österrike och Tyskland.
- e) En förteckning över de dagliga flygfrekvenserna och den totala kapacitet som AuA och Lufthansa erbjuder per månad på de tio i passagerarhänseende viktigaste linjerna.
- f) Information om läget vad gäller genomförandet av parternas kostnadssänkingsplaner.
2. Informationen i punkterna a och b skall vara kommissionen tillhanda inom en vecka efter det att priserna offentliggjorts. Informationen i punkterna c–f skall vara kommissionen tillhanda i slutet av varje sommartidtabellperiod.

*Artikel 4*

Detta beslut riktar sig till:

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

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

Utfärdat i Bryssel den 5 juli 2002.

*På kommissionens vägnar*

Mario MONTI

*Ledamot av kommissionen*



## BILAGA

## PARTERNAS SKYLDIGHETER

## 1. Skyldigheter som gäller start- och landningsrättigheter

Om ett flygbolag som vid tidpunkten för anmälan inte hade någon trafik mellan Österrike och Tyskland (nedan kallad ny aktör) och som är oberoende av Austrian Airlines och Lufthansa (nedan kallade parterna), önskar påbörja en ny direktflygförbindelse mellan två eller flera städer i Österrike och Tyskland (nedan kallad den nya aktörens rutt eller rutter), är parterna skyldiga att ställa start- och landningsrättigheter till förfogande på de villkor som anges nedan. I dessa skyldigheter omfattar begreppet direktflygförbindelse även en flygning med flera mellanlandningar med ett och samma flygplan, som startar eller slutar i Österrike, Tyskland eller ett tredje land och som har åtminstone en direkt flygsträcka mellan Österrike och Tyskland.

Parterna är skyldiga att minst ställa start- och landningsrättigheter till förfogande för en ny aktör med avseende på en bestämd rutt som denne trafikerar (den nya aktörens start- och landningsrättigheter). Totalt skall parterna till nya aktörer avträda upp till maximalt 40 % av de start- och landningsrättigheter som de använde på den aktuella rutten vid tidpunkten för anmälan. Om parterna frivilligt i förväg upplåter start- och landningsrättigheter skall dessa dock ingå i beräkningen av dessa 40 %.

Start- och landningstiderna för nya aktörer får avvika högst 45 minuter från de tider som den nya aktören önskar sig, och när det gäller flygförbindelser med en mellanlandning får flygplanets transitid på marken bli högst 90 minuter, förutsatt att parterna har tillgång till start- och landningsrättigheter inom den relevanta tidsperioden.

Den nya aktören skall göra en tydlig skriftlig ansökan till parterna om den planerade lufttransporttjänsten minst sex veckor före IATA:s planeringskonferens för den tidtabellperiod under vilken den nya aktören önskar påbörja sin tjänst. För att få sig start- och landningsrättigheter tilldelade enligt dessa åtaganden måste en ny aktör styrka att alla rimliga ansträngningar i god tro för att få tillgång till start- och landningsrättigheter för den nya aktörens rutt, enligt gängse förfaranden för tilldelning av start- och landningsrättigheter vid den berörda planeringskonferensen, är uttömda (inklusive tilldelning genom samordnaren efter det att tidsfristen för återlämning av outnyttjade start- och landningsrättigheter har löpt ut). Under hela perioden (mellan den ovannämnda skriftliga anmälan och slutet av IATA:s respektive tidtabellperiod) skall den nya aktören tillämpa en open book-policy vid de berörda flygplatserna. Alla start- och landningsrättigheter som den nya aktören får genom det normala fördelningsförfarandet skall räknas av mot det totala antal start- och landningsrättigheter som företaget har rätt till enligt denna del av åtagandena, såvida inte parterna har en andel på mer än 60 % av de totala rättigheterna för en viss rutt. Ansökan om start- och landningsrättigheter enligt denna punkt gäller endast för en viss tidtabellperiod. Om en ny aktör inte påbörjar sin tjänst på den berörda linjen, flyger mer sällan än vad som ursprungligen hade planerats eller önskar öka antalet flygningar på en viss ny linje, skall kraven i denna punkt vara tillämpliga på alla ansökningar om ytterligare start- och landningsrättigheter för en senare tidtabellperiod.

På alla flyglinjer mellan Österrike och Tyskland som har flygplatserna i Wien och Frankfurt, antingen som avgångs- eller ankomstort, skall start- och landningsrättigheter för nya aktörer uteslutande användas för flygningar på de nya aktörernas rutter för flygplan med minst 46 platser. Detta villkor är inte tillämpligt på andra flyglinjer mellan de båda medlemsstaterna eller om en ny aktör har påbörjat dessa flygningar före dagen för offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av beslutet om att bevilja undantag.

Om en ny aktör önskar använda ett plan som är baserat på en flygplats i tredje land för flygningar på en linje mellan Österrike och Tyskland, kan företaget få start- och landningsrättigheter i enlighet med dessa bestämmelser (inklusive begränsningar i antalet start- och landningsrättigheter för att öka servicegraden på en viss rutt) för flygningar från och till detta tredje land för att placera det berörda flygplanet i början eller slutet av flygningen (tekniska slots). Parterna är endast skyldiga att ge tillträde till sådana tekniska slots om den nya aktör som ansöker om sådana tekniska slots eller dennes franchisegivare flyger mindre än tre gånger om dagen till eller från tredje land från den berörda flygplatsen vid tiden för ansökan. Parterna förbinder sig även att ge tillträde till tekniska slots med högst 180 minuters avvikelse från den tid som begärts av den nya aktören, förutsatt att parterna har tillgång till start- och landningsrättigheter inom den berörda tidsperioden.

Om den nya aktören tillhandahåller flygningar som involverar ett tredje land och en av de orter som ingår i en av den nya aktörens nya rutter (en "tredjelandslinje") och den nya aktören minskar trafiktätheten till eller helt upphör med flygningarna på denna tredjelandslinje, skall företaget uppmanas att använda de start- och landningsrättigheter som tidigare har ställts till förfogande för tredjelandslinjen för flygningar på den nya aktörens rutter. Den nya aktören kommer i sådana fall att uppmanas att ge tillbaka samma antal start- och landningsrättigheter för nya aktörer till parterna som tidigare ställdes till förfogande för tredjelandslinjer.

Om en ny aktör som har fått start- och landningsrättigheter enligt detta förfarande beslutar sig för att inte påbörja flygningarna på den nya aktörens nya rutt eller flyga med lägre turtäthet, skall den nya aktören informera parterna omedelbart och återlämna start- och landningsrättigheterna till dessa. Om en ny aktör som har fått start- och landningsrättigheter enligt dessa åtaganden inställer sina flygningar på sina nya rutter eller förlorar rättigheterna till dem på något annat sätt (t.ex. genom försumlighet) skall den nya aktören underrätta parterna omedelbart och återlämna start- och landningsrättigheterna till dessa. I denna punkt anses en ny aktör och dess dotterbolag ha inställt flygningarna på en ny rutt, om inte minst 80 % av start- och landningsrättigheterna utnyttjas för flygningar på den nya rutten i fråga under den tidtabellperiod för vilken tiderna har ställts till förfogande. Den nya aktören måste i så fall motivera att den inte utnyttjar start- och landningsrättigheterna av något av de skäl som anges i artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93 eller någon annan förordning som kan ändra eller ersätta denna.

Om den nya aktören underrättar parterna alltför sent under tidtabellperioden för att parterna skall ha möjlighet att utnyttja de återlämnade start- och landningsrättigheterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 95/93 med omedelbar verkan, eller efter de tidsfrister som anges i artikel 10.4 i samma förordning och före den faktiska början av en tidtabellperiod, skall parterna ha rätt att kräva att den nya aktören till parterna lämnar ifrån sig start- och landningsrättigheter som är jämförbara med de rättigheter som återlämnats. Om den nya aktören av någon anledning inte kan lämna ifrån sig start- och landningsrättigheter som är jämförbara med de rättigheter som återlämnats, kan parterna eventuellt anföra skäl till att start- och landningsrättigheterna inte utnyttjas på grundval av artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93.

För att säkerställa att de start- och landningsrättigheter som parterna ställt till förfogande utnyttjas i överensstämmelse med dessa åtaganden skall parterna och den nya aktören ingå avtal om en mekanism som gör det möjligt för parterna att kontrollera hur start- och landningsrättigheterna utnyttjas. Parterna skall informera kommissionen om hur denna mekanism utformas.

Alla start- och landningsrättigheter som genom dessa åtaganden frigörs av parterna kommer att erbjudas utan motkompensation.

## 2. Skyldigheter som gäller antal avgångar

Parterna åläggs att inte lägga till några avgångar på en ny aktörs rutt under minst fyra på varandra följande trafikperioder enligt IATA från och med den trafikperiod under vilken den nya aktören inleder flygningarna på denna rutt.

## 3. Skyldigheter som gäller priser

Varje gång parterna sänker ett offentliggjort pris på en ny aktörs rutt skall de tillämpa en motsvarande prissänkning (i procent) på tre andra rutter inom Österrike och Tyskland där de saknar konkurrens. Detta åtagande skall endast tillämpas under den tid som prissänkningen på den nya aktörens rutt gäller i praktiken. För detta åtagande anses ett offentliggjort pris inbegripa tillämpliga IATA-priser, flygpriser som distribueras till de datoriserade bokningssystemen genom den offentliga prisdatabasen ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) och priser som offentliggörs via Internet på en plats där sådana priser är tillgängliga för allmänheten.

De tre andra jämförbara rutter inom Österrike och Tyskland där parterna skall tillämpa motsvarande prissänkningar skall bestämmas enligt följande kriterier: Parterna skall välja två rutter från de följande fem största rutterna inom Österrike och Tyskland där de saknar konkurrens. Den tredje ruten är parterna fria att välja ut, förutsatt att den endast trafikeras av parterna.

Denna skyldighet är inte tillämplig i de speciella fall där parterna kan styrka för kommissionen att en prissänkning är berättigad på grund av förändringar i villkoren på en viss rutt, till exempel minskade kostnader, som sker oberoende av den nya aktörens konkurrerande verksamhet.

## 4. Skyldigheter som gäller reserverad platskapacitet

På begäran av en ny aktör skall parterna ingå ett avtal om reserverad platskapacitet som hänför sig till den nya aktörens rutt(er) i alla sådana fall där den nya aktören tillhandahåller färre flygningar än parterna.

Alla sådana överenskommelser om reserverad platskvot skall vara baserade på ett begränsat antal platser (hard block basis) och tillämpas under åtminstone en hel IATA-trafikperiod. Antalet platser som omfattas av sådana överenskommelser skall vara maximalt 15 % av de platser som erbjuds på en viss flygning och under inga förhållanden färre än 12 platser eller mer än 25 platser i ett visst flygplan. Den nya aktören skall bära hela den ekonomiska risken för de platser som omfattas av överenskommelsen om reserverad platskapacitet.

## 5. Skyldigheter som gäller interlining

Parterna skall på begäran ingå en överenskommelse om interlining med den nya aktörens rutt(er), i den mån den nya aktören inte redan har ingått en sådan överenskommelse med parterna.

En överenskommelse om interlining som ingås enligt denna punkt skall

- a) endast omfatta prisklasserna F, C och Y,
- b) omfatta interlining på grundval av parternas offentliggjorda priser för enkel resa när en biljett för enkel resa ställs ut eller halva parternas offentliggjorda pris för en resa tur-och-retur när en tur-och-returbiljett ställs ut,

- c) begränsas till endast de ursprungsorter och destinationer som trafikeras av den nya aktören,
- d) omfattas av MITA-reglerna eller normala affärsvillkor, och
- e) innefatta möjligheten för den nya aktören eller resebyråer att sälja en tur-och-returresa som den ena resvägen tillhandahålls av parterna och den andra av den nya aktören.

Beroende på platstillgången i den berörda prisklassen, skall parterna ta ombord en passagerare med en flygkupong som gäller en ny aktörs flygning på en av detta företags rutter. För att undvika missbruk kommer parterna emellertid att tillåtas kräva att den nya aktören eller passageraren, beroende på omständigheterna, betalar en eventuell positiv mellanskillnad mellan det pris som tas ut av parterna och det pris som tas ut av den nya aktören. Även omvänt, om den nya aktörens pris är lägre än parternas pris, kommer parterna endast att få ersättning för värdet av det pris som den nya aktören hade tagit ut. Nya aktörer kommer att ha samma skydd i de fall där parternas pris är lägre än värdet på den kupong som ställts ut av den nya aktören.

Alla interliniavgifter som har slutits enligt denna punkt för en viss rutt som trafikeras av en ny aktör kommer att upphöra att gälla om den nya aktören slutar med sina flygningar på denna rutt.

Om en ny aktör begär det skall parterna ingå ett särskilt avtal om proportionell fördelning med den nya aktören, för trafik från eller till antingen Tyskland eller Österrike eller orter utanför Österrike eller Tyskland på jämförbara villkor som ingåtts med ett tredje oallierat flygbolag eller andra allierade företag i samband med en sådan linje. Om ett särskilt avtal om proportionell fördelning omfattar internationell transfertrafik är detta åtagande endast tillämpligt på linjer där mer än 35 % av den totala trafikvolymen vid den nya aktörens rutter utgörs av internationell transfertrafik.

#### 6. Skyldigheter som gäller bonusprogram

Om den nya aktören inte deltar i något av parternas bonusprogram eller inte har ett eget jämförbart program, skall parterna på begäran tillåta den nya aktören att delta i deras gemensamma program för den nya aktörens rutter. Ett avtal med den nya aktören kommer att ingås på rimliga och icke-diskriminerande villkor, även vad gäller ersättning för eventuella kostnader som parterna kan komma att drabbas av.

Alla avtal som ingåtts på grundval av denna punkt kommer att upphöra att gälla för en viss rutt som trafikeras av en ny aktör, om det nya flygbolaget slutar med sina flygningar på denna rutt.

#### 7. Skyldigheter som gäller intermodala tjänster

På begäran av ett järnvägsföretag eller annat landtransportföretag som driver trafik mellan Österrike och Tyskland (en "intermodal partner") skall parterna ingå en intermodal överenskommelse enligt vilket parterna skulle tillhandahålla lufttransport för passagerare på sina linjer mellan Österrike och Tyskland som del av en resplan som inbegriper landtransport med hjälp av den intermodala partnern (en "intermodal tjänst").

Alla intermodala överenskommelser som ingås enligt denna punkt kommer att ta utgångspunkt i MITA-principerna (inbegripet Intermodal Interline Traffic Agreement – Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) och normala kommersiella villkor.

Parterna skall acceptera full proportionell fördelning de villkor som tillämpas av MITA-medlemmar, även för sektorer där endast järnvägstrafik står till buds. Om järnvägsföretaget behöver uppgifter om en sträckning, en destinationsort eller ett pristillägg, skall parterna rikta en begäran till IATA om detta enligt normala IATA-förfaranden.

På begäran av en potentiell intermodal partner kommer parterna att verka i positiv anda för att nå en överenskommelse om villkor som är jämförbara med dem som de eventuellt har med andra intermodala partner, förutsatt att grundvillkoren är uppfyllda särskilt vad beträffar säkerhet, servicekvalitet, försäkringsskydd och begränsningar av ansvarighet. Villkoren i alla sådana överenskommelser har företräde framför de allmänna förpliktelserna enligt denna punkt.

#### 8. Undantagets och åtagandenas varaktighet

Dessa åtaganden skall gälla från den dag kommissionen fattat beslutet om undantag enligt artikel 5.4 i förordning (EEG) nr 3975/87. Parternas förpliktelser i samband med dessa åtaganden löper ut samma dag som undantaget enligt artikel 81.3 upphör att gälla.

Om kommissionen återkallar undantaget enligt artikel 81.3 i EG-fördraget för samarbetsavtalet i enlighet med artikel 6 i förordning (EEG) nr 3975/87 eller en motsvarande bestämmelse i en efterföljande förordning, eller om undantaget enligt artikel 81.3 i EG-fördraget ogiltigförklaras, eller om parterna häver de anmälda samarbetsavtalen, förlorar dessa skyldigheter sin giltighet antingen från dagen för återkallandet av undantaget, dagen för beslutet om ogiltigförklaring eller dagen för hävandet. I sådana fall kommer parterna att ha rätt att kräva tillbaka de start- och landningsrättigheter som genom dessa åtaganden ställts till förfogande för ett flygbolag som vid tidpunkten för återkallandet av undantaget, dagen för beslutet om ogiltigförklaring eller dagen för hävandet flyger på linjer mellan Österrike och Tyskland genom att använda dessa start- och landningsrättigheter. Parterna kommer även att ha rätt att omedelbart häva alla överenskommelser om reserverad platskvot, interlining, bonusprogram eller intermodala tjänster som de har ingått till följd av dessa åtaganden.

---

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 september 2002

## om fastställande av reviderade ekologiska kriterier för tilldelning av gemenskapens miljömärke till ljuskällor och ändring av beslut 1999/568/EG

[delgivet med nr K(2002) 3310]

(Text av betydelse för EES)

(2002/747/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT  
DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1980/2000 av den 17 juli 2000 om ett reviderat gemenskapsprogram för tilldelning av miljömärke<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 6.1 andra stycket i denna, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 1980/2000 får gemenskapens miljömärke tilldelas en produkt vars egenskaper gör att den kan bidra till betydande förbättringar i fråga om vissa centrala miljöaspekter.
- (2) Enligt förordning (EG) nr 1980/2000 skall specifika miljömärkeskriterier fastställas för varje produktgrupp.
- (3) Översyn av miljömärkeskriterierna samt de därtill hörande bedömnings- och kontrollkraven skall ske i god tid innan giltighetstiden för de kriterier som fastställts för varje produktgrupp löper ut. Översynen skall leda till ett förslag till förlängning, återkallande eller revidering.
- (4) De ekologiska kriterier som fastställdes genom kommissionens beslut 1999/568/EG av 27 juli 1999 om fastställande av de ekologiska kriterierna för tilldelning av gemenskapens miljömärke till ljuskällor<sup>(2)</sup> bör ses över och anpassas till utvecklingen på marknaden. Samtidigt bör giltighetstiden för det beslutet, och definitionen av produktgruppen, ändras.
- (5) Det är lämpligt att kommissionen antar ett nytt beslut om fastställande av specifika ekologiska kriterier för denna produktgrupp, med en giltighet på fyra år.
- (6) Under en begränsad period på högst tolv månader bör de nya kriterier som fastställs i detta beslut och de kriterier som fastställts genom kommissionens beslut 1999/568/EG gälla parallellt, så att företag som har tilldelats eller ansökt om miljömärke för sina produkter innan detta nya beslut träder i kraft ges tillräcklig tid för att anpassa sina produkter till de nya kriterierna.
- (7) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut grundar sig på det utkast till kriterier som fastställts av Europeiska unionens miljömärkningsnämnd enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1980/2000.

- (8) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 17 i förordning (EG) nr 1980/2000.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

För att kunna tilldelas gemenskapens miljömärke enligt förordning (EG) nr 1980/2000 skall ljuskällor omfattas av produktgruppen "ljuskällor" enligt definitionen i artikel 2 i detta beslut och uppfylla de ekologiska kriterier som anges i bilagan till beslutet.

## Artikel 2

1. Med produktgruppen "ljuskällor" avses följande:

*Ljuskällor med enkel fattning:* alla ljuskällor för allmänna belysningsändamål som har en enkel bajonett-, skruv- eller pinsockel. Ljuskällorna skall kunna anslutas till det allmänna elnätet.

*Ljuskällor med dubbel fattning:* alla ljuskällor för allmänna belysningsändamål som har anslutning i båda ändar. Hit räknas i första hand alla raka lysrör. Ljuskällorna skall kunna anslutas till det allmänna elnätet.

2. Följande typer av ljuskällor ingår inte i produktgruppen: lågenergilampor med magnetisk förkoppling, projektlampor, fotolampor och solarielysrör.

## Artikel 3

För administrativa ändamål skall produktgruppen "ljuskällor" tilldelas kodnummer "008".

## Artikel 4

Artikel 3 i beslut 1999/568/EG skall ersättas med följande:

"Artikel 3

Definitionen av produktgruppen och de specifika ekologiska kriterierna för den skall gälla till och med 31 augusti 2003."

<sup>(1)</sup> EGT L 237, 21.9.2000, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 216, 14.8.1999, s. 18.

*Artikel 5*

Detta beslut skall gälla från och med den 1 september 2002 till och med den 31 augusti 2005. Om reviderade kriterier inte har antagits den 31 augusti 2005 skall detta beslut gälla till och med den 31 augusti 2006.

Tillverkare av produkter som omfattas av produktgruppen "ljuskällor" och som redan tilldelats miljömärket före den 1 september 2002 får fortsätta att använda märket till och med den 31 augusti 2003.

Tillverkare av produkter som omfattas av produktgruppen "ljuskällor" och som redan ansökt om miljömärket före den 1 september 2002 får tilldelas märket enligt villkoren i beslut

1999/568/EG. Dessa tillverkare får använda märket till och med den 31 augusti 2003.

*Artikel 6*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 9 september 2002.

*På kommissionens vägnar*

Margot WALLSTRÖM

*Ledamot av kommissionen*

## BILAGA

## ALLMÄNT

**Kriteriernas syfte**

Syftet med dessa kriterier är framför allt följande:

- En minskning av miljöförstöring och miljörisiker i samband med energianvändning (global uppvärmning, försurning, uttömmande av icke-förnybara resurser) genom att energiförbrukningen minskas.
- En minskning av miljöförstöring och miljörisiker i samband med utnyttjandet av resurser både vid tillverkning och omhändertagande/bortskaffande av en ljuskälla genom ökad medellivslängd.
- En minskning av den miljöförstöring och de miljörisiker som är förbundna med användningen av kvicksilver, genom att minska den totala mängden kvicksilverutsläpp från en ljuskälla under dess livstid.

Kriterierna främjar dessutom bästa möjliga användning (optimal användning med tanke på miljön) och ökar konsumenternas miljömedvetenhet. Kriterierna har fastställts till nivåer som främjar märkning av ljuskällor med låg miljöpåverkan i samband med produktionen.

**Bedömnings- och kontrollkrav**

De särskilda bedömnings- och kontrollkraven anges för varje kriterium. Testen bör utföras av laboratorier som är ackrediterade eller som uppfyller de allmänna kraven i standarden EN ISO 17025 och som har kompetens att utföra testen ifråga.

När det krävs att sökande skall lämna intyg, dokumentation eller analysrapporter till det behöriga organ som bedömer ansökan eller på annat sätt styrka att kriterierna uppfylls, kan dessa dokument komma antingen från sökanden själv eller från dennes leverantörer eller underleverantörer. Det behöriga organ som bedömer ansökan får genomföra oberoende kontroller.

Vid bedömning av ansökningar och vid kontroll av uppfyllandet av kriterierna rekommenderas de behöriga organen att ta hänsyn till om ett erkänt miljöledningssystem som EMAS eller ISO 14001 används. (Anm.: Sådana system måste dock inte användas.)

**KRITERIER****1. Energieffektivitet, livslängd, ljusflödets beständighet och kvicksilverinnehåll**

Ljuskällor med enkel fattning skall uppfylla följande krav:

	Enkel fattning med inbyggt driftdon (lägenegilampor)	Enkel fattning utan inbyggt driftdon (lampa med pinsockel)
Energieffektivitet	Klass A	Klass A eller B
Livslängd	över 10 000 timmar	över 10 000 timmar
Ljusflödets beständighet	över 70 % vid 10 000 timmar	över 80 % vid 9 000 timmar
Genomsnittligt kvicksilverinnehåll	högst 4,0 mg	högst 4,0 mg

Ljuskällor med dubbel fattning skall uppfylla följande krav:

	Dubbel fattning, normal livslängd	Dubbel fattning, lång livslängd
Energieffektivitet	Klass A	Klass A
Livslängd	över 12 500 timmar	över 20 000 timmar
Ljusflödets beständighet	över 90 % vid 12 500 timmar	över 90 % vid 20 000 timmar
Genomsnittligt kvicksilverinnehåll	högst 5,0 mg	högst 8,0 mg



*Anmärkning:* Energieffektiviteten fastställs i bilaga IV till kommissionens direktiv 98/11/EG av den 27 januari 1998 om genomförande av rådets direktiv 92/75/EEG vad gäller energimärkning av lampor för hushållsbruk (<sup>1</sup>).

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall tillhandahålla en provningsrapport som visar att ljuskällans energieffektivitet och livslängd samt ljusflödets beständighet har mätts med metoderna i EN 50285. Rapporten skall innehålla uppgifter om ljuskällans energieffektivitet och livslängd samt om ljusflödets beständighet. Om mätningarna avseende livslängd inte har slutförts, kan den livslängd som anges på förpackningen godtas i avvaktan på testresultaten. Provningsresultatet måste emellertid tillhandahållas senast tolv månader från dagen för ingivande av ansökan om märket.

Sökande skall tillhandahålla en analysrapport som visar att kvicksilverinnehållet har bestämts med hjälp av nedanstående metod. Rapporten skall innehålla uppgifter om ljuskällans genomsnittliga kvicksilverinnehåll, som bestäms genom mätning av tio lampor där det högsta och det lägsta värdet räknas bort i resultatet innan det aritmetiska medelvärdet av de återstående åtta värdena räknas ut.

Följande analysmetod för bestämning av kvicksilverinnehåll skall användas: Urladdningsröret skiljs först från medföljande plastmaterial och tillhörande elektronik. Vidhängande elektriska ledare klipps av så nära glasförseglingen som möjligt. Urladdningsröret placeras i ett dragskåp och skärs i bitar. Röret placeras i en stadig plastflaska av lämplig storlek med skruvlock tillsammans med en porslinskula av 25,4 mm diameter (1 tum) och 25 ml koncentrerad salpetersyra (70 %) av analyskvalitet. Flaskan försluts och skakas under några minuter för att krossa röret till fin partikelstorlek. Locket lossas med jämna mellanrum för att undvika eventuellt övertryck. Flaskans innehåll får reagera under 30 minuter och skakas då och då. Flaskans innehåll filtreras genom syrafast filterpapper och samlas upp i en 100 ml graderad mätkolv. Kaliumdikromat tillsätts därefter så att en slutlig kromkoncentration på 1 000 ppm uppnås. Mätkolven fylls därefter till märket med rent (destillerat) vatten. Referenslösningar med lämpliga halter på upp till 200 ppm kvicksilver bereds. Lösningarna analyseras med avseende på kvicksilver med hjälp av atomabsorptionspektrofotometri vid en våglängd på 253,7 nm och med korrektion för bakgrunden. Från de erhållna resultaten och med kännedom om lösningens volym kan det ursprungliga kvicksilverinnehållet i ljuskällan bestämmas. Det behöriga organet kan tillåta anpassningar av detaljer i analysmetoden om de är nödvändiga av tekniska skäl. De skall tillämpas konsekvent.

## 2. Tändning/släckning

När det gäller lågenergilampor skall antalet testcykler med tändning och släckning vara större än 20 000.

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall tillhandahålla en analysrapport som visar att antalet testcykler för en lågenergilampa har mätts med en snabb testcykel (lampan är tänd 0,5 minuter och släckt 4,5 minuter) och med metoderna för livslängd i EN 50285. Rapporten skall innehålla uppgifter om hur många testcykler med tändning och släckning som slutförts när 50 % av de lågenergilampor som testats uppfyller de krav för ljuskällors livslängd som anges i EN 50285.

## 3. Färgåtergivning (Ra-index)

Ljuskällans Ra-index skall vara större än 80.

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall tillhandahålla en provningsrapport som visar att ljuskällans Ra-index har mätts med metoderna i CIE-standard/publikation 29/2. Rapporten skall innehålla uppgifter om ljuskällans Ra-index.

## 4. Flamskyddsmedel

a) Plastdelar som väger mer än 5 gram får inte innehålla följande flamskyddsmedel:

Namn	CAS-nr
Dekabromdifenyyl	13654-09-6
Monobromdifenyyleter	101-55-3
Dibromdifenyyleter	2050-47-7
Tribromdifenyyleter	49690-94-0
Tetrabromdifenyyleter	40088-47-9
Pentabromodifenyyleter	32534-81-9

(<sup>1</sup>) EGT L 71, 10.3.1998, s. 1.

Namn	CAS-nr
Hexabromdifenyleter	36483-60-0
Heptabromdifenyleter	68928-80-3
Oktabromdifenyleter	32536-52-0
Nonabromdifenyleter	63936-56-1
Dekabromdifenyleter	1163-19-5
Klorparaffiner med en kedjelängd på 10–13 C-atomer, klorinnehåll > 50 % i vikt	85535-84-8

b) Plastdelar som väger mer än 5 gram får inte innehålla flamskyddsmedel eller beredningar av flamskyddsmedel som vid tidpunkten för ansökan tilldelats någon (eller en kombination) av följande riskfraser:

- R 45 (kan ge cancer)
- R 46 (kan ge ärftliga genetiska skador)
- R 50 (mycket giftigt för vattenlevande organismer)
- R 51 (giftigt för vattenlevande organismer)
- R 52 (skadligt för vattenlevande organismer)
- R 53 (kan orsaka skadliga långtidseffekter i vattenmiljön)
- R 60 (kan ge nedsatt fortplantningsförmåga)
- R 61 (kan ge fosterskador)

Dessa riskfraser fastställs i rådets direktiv 67/548/EEG av den 27 juni 1967 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om klassificering, förpackning och märkning av farliga preparat (beredningar) <sup>(1)</sup>, och i senare ändringar av detta direktiv.

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall intyga att produkten uppfyller dessa krav.

## 5. Förpackningsmaterial

Laminat och kompositmaterial av plast får inte användas.

Alla förpackningar av papp som används för *ljuskällor med enkel fattning* skall innehålla minst 65 % återvunnet material (per viktenhet).

Alla förpackningar av papp som används för *ljuskällor med dubbel fattning* skall innehålla minst 80 % återvunnet material (per viktenhet).

*Bedömning och kontroll:* Sökanden skall intyga att produkten uppfyller dessa krav.

## 6. Bruksanvisning

Produkten skall säljas med en bruksanvisning med råd om den korrekta användningen med hänsyn till miljön. Bruksanvisningen skall bl.a. innehålla följande:

- a) Information på förpackningen (figur eller liknande) skall upplysa om hur förbrukade ljuskällor skall bortskaffas samt om gällande bestämmelser på området.
- b) För ljuskällor med enkel fattning gäller följande: Om ljuskällan inte kan användas i ljusregleringsarmatur skall detta framgå av märkningen. Ljuskällans storlek och form jämfört med en vanlig glödlampa skall anges på förpackningen.
- c) För ljuskällor med dubbel fattning gäller följande: På förpackningen skall det anges att ljuskällans påverkan på miljön kan minskas om den används tillsammans med ett elektroniskt högfrekvensdon.
- d) På förpackningen skall det framgå att ytterligare upplysningar om miljömärket finns på följande webbplats: <http://europa.eu.int/ecolabel>

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall intyga att produkten uppfyller dessa krav. Ett exemplar av förpackningen skall överlämnas till det behöriga organ som bedömer ansökan.

## 7. Information på miljömärket

Ruta 2 i miljömärket skall innehålla följande angivelser:

- "Hög energieffektivitet
- Lång livslängd".

<sup>(1)</sup> EGT 196, 16.8.1967, s. 1.

Om ljuskällan inte innehåller kvicksilver får detta anges i ruta 2 i miljömärket.

*Bedömning och kontroll:* Sökande skall intyga att produkten uppfyller detta krav och tillhandahålla en kopia av miljömärket på förpackningen och/eller produkten till det behöriga organ som bedömer ansökan.

---