

Amtsblatt

der Europäischen Union

ISSN 1725-2539

L 97

47. Jahrgang

1. April 2004

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

- ★ **Verordnung (EG) Nr. 600/2004 des Rates vom 22. März 2004 mit technischen Maßnahmen für die Fischerei im Bereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis** 1
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 601/2004 des Rates vom 22. März 2004 zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen für die Fischerei im Regelungsbereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 3943/90, (EG) Nr. 66/98 und (EG) Nr. 1721/1999** 16
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 602/2004 des Rates vom 22. März 2004 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 850/98 hinsichtlich des Schutzes der Tiefwasserkorallenriffe vor den Folgen des Schleppnetzfangs in einem Gebiet nordwestlich von Schottland** 30
- Verordnung (EG) Nr. 603/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 32
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 604/2004 der Kommission vom 29. März 2004 über die Mitteilung von Angaben im Tabaksektor ab der Ernte 2000** 34
- Verordnung (EG) Nr. 605/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 1518/2003 für das Jahr 2004 hinsichtlich der Ausstellungsdaten für die Ausfuhrlicenzen im Sektor Schweinefleisch 39
- Verordnung (EG) Nr. 606/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 hinsichtlich der Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen im Sektor Milch und Milcherzeugnisse 40
- Verordnung (EG) Nr. 607/2004 der Kommission vom 31. März 2004 über die Neuzuweisung von Einfuhrrechten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 und zur Abweichung von derselben Verordnung 42

Preis: 22 EUR

(Fortsetzung umseitig)

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

★ Verordnung (EG) Nr. 608/2004 der Kommission vom 31. März 2004 über die Etikettierung von Lebensmitteln und Lebensmittelzutaten mit Phytosterin-, Phytosterinester-, Phytostanol- und/oder Phytostanolesterzusatz ⁽¹⁾	44
Verordnung (EG) Nr. 609/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Festlegung der Produktionserstattung bei der Verwendung von Weißzucker durch die chemische Industrie	46
Verordnung (EG) Nr. 610/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Festsetzung der im Sektor Reis geltenden Einfuhrzölle	47
Verordnung (EG) Nr. 611/2004 der Kommission vom 31. März 2004 zur Festsetzung der im Sektor Getreide geltenden Zölle	50

II Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

Rat

2004/294/EG:

★ Entscheidung des Rates vom 8. März 2004 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie sind, das Änderungsprotokoll zu diesem Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft zu ratifizieren oder diesem beizutreten	53
Protokoll zur Änderung des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982	55

2004/295/EG:

★ Entscheidung des Rates vom 22. März 2004 zur Ermächtigung Italiens, eine von Artikel 21 der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern abweichende Regelung anzuwenden	63
---	----

2004/296/EG:

★ Empfehlung des Rates vom 30. März 2004 zur Ernennung eines Mitglieds des Direktoriums der Europäischen Zentralbank	65
---	----

Kommission

2004/297/EG:

★ Entscheidung der Kommission vom 29. März 2004 zur Ermächtigung der Tschechischen Republik, Estlands, Litauens, Ungarns, Polens und der Slowakei, die Anwendung bestimmter Vorschriften der Richtlinien 2002/53/EG und 2002/55/EG des Rates hinsichtlich des Inverkehrbringens von Saatgut bestimmter Sorten aufzuschieben ⁽¹⁾ (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 962)	66
--	----

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

EFTA-Überwachungsbehörde

2004/298/EG:

★ Entscheidung der EFTA-Überwachungsbehörde vom 16. Juli 2003 über Ausgleichszahlungen für Expressbusunternehmen (Norwegen)	68
--	----

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 600/2004 DES RATES**vom 22. März 2004****mit technischen Maßnahmen für die Fischerei im Bereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 37,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Übereinkommen über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „Übereinkommen“ genannt) wurde durch den Beschluss 81/691/EWG ⁽²⁾ im Namen der Gemeinschaft genehmigt und ist für die Gemeinschaft am 21. Mai 1982 in Kraft getreten.
- (2) Dieses Übereinkommen setzt einen Rahmen für die regionale Zusammenarbeit bei der Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresschätze der Antarktis durch Schaffung einer Kommission für die Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „CCAMLR“ genannt) und die Verabschiedung von Bestandserhaltungsmaßnahmen durch die CCAMLR, die für die Vertragsparteien verbindlich werden.
- (3) Die CCAMLR hat Bestandserhaltungs- und Bestandsbewirtschaftungsmaßnahmen angenommen, die unter anderem bestimmte technische Vorschriften für die Ausübung bestimmter Fangtätigkeiten im Geltungsbereich des Übereinkommens vorsehen. Diese Maßnahmen beinhalten Auflagen für den Einsatz bestimmter Fanggeräte, das Verbot bestimmter, als umweltschädlich eingestufte Materialien, die Verringerung schädlicher Auswirkungen der Fischerei auf nicht befischte Arten wie Seevögel und Meeressäuger sowie Vorschriften über die Durchführung wissenschaftlicher Beobachtungen an Bord der Fischereifahrzeuge zum Zwecke der Datenerhebung. Diese Maßnahmen sind für die Gemeinschaft verbindlich und folglich durchzuführen.
- (4) Bestimmte technische Maßnahmen der CCAMLR wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 3943/90 des Rates vom 19. Dezember 1990 zur Durchführung des

Beobachtungs- und Inspektionssystems gemäß Artikel XXIV des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis ⁽³⁾ sowie der Verordnung (EG) Nr. 66/98 des Rates vom 18. Dezember 1997 mit Erhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für die Fischerei in der Antarktis ⁽⁴⁾ in Gemeinschaftsrecht umgesetzt.

- (5) Aufgrund der Verabschiedung neuer Bestandserhaltungsmaßnahmen durch die CCAMLR und der Anpassung bereits geltender Maßnahmen seit Annahme der vorgenannten Verordnungen müssen diese Verordnungen im weiteren Verlauf geändert werden.
- (6) Im Interesse größerer Klarheit der Gemeinschaftsvorschriften empfiehlt es sich, die Maßnahmen, die in den Bereich der Fischereiüberwachung fallen, und die rein technischen Maßnahmen getrennt umzusetzen. Aus diesem Grund müssen die Verordnungen (EWG) Nr. 3943/90 und (EG) Nr. 66/98 mit der Verordnung (EG) Nr. 601/2004 des Rates vom 22. März 2004 zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen für die Fischerei im Regelungsbereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis ⁽⁵⁾ aufgehoben werden, und deshalb müssen die Gemeinschaftsvorschriften durch die vorliegende Verordnung ergänzt werden. Die Aufnahme bestimmter technischer Maßnahmen, die nur für bestimmte Versuchsfischereien gelten, in die jährlichen Verordnungen der Gemeinschaft über die den Gemeinschaftsschiffen zugeteilten Fangmöglichkeiten und hiermit verbundene Fangbedingungen (jährliche „TAC und Quoten“-Verordnungen) bleibt hiervon unberührt.
- (7) Die zur Durchführung dieser Verordnung und zur Anpassung der Anhänge an die regelmäßigen Änderungen der technischen Maßnahmen, die von der CCAMLR nach dem Übereinkommen angenommen werden, erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽⁶⁾ erlassen werden —

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 16. Dezember 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ ABl. L 252 vom 5.9.1981, S. 26.

⁽³⁾ ABl. L 379 vom 31.12.1990, S. 45.

⁽⁴⁾ ABl. L 6 vom 10.1.1998, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2742/1999 (AbL. L 341 vom 31.12.1999, S. 1).

⁽⁵⁾ Siehe Seite 16 dieses Amtsblatts.

⁽⁶⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) In dieser Verordnung sind technische Maßnahmen festgelegt, die für die Tätigkeit von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft gelten, die aus den Beständen lebender Meeresschätze im Regelungsbereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „Übereinkommen“ genannt) Meeresorganismen fangen und an Bord behalten.

(2) Diese Verordnung gilt unbeschadet des Übereinkommens; sie dient seinen Zielen und Grundsätzen sowie der Schlussakte der Konferenz, auf der das Übereinkommen angenommen wurde.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Übereinkommensbereich“ den Regelungsbereich des Übereinkommens gemäß der Definition in Artikel I desselben;
- b) „antarktische Konvergenz“ die Linie, die folgende Punkte auf den Breiten- und Längengraden verbindet: 50° S, 0°-50° S, 30° O-45° S, 30° O-45° S, 80° O-55° S, 80° O-55° S, 150° O-60° S, 150° O-60° S, 50° W-50° S, 50° W-50° S, 0°;
- c) „Fischereifahrzeug der Gemeinschaft“ ein in der Gemeinschaft registriertes Fischereifahrzeug unter der Flagge eines Mitgliedstaats, das Meeresorganismen aus den Beständen lebender Meeresschätze im Übereinkommensbereich fängt und an Bord behält;
- d) „genau abgegrenztes Rechteck“ ein Feld von 0,5° Breitengrad mal 1° Längengrad, gemessen von der nordwestlichen Ecke des statistischen Untergebiets oder des statistischen Bereichs. Die Bestimmung eines Rechtecks erfolgt über den Breitengrad seiner nördlichsten Grenze und den Längengrad der Grenze, die 0° am nächsten liegt;
- e) „neue Fischerei“ eine unter Verwendung einer bestimmten Fangmethode in einem statistischen FAO-Untergebiet Antarktis ausgeübte Fischerei auf eine Art, für die der CCAMLR
 - i) bisher keine Angaben über Verteilung, Größe, Population, Ertragspotenzial und Bestandsbeschreibung aus umfassenden Forschungsarbeiten, Erhebungen oder aus der Versuchsfischerei vorliegen,
 - ii) bisher keine Angaben über Fangmengen und Fischereiaufwand übermittelt worden sind,
 - iii) bisher keine Angaben über Fangmengen und Fischereiaufwand aus den beiden letzten Fangperioden übermittelt worden sind;
- f) „Versuchsfischerei“ eine Fischerei, die zuvor als „neue Fischerei“ im Sinne von Buchstabe e) angesehen war; eine Versuchsfischerei wird weiterhin als solche eingestuft, bis der CCAMLR genügend Angaben zur Verfügung stehen,
 - i) um eine Schätzung der Verteilung, Größe und Population der Zielart zu ermöglichen, die eine Abschätzung des Ertragspotenzials der betreffenden Fischerei zulässt,
 - ii) um die möglichen Auswirkungen der Fischerei auf abhängige und vergesellschaftete Arten prüfen zu können und
 - iii) um dem wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR zu erlauben, Empfehlungen über angemessene Fangmengen sowie gegebenenfalls den Fischereiaufwand und das zu verwendende Fanggerät abzugeben.

KAPITEL II

FANGGERÄTE

Artikel 3

Für spezifische Fischereien zugelassene Fanggeräte

- (1) Die Fischerei auf *Dissostichus eleginoides* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 wird durch Schiffe ausgeübt, die ausschließlich Langleinen und Korbreusen (Fallen) einsetzen.
- (2) Die Fischerei auf *Dossostichus eleginoides* im statistischen FAO-Bereich 58.5.2 wird durch Schiffe ausgeübt, die ausschließlich Schleppnetze oder Langleinen einsetzen.
- (3) Die Fischerei auf *Chamsocephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 wird durch Schiffe ausgeübt, die ausschließlich Schleppnetze einsetzen. Der Einsatz von Grundschleppnetzen bei der gezielten Fischerei auf *Chamsocephalus gunnari* ist in diesem Untergebiet verboten.
- (4) Die Fischerei auf *Chamsocephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 58.5.2 wird durch Schiffe ausgeübt, die ausschließlich Schleppnetze verwenden.
- (5) Für den Zweck der Fischerei gemäß Absatz 4 ist das zulässige Fanggebiet der Teil des statistischen FAO-Bereichs 58.5.2, der wie folgt eingegrenzt ist:
 - a) beginnend an dem Punkt, wo der Längengrad 72°15' O die Abgrenzung der Meeresgewässer zwischen Australien und Frankreich schneidet, dann südlich entlang dieses Längengrads bis zum Schnittpunkt mit dem Breitengrad 53°25' S;
 - b) dann östlich entlang dieses Breitengrads bis zum Schnittpunkt mit dem Längengrad 74° O;
 - c) dann nordöstlich entlang der geodätischen Linie bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 52°40' S mit dem Längengrad 76° O;
 - d) dann nördlich entlang des Längengrads bis zum Schnittpunkt mit dem Breitengrad 52° S;
 - e) dann nordwestlich entlang der geodätischen Linie bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 51° S mit dem Längengrad 74°30' O; und dann
 - f) südwestlich entlang der geodätischen Linie bis zum Ausgangspunkt.
- (6) Die Krebsfischerei im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 wird durch Schiffe ausgeübt, die ausschließlich Korbreusen einsetzen.

*Artikel 4***Maschengröße**

(1) Bei der gezielten Fischerei auf die nachstehend aufgeführten Arten oder Artengruppen dürfen keine Schleppnetze, Snurrewaden oder ähnliche Netze eingesetzt werden, die in irgendeinem Netzteil eine geringere Maschenöffnung als die in Anhang I vorgeschriebene Mindestmaschenöffnung aufweisen:

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

(2) Alle Vorrichtungen, mit denen die Maschen verstopft oder verengt werden, sind verboten.

*Artikel 5***Kontrolle der Maschenöffnung**

Die Mindestmaschenöffnung gemäß Anhang I wird bei den in Artikel 4 genannten Netzen nach den Vorschriften in Anhang II gemessen.

*Artikel 6***Krebsfischerei im statistischen FAO-Untergebiet 48.3**

(1) Gefangen werden dürfen nur geschlechtsreife Männchen; alle weiblichen und untermaßigen männlichen Krebse werden unversehrte freigelassen. Bei *Paralomis spinosissima* und *Paralomis formosa* dürfen männliche Tiere mit einer Panzerbreite von mindestens 94 mm bzw. 90 mm im Fang behalten werden.

(2) Auf See verarbeitete Krebse müssen als Krebsstücke gefroren werden, die die Bestimmung der Mindestgröße der Krebse erlauben.

*Artikel 7***Verwendung und Entsorgung von Verpackungsgurten aus Plastik auf Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft**

(1) Die Verwendung von Verpackungsgurten aus Plastik zur Befestigung der Köderkisten ist auf Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft untersagt.

Die Verwendung von anderen Verpackungsgurten zu anderen Zwecken ist auf Fischereifahrzeugen, die keine Verbrennungsöfen (geschlossene Systeme) an Bord benutzen, untersagt.

(2) Sämtliche Verpackungsgurte und -bänder werden nach dem Lösen von den Verpackungen durchgeschnitten, so dass sie keine Schlinge mehr bilden, und so bald wie möglich im Verbrennungsöfen an Bord verbrannt.

(3) Plastikrückstände werden bis zum Einlaufen in den Hafen an Bord aufbewahrt; sie dürfen auf keinen Fall ins Meer geworfen werden.

(4) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 8***Verenden von Seevögeln bei der Langleinenfischerei**

(1) Bei der Langleinenfischerei ist darauf zu achten, dass die mit Ködern versehenen Haken abtauchen, sobald sie ausgebracht sind. Bei Einsatz der so genannten spanischen Methode der Langleinenfischerei müssen die Gewichte gelöst werden, bevor die Leine gespannt ist; es sind Gewichte von mindestens 8,5 kg in Abständen von höchstens 40 m oder von 6 kg in Abständen von höchstens 20 m zu verwenden. Es dürfen nur aufgetaute Köder verwendet werden.

(2) Unbeschadet von Absatz 7 dürfen Langleinen nur nachts ausgebracht werden (also während der Dunkelheit zwischen zwei nautischen Dämmerungen).

Das Ausbringen muss, soweit möglich, mindestens drei Stunden vor Sonnenaufgang abgeschlossen sein.

Bei der nächtlichen Langleinenfischerei dürfen nur die zur Sicherheit des Schiffes erforderlichen Lichter gesetzt werden.

(3) Unbeschadet von Absatz 8 ist es beim Aussetzen der Langleinen verboten, Fischabfälle über Bord zu werfen. Beim Einholen der Langleinen sollten nach Möglichkeit ebenfalls keine Abfälle über Bord geworfen werden. Lässt sich dies beim Einholen der Leinen nicht vermeiden, so muss der Abfall auf der dem Aussetzen oder Einholen der Langleinen gegenüberliegenden Schiffsseite über Bord geworfen werden. Bevor die Abfälle über Bord geworfen werden, sind die Köderhaken von den Abfällen und den Fischköpfen zu entfernen.

Die Schiffe sind so auszustatten, dass sie über Abfallbeseitigungsanlagen, ausreichende Lagereinrichtungen zum Mitführen von Abfall an Bord oder die Möglichkeit zum Abwerfen der Abfälle auf der den eingeholten Langleinen gegenüberliegenden Seite verfügen.

(4) Wenn Seevögel bei der Langleinenfischerei lebend gefangen werden, so ist dafür Sorge zu tragen, dass sie lebend freigelassen werden und dass möglichst alle Köderhaken entfernt werden, ohne das Überleben des Tiers zu gefährden.

(5) Das Schiff schleppt eine Scheuchvorrichtung, die Seevögel davon abhalten soll, sich beim Aussetzen der Langleinen auf den Ködern niederzulassen. Die Scheuchvorrichtung und die Art ihrer Verwendung sind in Anhang III genau beschrieben. Einzelheiten der Konstruktion wie Anzahl und Anbringung der Wirbelschäkel können variiert werden, sofern die insgesamt abgedeckte Meeresoberfläche nicht geringer ist als bei dem in Anhang III beschriebenen Modell. Auch die Spannvorrichtung kann unterschiedlich gestaltet sein.

(6) Konstruktionsvarianten der Scheuchvorrichtung können von Schiffen getestet werden, die mindestens zwei Beobachter an Bord haben, von denen mindestens einer nach dem von der CCAMLR angenommenen Programm für internationale wissenschaftliche Beobachtung ernannt wurde, sofern die Absätze 1 bis 5 und 7 eingehalten werden.

(7) Das Verbot nach Absatz 2, Langleinen tagsüber auszubringen, gilt nicht für die Fischerei in den statistischen FAO-Untergebieten 48.6, südlich von 60° S, 88.1, 88.2 und dem Bereich 58.4.2, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Im Hinblick auf die Erteilung der Erlaubnis für diese Fischerei wird den zuständigen Behörden gegenüber nachgewiesen, dass das betreffende Schiff
 - i) in der Lage ist, eines der beiden Versuchsprotokolle über Langleinenbeschwerung gemäß Anhang IV in vollem Umfang auszuführen. Die Mitgliedstaaten berichten der CCAMLR über die Ergebnisse der technischen Kontrollen, die zu diesem Zweck auf den einzelnen Schiffen, für die eine Erlaubnis erteilt wurde, durchgeführt wurden;
 - ii) Vorkehrungen getroffen hat, um die Anwesenheit der wissenschaftlichen Beobachter, die es gemäß Artikel 14 Absatz 2 an Bord nehmen muss, sicherzustellen.
 - b) Es wird nachgewiesen, dass die Sinkgeschwindigkeit der Leine bei jedem Aussetzen kontinuierlich mindestens 0,3 m/Sek. beträgt.
 - c) Das betreffende Schiff darf nicht mehr als zwei Seevögel fangen. Fängt ein Schiff insgesamt drei Seevögel, so muss es unverzüglich wieder zur nächtlichen Langleinenfischerei übergehen.
- (8) Abweichend von Absatz 3 werden bei der Fischerei gemäß Absatz 7 keine Abfälle ins Meer geworfen.

(9) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 9

Verenden von Seevögeln und Meeressäugern bei der Schleppnetzfisherei

- (1) Bei der Schleppnetzfisherei ist die Verwendung von Netzsteuerkabeln untersagt.
- (2) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft verwenden während der gesamten Dauer ihrer Fangeinsätze Lichter, die aufgrund ihrer Platzierung und ihrer Helligkeit nur wenig über das Schiff hinausstrahlen, wobei eine Mindestsicherheit des Schiffes gewährleistet sein muss.
- (3) Während des Aussetzens und Einholens des Schleppnetzes dürfen keine Fischabfälle über Bord geworfen werden.
- (4) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL III

AUSÜBUNG DER FISCHEREI

Artikel 10

Bewegung von Schiffen nach Maßgabe des Beifangvolumens

- (1) In allen Fischereien außer den neuen und den Versuchsfischereien begeben sich die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft nach Maßgabe des Beifangvolumens gemäß Anhang V Abschnitt A an einen anderen Fangplatz.
- (2) In neuen und Versuchsfischereien begeben sich die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft nach Maßgabe des Beifangvolumens gemäß Anhang V Abschnitt B an einen anderen Fangplatz.

Artikel 11

Sonderbestimmungen für die Versuchsfischerei auf *Dissostichus spp.*

- (1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die im Übereinkommensbereich Versuchsfischerei auf *Dissostichus spp.* mit Schleppnetzen oder Langleinen betreiben, außer denjenigen, die Fischereien ausüben, für die die CCAMLR Ausnahmeregelungen gewährt, beachten bei der Ausübung ihrer Tätigkeit die Absätze 3 bis 6.
- (2) Im Sinne dieses Artikels wird unter „Hol“ der einmalige Einsatz des Schleppnetzes verstanden. Unter „Auslegen“ wird der Einsatz einer oder mehrerer Langleinen am selben Fangplatz verstanden.
- (3) Der Fischfang muss in möglichst großen geografischen und bathymetrischen Abständen erfolgen. Zu diesem Zweck wird der Fischfang in jedem genau abgegrenzten Rechteck eingestellt, wenn die gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 601/2004 gemeldeten Fänge 100 Tonnen erreichen; dieses Rechteck bleibt danach für die restliche Saison für den Fischfang gesperrt. In einem genau abgegrenzten Rechteck darf jeweils nur ein Schiff fischen.
- (4) Für die Anwendung von Absatz 3
 - a) wird die genaue geografische Position eines Hols in der Schleppnetzfisherei anhand des mittleren Punktes zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkt des Hols auf dem zurückgelegten Weg des Schiffes bestimmt;
 - b) wird die genaue geografische Position des Auslegens in der Langleinenfischerei anhand des Mittelpunktes der ausgelegten Langleine oder Langleinen bestimmt;
 - c) gilt dasjenige genau abgegrenzte Rechteck, in dem ein Schiff fischt, als das, in dessen genauer geografischer Position der Hol liegt;

d) wird davon ausgegangen, dass ein Schiff von Beginn des Ausbringens bis zum Abschluss des Auslegens aller Leinen in dem genau abgegrenzten Rechteck fischt.

(5) Für jedes Auslegen beträgt die Fangzeit vom Abschluss des Ausbringens bis zum Beginn des Einholens höchstens 48 Stunden, sofern keine besonderen Umstände vorliegen, die vom Schiff nicht beeinflusst werden können (wie Eis oder Witterungsbedingungen).

(6) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 12

Sonderbestimmungen für die Fischerei auf *Champocephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3

(1) Die Fischerei auf *Champocephalus gunnari* ist während der Laichzeit vom 1. März bis 31. Mai [...] in einem Umkreis von 12 Seemeilen von der Küste Südgeorgiens untersagt.

(2) Falls in einem Hol die Fangmenge an *Champocephalus gunnari* 100 kg übersteigt und mehr als 10 % dieser Fische eine Gesamtlänge von weniger als 240 mm aufweisen, begibt sich das Fischereifahrzeug an einen anderen, mindestens 5 Seemeilen entfernten Fangplatz. Es kehrt mindestens 5 Tage lang nicht in einen Umkreis von 5 Seemeilen um den Fangplatz zurück, an dem die Fänge von kleinen *Champocephalus gunnari* 10 % überstiegen. Unter Fangplatz, an dem die Beifänge von kleinen *Champocephalus gunnari* 10 % überstiegen, ist der Weg zu verstehen, den das Fischereifahrzeug vom Aussetzen des Fanggeräts bis zum Wiedereinholen zurücklegt.

(3) Sobald ein Schiff 20 Seevögel gefangen hat, muss es seine Fangtätigkeiten einstellen und darf in dieser Fischerei während der laufenden Saison keine Tätigkeit mehr aufnehmen.

(4) Jedes in dieser Fischerei zwischen dem 1. März und dem 31. Mai tätige Schiff muss in der in Anhang VI beschriebenen Weise mindestens 20 Hols zu Forschungszwecken ausführen.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL IV

WISSENSCHAFTLICHE BEOBACHTUNG AN BORD DER SCHIFFE IM ÜBEREINKOMMENSBEREICH

Artikel 13

Zweck und Anwendungsbereich

Das wissenschaftliche Beobachtungssystem, das die CCAMLR gemäß Artikel XXIV des Übereinkommens angenommen hat, findet nach dem vorliegenden Kapitel auf die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die im Übereinkommensbereich Fischfang oder Forschung betreiben, Anwendung.

Artikel 14

Tätigkeiten unter wissenschaftlicher Beobachtung

(1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft nehmen für jeden Fangzeitraum mindestens einen und nach Möglichkeit noch einen zusätzlichen wissenschaftlichen Beobachter an Bord, wenn sie folgende Fischereien ausüben:

a) Fischerei auf *Champocephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 und im statistischen FAO-Bereich 58.5.2;

b) Krebsfischerei im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;

c) Fischerei auf *Dissostichus eleginoides* in den statistischen FAO-Untergebieten 48.3 und 48.4 und dem statistischen FAO-Bereich 58.5.2;

d) Fischerei auf *Martialia hyadesi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3.

(2) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft müssen ebenfalls mindestens zwei wissenschaftliche Beobachter, von denen einer ein gemäß Artikel 15 bestellter wissenschaftlicher Beobachter der CCAMLR ist, an Bord nehmen, wenn sie die Versuchsfischerei gemäß Artikel 11 der vorliegenden Verordnung oder eine andere Versuchsfischerei nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 601/2004 ausüben.

(3) Abweichend von Absatz 2 nehmen Schiffe, die an der Versuchsfischerei auf *Dissostichus* spp. in den statistischen FAO-Bereichen 48.3.a und 48.3.b teilnehmen, mindestens einen und nach Möglichkeit einen zusätzlichen wissenschaftlichen Beobachter der CCAMLR an Bord.

(4) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 15

Wissenschaftliche Beobachter

(1) Die Mitgliedstaaten bestellen die wissenschaftlichen Beobachter, die befugt sind, die bei der Durchführung des von der CCAMLR verabschiedeten Beobachtungssystems anfallenden Aufgaben nach der vorliegenden Verordnung wahrzunehmen.

(2) Die Befugnisse und Aufgaben der von den Schiffen an Bord genommenen wissenschaftlichen Beobachter sind in Anhang VII beschrieben.

(3) Die wissenschaftlichen Beobachter müssen Staatsbürger des Mitgliedstaats sein, der sie bestellt. Sie verhalten sich entsprechend den Gewohnheiten und Regeln, die an Bord des Schiffes gelten, auf dem sie ihre Beobachtungen durchführen.

(4) Die wissenschaftlichen Beobachter müssen mit den zu beobachtenden Fischerei- und wissenschaftlichen Forschungstätigkeiten sowie den Bestimmungen des Übereinkommens und den danach zu treffenden Maßnahmen vertraut sein und eine angemessene Ausbildung erhalten haben, um sich ihrer Aufgaben mit Sachkenntnis zu entledigen. Sie müssen sich ferner in der Sprache des Flaggenstaates des Fahrzeugs verständigen können, an dessen Bord sie ihre Aufgaben wahrnehmen.

(5) Die wissenschaftlichen Beobachter führen ein Dokument mit, das von dem Mitgliedstaat, der sie bestellt hat, in einer von der CCAMLR genehmigten Form ausgestellt wurde und sie als wissenschaftliche Beobachter der CCAMLR ausweist.

(6) Die wissenschaftlichen Beobachter legen der CCAMLR über den Mitgliedstaat, der sie bestellt hat, spätestens einen Monat nach Abschluss der Beobachtungsreise oder der Rückkehr des Beobachters in sein Herkunftsland unter Verwendung der von der CCAMLR genehmigten Formulare einen Bericht über jeden abgeschlossenen Beobachtungsauftrag vor. Der Flaggenstaat des betreffenden Schiffes und die Kommission erhalten eine Kopie dieses Berichts.

(7) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 16

Vereinbarungen über die Entsendung von Beobachtern an Bord

(1) Die Entsendung von wissenschaftlichen Beobachtern an Bord von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft, die Fischerei- oder wissenschaftliche Forschungstätigkeiten ausüben, erfolgt nach den bilateralen Vereinbarungen, die zu diesem Zweck mit einem anderen CCAMLR-Mitglied getroffen werden.

(2) Die bilateralen Vereinbarungen gemäß Absatz 1 beruhen auf folgenden Grundsätzen:

- a) Die wissenschaftlichen Beobachter führen während ihrer Anwesenheit an Bord den Status von Schiffsoffizieren. Sie werden entsprechend untergebracht und gepflegt.
- b) Der Flaggenmitgliedstaat vergewissert sich, dass die Reeder den wissenschaftlichen Beobachtern an Bord der unter seiner Flagge operierenden Schiffe jede Unterstützung bei der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben zukommen lassen. Die wissenschaftlichen Beobachter haben unter anderem freien Zugang zu den Schiffsdaten und den Arbeitsvorgängen, um ihrer Aufgabe in der von der CCAMLR geforderten Weise nachgehen zu können.
- c) Der Flaggenmitgliedstaat trifft die geeigneten Vorkehrungen, um an Bord der Schiffe unter seiner Flagge die Sicherheit und das Wohlergehen der wissenschaftlichen Beobachter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu gewährleisten, sie medizinisch zu versorgen und ihre Freiheit und Würde zu schützen.
- d) Es wird sichergestellt, dass die wissenschaftlichen Beobachter über die Anlagen des Schiffes und mit Hilfe des Funkers Nachrichten übermitteln und empfangen können. Die hierdurch entstehenden vertretbaren Kosten werden in der Regel von dem CCAMLR-Mitglied getragen, das die wissenschaftlichen Beobachter bestellt hat (nachstehend „Entsenderland“ genannt).
- e) Die Vereinbarungen über die Beförderung und Einschiffung der wissenschaftlichen Beobachter werden so geregelt, dass die Fang- und Forschungstätigkeit möglichst wenig behindert wird.

f) Die wissenschaftlichen Beobachter händigen den betroffenen Kapitänen auf Wunsch eine Kopie ihrer Berichte aus.

g) Das Entsenderland vergewissert sich, dass seine wissenschaftlichen Beobachter nach Maßgabe des betreffenden CCAMLR-Mitglieds angemessen versichert sind.

h) Das Entsenderland ist für die Hin- und Rückreise der wissenschaftlichen Beobachter zum/vom Einschiffungsort zuständig.

i) Sofern nichts anderes vereinbart wurde, gehen Ausrüstung, Kleidung, Gehalt und alle Vergütungen des wissenschaftlichen Beobachters in der Regel zulasten des Entsenderlandes, Unterkunft und Verpflegung an Bord dagegen zulasten des Schiffes des Gastlandes.

(3) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 17

Übermittlung der Angaben

(1) Die Mitgliedstaaten, die wissenschaftliche Beobachter bestellt haben, legen der CCAMLR baldmöglichst und spätestens bei Abschluss der jeweiligen bilateralen Vereinbarungen gemäß Artikel 11 das Beobachtungsprogramm im Einzelnen vor. Für jeden Beobachter sind folgende Angaben zu machen:

- a) Datum des Abschlusses der Vereinbarung;
- b) Name und Flagge des Schiffes, das den Beobachter aufnimmt;
- c) für die Bestellung des Beobachters zuständiger Mitgliedstaat;
- d) Fischereizone (statistisches CCAMLR-Gebiet, statistisches Untergebiet und statistischer Bereich der CCAMLR);
- e) Art der vom Beobachter gesammelten und dem CCAMLR-Sekretariat vorgelegten Daten (Beifang, Zielart, biologische Daten usw.);
- f) voraussichtlicher Beginn und Abschluss des Beobachtungsprogramms und
- g) voraussichtliche Rückkehr des Beobachters in sein Herkunftsland.

(2) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Änderung der Anhänge

Die Anhänge I bis VII werden in Anwendung der Bestandserhaltungsmaßnahmen, die für die Gemeinschaft verbindlich werden, nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 3 geändert.

*Artikel 19***Durchführung**

Die zur Durchführung der Artikel 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 und 17 erforderlichen Maßnahmen werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 20***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereireisourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 21***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am siebten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 22. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. WALSH

⁽¹⁾ ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59.

ANHANG I

MINDESTMASCHENÖFFNUNG IM SINNE VON ARTIKEL 4 ABSATZ 1

Art	Netztyp	Mindestmaschenöffnung
<i>Notothenia rossii</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	120 mm
<i>Goibionotothen gibberifrons</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	80 mm
<i>Champocephalus gunnari</i>	Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Netze	90 mm

ANHANG II

VORSCHRIFTEN FÜR DIE MESSUNG DER MINDESTMASCHENÖFFNUNG GEMÄß ARTIKEL 5**A. Beschreibung der Messgeräte**

1. Die zur Bestimmung der Maschenöffnung zu verwendenden Messgeräte sind 2 mm dicke Platten aus dauerhaftem und formbeständigem Material. Sie besitzen entweder parallele Kanten, die sich durch mehrere Schrägabschnitte auf beiden Seiten im Verhältnis 1:8 verjüngen, oder nur schräge Kanten mit der gleichen Verjüngung. Sie sind am schmalen Ende mit einem Loch versehen.
2. Die Oberseite des Messgeräts trägt die Angabe der jeweiligen Breite in mm sowohl bei Parallelkanten als auch bei schrägen Kanten. Bei letzteren ist die Breite in Abständen von 1 mm eingeprägt und in regelmäßigen Abständen angegeben.

B. Benutzung der Messgeräte

1. Das Netz wird in Richtung der Maschenlängsdiagonale gestreckt.
2. Ein Messgerät gemäß Abschnitt A wird mit dem schmalen Ende im rechten Winkel zur Netzebene in die Maschenöffnung eingeführt.
3. Das Messgerät wird von Hand oder mittels eines Gewichts oder Kraftmessers in die Masche gedrückt, bis der Widerstand der Masche an den Schrägkanten ein weiteres Einführen verhindert.

C. Auswahl der zu messenden Maschen

1. Die zu messenden Maschen müssen eine Reihe von 20 aufeinander folgenden Maschen in der Längsachse des Netzes bilden.
2. Maschen, die weniger als 50 cm von Laschen, Tauen oder der Steertleine entfernt sind, werden nicht gemessen. Dieser Abstand ist im rechten Winkel zu den Laschen, Tauen oder der Steertleine zu messen, wobei das Netz in Richtung dieser Messung gestreckt wird. Es darf auch keine Masche gemessen werden, die geflickt oder gerissen ist oder an der Netzzubehörteile angebracht sind.
3. Abweichend von Nummer 1 brauchen die zu messenden Maschen nicht aufeinander zu folgen, wenn die Anwendung von Nummer 2 dies unmöglich macht.
4. Die Netze dürfen nur im Nasszustand gemessen werden und dabei nicht gefroren sein.

D. Messung der einzelnen Maschen

Als Maschenöffnung gilt die Breite des Messgeräts an dem Punkt, an dem ein weiteres Einführen bei Benutzung nach Abschnitt B verhindert wird.

E. Bestimmung der Maschenöffnung des Netzes

Die Maschenöffnung des Netzes wird anhand des arithmetischen Mittels der Messwerte aller nach den Abschnitten C und D ausgewählten und gemessenen Maschen bestimmt; dieses arithmetische Mittel wird auf ganze Millimeter aufgerundet.

Die Gesamtzahl der zu messenden Maschen ist in Abschnitt F festgelegt.

F. Ablauf des Kontrollverfahrens

1. Der Inspektor misst eine Reihe von 20 Maschen, die entsprechend Abschnitt C ausgewählt werden, indem er das Messgerät von Hand ohne Verwendung eines Gewichts oder Kraftmessers einführt.

Die Maschengröße des Netzes wird dann entsprechend Abschnitt E bestimmt.

Zeigt die Berechnung, dass die Maschengröße nicht mit der geltenden Regelung übereinstimmt, so werden zwei weitere nach Abschnitt C ausgewählte Reihen von 20 Maschen gemessen.

Die Maschengröße wird dann nach Abschnitt E unter Berücksichtigung der 60 bereits gemessenen Maschen neu berechnet. Unbeschadet von Nummer 2 gilt dies als Maschengröße des Netzes.

2. Bestreitet der Kapitän des Schiffes die nach Nummer 1 bestimmte Maschenöffnung, so wird diese Messung für die Bestimmung der Maschenöffnung nicht berücksichtigt und das Netz erneut gemessen; dabei wird am Messgerät ein Gewicht oder ein Kraftmesser angebracht, dessen Wahl dem Inspektor überlassen bleibt. Das Gewicht wird mittels eines Hakens in das Loch am schmalen Ende des Messgeräts eingehängt. Der Kraftmesser kann entweder am Loch des schmalen Endes des Messgeräts oder am breiten Ende des Messgeräts angebracht werden. Die Genauigkeit des Gewichts oder des Kraftmessers muss von der zuständigen einzelstaatlichen Stelle bescheinigt sein.

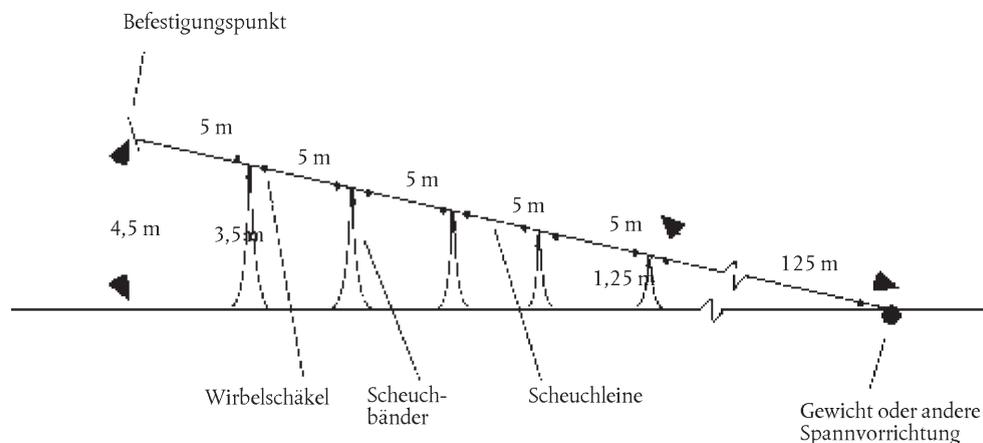
Beträgt die nach Nummer 1 bestimmte Maschenöffnung 35 mm oder weniger, so wird eine Kraft von 19,61 Newton (entsprechend einer Masse von 2 kg) angewandt; bei anderen Netzen beträgt die angewandte Kraft 49,03 Newton (entsprechend einer Masse von 5 kg).

Zur Bestimmung der Maschengröße nach Abschnitt E unter Verwendung eines Gewichts oder Kraftmessers wird nur eine Reihe von 20 Maschen gemessen.

ANHANG III

GENAUE BESCHREIBUNG DER SCHEUCHVORRICHTUNGEN GEMÄß ARTIKEL 8 ABSATZ 5 UND IHRER VERWENDUNG

1. Die Scheuchvorrichtung wird am Heck etwa 4,5 m über der Wasserlinie befestigt, und zwar so, dass sie sich unmittelbar über dem Punkt befindet, an dem die Köder die Wasseroberfläche berühren.
2. Die Scheuchvorrichtung besteht aus einer 3 mm starken und mindestens 150 m langen Scheuchleine, an deren Ende sich eine Spannvorrichtung befindet, mit der die Hauptleine auch bei starkem Seitenwind hinter dem Schiff gehalten wird.
3. In Abständen von 5 m werden an der Hauptleine fünf Scheuchbänder angebracht, von denen jedes aus zwei etwa 3 mm starken Strängen besteht. Die Länge der Scheuchbänder beträgt zwischen 3,5 m für das erste und 1,25 m für das fünfte Band. Ist die Scheuchleine ausgebracht, sollten die Bänder die Meeresoberfläche berühren und mit der Schiffsbewegung eintauchen. Auf der Hauptleine sind Wirbelschäkel anzubringen, und zwar am Befestigungspunkt der Scheuchleine, vor und nach dem Ansatzpunkt der Scheuchbänder und unmittelbar vor der Spannvorrichtung am Ende der Hauptleine. Auch jedes der Scheuchbänder hat einen Wirbelschäkel am Verbindungspunkt zur Hauptleine.



ANHANG IV

VERSUCHSPROTOKOLLE FÜR DIE LANGLEINENBESCHWERUNG GEMÄß ARTIKEL 8 ABSATZ 7

PROTOKOLL A

- A1. Das Schiff muss unter der Aufsicht eines wissenschaftlichen Beobachters:
- a) mindestens fünf Langleinen mit mindestens vier Tauchtiefenrekordern (TDR-Time depth recorder) je Langleine setzen;
 - b) die TDR willkürlich auf die ausgesetzte Langleine verteilen und die entsprechend bestückten Langleinen nach dem Zufallsprinzip auswählen;
 - c) für jeden vom Schiff wiedereingeholten TDR eine Sinkgeschwindigkeit berechnen;
 - i) die Sinkgeschwindigkeit wird gemessen als Mittelwert der benötigten Zeit, um von der Oberfläche (0 m) auf 15 m abzusinken;
 - ii) die Mindestsinkgeschwindigkeit wird auf 0,3 m/Sek. festgesetzt;
 - d) wenn die Mindestsinkgeschwindigkeit (0,3 m/Sek.) nicht bei den 20 durchgeführten Messungen erreicht wurde, den Versuch wiederholen, bis insgesamt 20 Versuche mit einer Mindestsinkgeschwindigkeit von 0,3 m/Sek. aufgezeichnet sind, und
 - e) für die Versuche dieselben Ausrüstungen und Fanggeräte verwenden, wie sie im Übereinkommensbereich eingesetzt werden.
- A2. Damit ein Schiff auch weiterhin von der Vorschrift des nächtlichen Aussetzens freigestellt wird, muss während des Fischfangs ein wissenschaftlicher Beobachter fortwährend das Absinken der Leine überwachen. Das Schiff muss mit dem CCAMLR-Beobachter zusammenarbeiten, wenn dieser
- a) sich bemüht, während seiner Schicht an jeder ausgesetzten Langleine einen TDR anzubringen;
 - b) alle sieben Tage alle verfügbaren TDR an derselben Leine anbringt, um festzustellen, ob die Leine an unterschiedlichen Stellen verschieden schnell absinkt;
 - c) die TDR willkürlich bei einem Aussetzen auf die Leine verteilt oder auf verschiedene Aussetzgänge;
 - d) für jeden wiedereingeholten TDR eine Sinkgeschwindigkeit berechnet und
 - e) die Sinkgeschwindigkeit als Mittelwert der Zeit misst, die für das Absinken von der Oberfläche (0 m) auf 15 m Tiefe benötigt wird.
- A3. Das Schiff:
- a) stellt sicher, dass die Mindestsinkgeschwindigkeit 0,3 m/Sek. beträgt;
 - b) sendet ein Tagesprotokoll an den Fischereiverantwortlichen und
 - c) trägt dafür Sorge, dass die bei den Absinkversuchen der Langleine gesammelten Daten in dem vereinbarten Format aufgezeichnet und dem Fischereiverantwortlichen am Ende der Fangsaison übermittelt werden.

PROTOKOLL B

- B1. Das Schiff muss unter der Aufsicht eines wissenschaftlichen Beobachters:
- a) mindestens fünf Langleinen mit der im Übereinkommensbereich vorgeschriebenen Höchstlänge mit mindestens vier Versuchsflaschen (siehe Abschnitte B5 bis B9) am mittleren Drittel der Langleine aussetzen;
 - b) die Versuchsflaschen willkürlich auf die Langleine verteilen und die ausgesetzten Langleinen ebenfalls nach dem Zufallsprinzip auswählen, wobei sicherzustellen ist, dass die Flaschen auf halber Länge zwischen den Gewichten angebracht werden;
 - c) für jeden Flaschentest die Sinkgeschwindigkeit ermitteln, indem die Geschwindigkeit gemessen wird, mit der die Langleine von der Oberfläche (0 m) auf 10 m absinkt;
 - d) die Mindestsinkgeschwindigkeit auf 0,3 m/Sek. festsetzen;
 - e) wenn nicht bei den 20 Proben (vier Tests an fünf Leinen) die Mindestsinkgeschwindigkeit erreicht wurde, den Versuch wiederholen, bis für insgesamt 20 Tests eine Mindestsinkgeschwindigkeit von 0,3 m/Sek. aufgezeichnet wird, und
 - f) für die Tests Ausrüstungen und Fanggeräte mit denselben Spezifikationen verwenden, wie sie im Übereinkommensbereich eingesetzt werden.
- B2. Damit für ein Schiff weiterhin die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 7 Absatz 8 gilt, muss ein wissenschaftlicher Beobachter der CCAMLR fortwährend das Absinken der Langleine überwachen. Das Schiff muss mit dem CCAMLR-Beobachter zusammenarbeiten, der
- a) die Aufgabe hat, an jeder während seiner Schicht ausgesetzten Langleine — und zwar unbedingt im mittleren Drittel der Leine — einen Flaschentest vorzunehmen;
 - b) alle sieben Tage mindestens vier Versuchsflaschen an derselben Langleine anbringt, um festzustellen, ob die Leine an unterschiedlichen Stellen verschieden schnell absinkt;

- c) die Flaschen willkürlich auf eine ausgesetzte Langleine verteilt und die ausgesetzten Langleinen ebenfalls nach dem Zufallsprinzip auswählt, wobei sicherzustellen ist, dass die Flaschen auf halber Länge zwischen den Gewichten angebracht werden;
 - d) für jeden Flaschentest eine Sinkgeschwindigkeit errechnet und
 - e) die Sinkgeschwindigkeit der Leine berechnet, indem die Geschwindigkeit gemessen wird, mit der die Langleine von der Oberfläche (0 m) auf 10 m absinkt.
- B3. Das Schiff muss, solange es Fischfang nach dieser Ausnahmeregelung betreibt,
- a) sich vergewissern, dass jede Langleine so beschwert ist, dass sie bei jedem Aussetzen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 0,3 m/Sek. absinkt;
 - b) seiner nationalen Agentur täglich Bericht erstatten und
 - c) dafür Sorge tragen, dass die zur Überwachung der Sinkgeschwindigkeit der Leine gesammelten Daten in dem vorgeschriebenen Format aufgezeichnet und der zuständigen nationalen Agentur am Ende der Fangsaison übermittelt werden.
- B4. Ein Flaschenversuch ist wie folgt auszuführen:

Anbringen der Flasche

- B5. 10 m Mundschnur aus 2-mm-Nylon-Multifilamentgarn oder vergleichbarem Garn werden am Hals einer 750-ml-Plastikflasche ⁽¹⁾ (Schwimmfähigkeit rund 0,7 kg) festgebunden, und am anderen Ende wird ein Langleinenclip befestigt. Die Länge wird vom Befestigungspunkt (Clip-Ende) bis zum Flaschenhals gemessen und muss vom Beobachter alle zwei bis drei Tage kontrolliert werden.
- B6. Um die Flasche herum muss ein reflektierendes Klebeband geklebt werden, damit Beobachtungen auch nachts möglich sind. In die Flasche wird ein wasserfestes Blatt Papier mit einer Kennzahl gelegt, die groß genug sein muss, um auch aus einigen Metern Entfernung gelesen werden zu können.

Versuch

- B7. Die Flasche wird geleert, nicht wieder verschlossen und die Mundschnur für das Aussetzen um die Flasche gewickelt. Die mit der Mundschnur umwickelte Flasche wird an der Langleine befestigt ⁽²⁾, auf halber Länge zwischen den Gewichten (Befestigungspunkt).
- B8. Der Beobachter vermerkt die Anzahl Sekunden ⁽³⁾ zwischen dem Moment, an dem der Befestigungspunkt das Wasser berührt (t1), und dem Moment, an dem die Flasche vollständig ins Wasser eingetaucht ist (t2). Das Versuchsergebnis wird wie folgt ermittelt:
- $$\text{Sinkgeschwindigkeit} = 10/(t2 - t1)$$
- B9. Das Ergebnis muss bei 0,3 m/Sek. oder darüber liegen. Diese Angaben müssen in das angegebene Feld im elektronischen Logbuch des Beobachters eingetragen werden.

⁽¹⁾ Zu verwenden ist eine Wasserflasche aus Hartplastik mit einem Plastik-Drehverschluss. Der Verschluss wird entfernt, damit sich die Flasche nach dem Eintauchen mit Wasser füllen kann; auf diese Weise wird die Plastikflasche nicht durch den Wasserdruck zerstört, sondern ist wieder verwendbar.

⁽²⁾ Bei automatischen Langleinen an der Hauptleine; bei der spanischen Verwendungsart an der Mundschnur.

⁽³⁾ Zur genaueren Beobachtung ist ein Fernglas zu verwenden, besonders bei schlechtem Wetter.

ANHANG V

BEIFANGVORSCHRIFTEN FÜR DIE FISCHEREI IM ÜBEREINKOMMENSBEREICH

A. Regulierte Fischereien

1. Beträgt bei der gezielten Fischerei auf *Dissostichus eleginoides* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 die Beifangmenge beliebiger Arten in einem Hol insgesamt 1 Tonne oder mehr, so muss sich das Schiff an einen anderen, mindestens 5 Seemeilen entfernten Fangplatz begeben. Es kehrt mindestens fünf Tage lang nicht in einen Umkreis von 5 Seemeilen an den Fangplatz zurück, an dem die Beifänge 1 Tonne überstiegen.
2. Beträgt bei der gezielten Fischerei *Champscephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 der Beifang in einem Hol an einer der folgenden Arten: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii* oder *Pseudochaenichthys georgianus*
 - a) mehr als 100 kg und über 5 % des Gesamtfanggewichts aller Fische oder
 - b) mindestens 2 Tonnen,

so muss sich das Fischereifahrzeug an einen anderen, mindestens 5 Seemeilen entfernten Fangplatz begeben. Es kehrt mindestens fünf Tage lang nicht in einen Umkreis von 5 Seemeilen um den Fangplatz zurück, an dem die Beifänge 5 % überstiegen.

3. Beträgt bei der gezielten Fischerei auf *Dissostichus eleginoides* oder *Champscephalus gunnari* der statistischen FAO-Division 58.5.2 der Beifang an *Channichthys rhinoceratus*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus* spp. oder Rochen in einem Hol 2 Tonnen oder mehr, so darf das Fischereifahrzeug mit dieser Fangmethode mindestens fünf Tage lang nicht in einem Umkreis von 5 Seemeilen um den Fangplatz, an dem der Beifang der genannten Arten 2 Tonnen überstieg, fischen.

Beträgt bei den vorgenannten Fischereien in einem Hol der Beifang jeder anderen Beifangart, für die in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft Grenzen gesetzt sind, 1 Tonne oder mehr, so darf das Fischereifahrzeug mindestens fünf Tage lang an keinem Fangplatz im Umkreis von 5 Seemeilen um den Fangplatz, an dem die Beifänge der genannten Arten 1 Tonne überstiegen, mit dieser Fangmethode fischen.

4. Beträgt bei der gezielten Fischerei auf *Electrona carlsbergi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 in einem Hol der Beifang an einer anderen Art als der Zielart
 - a) mehr als 100 kg und übersteigt 5 % des Gesamtfanggewichts aller Fische oder
 - b) mindestens 2 Tonnen,

so begibt sich das Fischereifahrzeug an einen anderen, mindestens 5 Seemeilen entfernten Fangplatz. Es kehrt mindestens fünf Tage lang nicht in einen Umkreis von 5 Seemeilen um den Fangplatz zurück, an dem der Beifang anderer Arten als der Zielarten 5 % überstieg.

5. Unter Fangplatz, an dem der Beifang die unter den Ziffern 1 bis 4 genannten Mengen überstieg, ist der Weg zu verstehen, den das Fischereifahrzeug zwischen dem Aussetzen und dem Wiedereinholen des Fanggeräts zurücklegt.

B. Neue und Versuchsfischereien

1. Erreicht der Beifang einer Art in einem Hol 1 Tonne oder mehr, so begibt sich das Fischereifahrzeug an einen anderen, mindestens 5 Seemeilen entfernten Fangplatz. Es kehrt mindestens fünf Tage lang nicht in einen Umkreis von 5 Seemeilen an den Fangplatz zurück, an dem der Beifang 1 Tonne überstieg. Unter Fangplatz, an dem der Beifang 1 Tonne überstieg, ist der Weg zu verstehen, den das Fischereifahrzeug zwischen dem Aussetzen und dem Wiedereinholen des Fanggeräts zurücklegt.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 gelten
 - a) als Beifänge alle anderen Arten als die Zielarten;
 - b) „*Macrourus* spp.“ sowie „alle Rochen“ jeweils als eine Art.

ANHANG VI

SCHLEPPZÜGE ZU FORSCHUNGSZWECKEN BEI DER FISCHEREI AUF CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI IM STATISTISCHEN FAO-UNTERGEBIET 48.3 WÄHREND DER LAICHSAISON

1. Im Gebiet Shag Rocks/Black Rocks werden 12 Hols zu Forschungszwecken ausgeführt und wie folgt auf die vier Sektoren in Abbildung 1 verteilt: je vier in den Sektoren NW und SE und je zwei in den Sektoren NE und SW. Weitere acht Forschungshols werden über dem nordwestlichen Schelf von Südgeorgien in weniger als 300 m tiefen Gewässern durchgeführt (siehe Abbildung 1).
2. Die einzelnen Hols müssen in einer Entfernung von mindestens 5 Seemeilen voneinander durchgeführt werden. Dieser Abstand soll gewährleisten, dass beide Gebiete angemessen erfasst werden, um Informationen über Länge, Geschlecht, Geschlechtsreife und Gewichtszusammensetzung von *Champscephalus gunnari* zu liefern.
3. Werden auf dem Weg nach Südgeorgien Fischkonzentrationen geortet, so sollten sie zwischen den Forschungshols befishet werden.
4. Für die Forschungshols muss das Netz mindestens 30 Minuten geschleppt werden; am Tag muss das Netz in Bodennähe geschleppt werden.
5. Der internationale wissenschaftliche Beobachter an Bord zieht aus allen Fängen dieser Forschungshols Proben. Die nach Standardmethoden gezogenen Stichproben sollten mindestens 100 Fische umfassen. Bei allen Fischen derselben Probe sollten zumindest die Länge, das Geschlecht und die Geschlechtsreife und, soweit möglich, das Gewicht bestimmt werden. Wenn der Fang umfangreich ist und die Zeit dies zulässt, sollten noch mehr Fische untersucht werden.

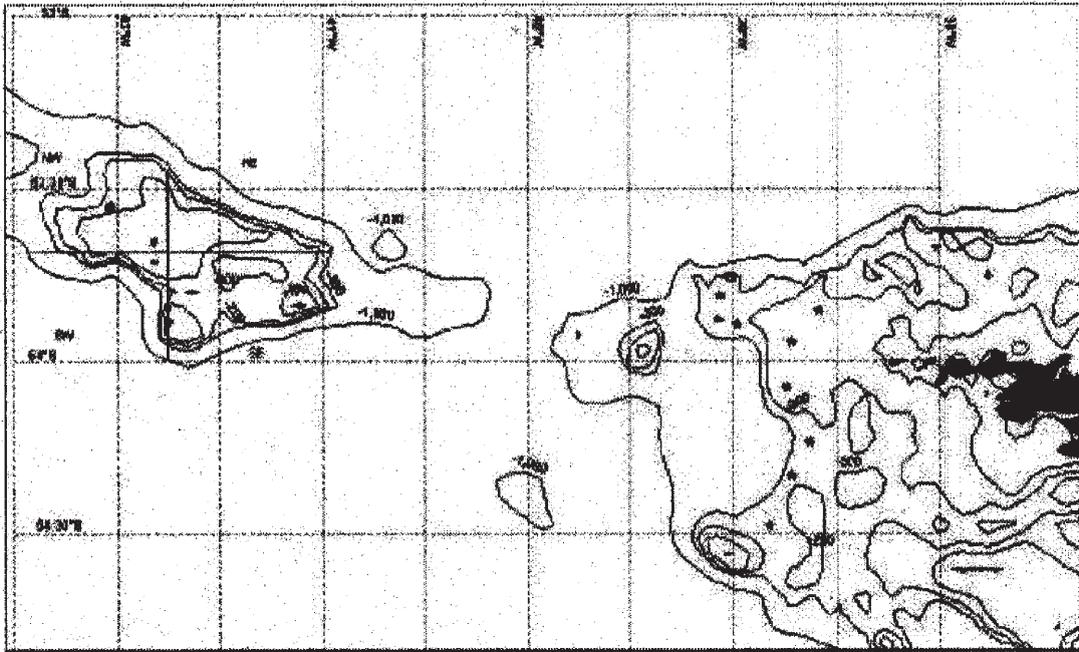


Schaubild 1:

Geografische Verteilung der 20 Versuchshols auf *Champscephalus gunnari* bei Shag Rocks (12) und um Südgeorgien (8) vom 1. März bis 31. Mai. Die Plätze für die Hols um Südgeorgien sind lediglich zur Veranschaulichung mit Sternchen gekennzeichnet.

ANHANG VII

BEFUGNISSE UND AUFGABEN GEMÄß ARTIKEL 15 ABSATZ 2 DER WISSENSCHAFTLICHEN BEOBACHTER AN BORD DER FISCHEREIFAHRZEUGE, DIE ZUR WISSENSCHAFTLICHEN ERFORSCHUNG ODER NUTZUNG DER LEBENDEN MEERESSCHÄTZE IM ÜBEREINKOMMENSBEREICH TÄTIG SIND

- A. Aufgabe des wissenschaftlichen Beobachters an Bord von Schiffen, die zur wissenschaftlichen Erforschung oder Nutzung der lebenden Meeresschätze eingesetzt sind, ist es, die Fangtätigkeiten im Übereinkommensbereich unter Beachtung der Ziele und Grundsätze des Übereinkommens zu beobachten und zu melden.
- B. Zu diesem Zweck nehmen die wissenschaftlichen Beobachter unter Verwendung der vom Wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR genehmigten Formulare für die Beobachtungsberichte folgende Aufgaben wahr:
- a) Aufzeichnung der Einsätze des Schiffes (z. B. verwendete Zeit für Forschungszwecke, für die Fischerei, reine Fahrtzeit usw. sowie Einzelheiten der Schleppzüge);
 - b) Probenahmen aus den Fängen zur Feststellung biologischer Daten;
 - c) Aufzeichnung der biologische Daten nach Fangarten;
 - d) Aufzeichnung der Beifänge, ihrer Menge und anderer biologischer Daten;
 - e) Aufzeichnung möglichen Verhakens in Seemüll und tot aufgefundenen Seevögel und Meeressäuger;
 - f) Feststellung des Verfahrens zur Bestimmung des Fanggewichts und Erfassung der Daten unter Berücksichtigung des Umrechnungsfaktors Lebendgewicht/Enderzeugnis, wenn zur Aufzeichnung der Fänge das Gewicht des verarbeiteten Erzeugnisses angegeben wird;
 - g) Erstellung von Beobachtungsberichten unter Verwendung der vom Wissenschaftlichen Ausschuss genehmigten Formulare und Übermittlung dieser Berichte an die zuständigen Behörden;
 - h) Aushändigung einer Kopie der Berichte an den jeweiligen Schiffskapitän;
 - i) auf entsprechende Bitte Unterstützung des Schiffskapitäns bei der Aufzeichnung und Meldung der Fänge;
 - j) Wahrnehmung anderer, von den betreffenden Parteien in der bilateralen Vereinbarung einvernehmlich festgelegter Aufgaben;
 - k) Sammlung faktischer Angaben zu Fischereifahrzeugen, die im Übereinkommensbereich gesichtet werden, insbesondere Angaben zum Schiffstyp, zur Position und zur Tätigkeit; und
 - l) Sammlung von Angaben zu verloren gegangenen Fanggerät auf See und über Bord gegebenen Schiffsmüll.
-

VERORDNUNG (EG) Nr. 601/2004 DES RATES**vom 22. März 2004****zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen für die Fischerei im Regelungsbereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 3943/90, (EG) Nr. 66/98 und (EG) Nr. 1721/1999**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 37,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Übereinkommen über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „Übereinkommen“ genannt) wurde durch den Beschluss 81/691/EWG ⁽²⁾ im Namen der Gemeinschaft genehmigt und ist für die Gemeinschaft am 21. Mai 1982 in Kraft getreten.
- (2) Dieses Übereinkommen setzt einen Rahmen für die regionale Zusammenarbeit bei der Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresschätze der Antarktis durch Schaffung einer Kommission für die Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „CCAMLR“ genannt) und die Verabschiedung von Bestandserhaltungsmaßnahmen durch die CCAMLR, die für die Vertragsparteien verbindlich werden.
- (3) Die Gemeinschaft sollte als Vertragspartei des Übereinkommens darauf achten, dass die von der CCAMLR erlassenen Bestandserhaltungsmaßnahmen auf die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft Anwendung finden.
- (4) Zu den genannten Maßnahmen gehören zahlreiche Bestimmungen zur Überwachung der Fangtätigkeiten im Übereinkommensbereich, die in Ergänzung der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates vom 12. Oktober 1993 zur Einführung einer Kontrollregelung für die gemeinsame Fischereipolitik ⁽³⁾ als besondere Bestimmungen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 in die Gemeinschaftsvorschriften aufgenommen werden müssen.

- (5) Einige dieser Bestimmungen wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 3943/90 des Rates vom 19. Dezember 1990 zur Durchführung des Beobachtungs- und Inspektionssystems gemäß Artikel XXIV des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis ⁽⁴⁾, der Verordnung (EG) Nr. 66/98 des Rates vom 18. Dezember 1997 mit Erhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für die Fischerei in der Antarktis ⁽⁵⁾ sowie der Verordnung (EG) Nr. 1721/1999 des Rates vom 29. Juli 1999 zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen für Schiffe unter der Flagge von Nichtvertragsparteien des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis ⁽⁶⁾ in das Gemeinschaftsrecht übernommen.
- (6) Zur Anwendung der neuen Bestandserhaltungsmaßnahmen der CCAMLR müssen die genannten Verordnungen aufgehoben und durch eine einzige Verordnung ersetzt werden, in der die besonderen Bestimmungen zur Fischereiüberwachung zusammengefasst sind, die sich aus den Verpflichtungen der Gemeinschaft als Vertragspartei des Übereinkommens ergeben.
- (7) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽⁷⁾ erlassen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN*Artikel 1***Gegenstand**

- (1) Diese Verordnung enthält die allgemeinen Grundsätze und Bedingungen für die Umsetzung durch die Gemeinschaft

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 16. Dezember 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ ABl. L 252 vom 5.9.1981, S. 26.

⁽³⁾ ABl. L 261 vom 20.10.1993, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1954/2003 des Rates (ABl. L 289 vom 7.11.2003, S. 1).

⁽⁴⁾ ABl. L 379 vom 31.12.1990, S. 45.

⁽⁵⁾ ABl. L 6 vom 10.1.1998, S.1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2742/99 des Rates (ABl. L 341 vom 31.12.1999, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. L 203 vom 3.8.1999, S. 14.

⁽⁷⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

a) der Kontrollmaßnahmen für Fischereifahrzeuge unter der Flagge von Vertragsparteien des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „Übereinkommen“ genannt), die im Übereinkommensbereich außerhalb der Grenzen der nationalen Gerichtsbarkeit tätig sind;

b) der Regelung, mit der die Einhaltung der durch die Kommission für die Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden Meeresschätze der Antarktis (nachstehend „CCAMLR“ genannt) festgelegten Bestandserhaltungsmaßnahmen durch Schiffe von Nichtvertragsparteien des Übereinkommens gefördert werden soll.

(2) Diese Verordnung gilt unbeschadet des Übereinkommens; sie dient seinen Zielen und Grundsätzen sowie der Schlussakte der Konferenz, auf der das Übereinkommen angenommen wurde.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „Übereinkommensbereich“ den Regelungsbereich des Übereinkommens gemäß der Definition in Artikel 1 desselben;

b) „antarktische Konvergenz“ die Linie, die folgende Punkte auf den Breiten- und Längengraden verbindet: 50° S, 0°-50° S, 30° O-45° S, 30° O-45° S, 80° O-55° S, 80° O-55° S, 150° O-60° S, 150° O-60° S, 50° W-50° S, 50° W-50° S, 0°;

c) „Fischereifahrzeug der Gemeinschaft“ ein in der Gemeinschaft registriertes Fischereifahrzeug unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft, das Meeresorganismen aus den Beständen lebender Meeresschätze im Übereinkommensbereich fängt und an Bord behält;

d) „VMS“ das satellitengestützte Schiffsüberwachungssystem, das gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 an Bord der Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft installiert ist;

e) „neue Fischerei“ eine unter Verwendung einer bestimmten Fangmethode in einem statistischen FAO-Untergebiet Antarktis ausgeübte Fischerei auf eine Art, für die der CCAMLR

i) bisher keine Angaben über Verteilung, Größe, Population, Ertragspotenzial und Bestandsbeschreibung aus umfassenden Forschungsarbeiten, Erhebungen oder aus der Versuchsfischerei vorliegen,

ii) bisher keine Angaben über Fangmengen und Fischereiaufwand übermittelt worden sind,

iii) bisher keine Angaben über Fangmengen und Fischereiaufwand aus den beiden letzten Fangperioden übermittelt worden sind;

f) „Versuchsfischerei“: eine Fischerei, die zuvor als „neue Fischerei“ im Sinne von Buchstabe e) eingestuft war. Eine Versuchsfischerei wird weiterhin als solche eingestuft, bis der CCAMLR genügend Angaben zur Verfügung stehen,

i) um eine Schätzung der Verteilung, Größe und Population der Zielart zu ermöglichen, die eine Abschätzung des Ertragspotenzials der betreffenden Fischerei zulässt,

ii) um die möglichen Auswirkungen der Fischerei auf abhängige und vergesellschaftete Arten prüfen zu können und

iii) um dem wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR zu erlauben, Empfehlungen über angemessene Fangmengen sowie gegebenenfalls den Fischereiaufwand und das zu verwendende Fanggerät abzugeben;

g) „CCAMLR-Inspektor“ einen von einer Vertragspartei des Übereinkommens für die Durchführung der Kontrollregelung gemäß Artikel 1 Absatz 1 bestellten Inspektor;

h) „CCAMLR-Kontrollregelung“ den von der CCAMLR angenommenen Text über die Überwachung und Kontrolle auf See von Schiffen unter der Flagge einer Vertragspartei des Übereinkommens;

i) „Schiff einer Nichtvertragspartei“ ein Fischereifahrzeug, das die Flagge einer Nichtvertragspartei des Übereinkommens führt und bei Fangtätigkeiten im Übereinkommensbereich gesichtet wurde;

j) „Vertragspartei“ eine Vertragspartei des Übereinkommens;

k) „Schiff einer Vertragspartei“ ein Schiff, das die Flagge einer Vertragspartei des Übereinkommens führt;

l) „Sichten“ jede Beobachtung eines Schiffes unter der Flagge einer Nichtvertragspartei durch ein Fischereifahrzeug, das die Flagge einer Vertragspartei des Übereinkommens führt und im Übereinkommensbereich tätig ist, oder durch ein in einer Vertragspartei des Übereinkommens registriertes Flugzeug, das den Übereinkommensbereich überfliegt, oder durch einen CCAMLR-Inspektor;

m) „IUU-Tätigkeiten“ illegale, nicht regulierte oder nicht gemeldete Fischerei im Übereinkommensbereich;

n) „IUU-Schiff“ jedes Schiff, das im Übereinkommensbereich einer illegalen, nicht regulierten und nicht gemeldeten Fischereitätigkeit nachgeht.

KAPITEL II

ZUGANG ZUR FISCHEREI IM ÜBEREINKOMMENSBEREICH

Artikel 3

Spezielle Fangerlaubnis

(1) Nur Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, für die der Flaggenmitgliedstaat eine spezielle Fangerlaubnis gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1627/94 ⁽¹⁾ erteilt hat, sind unter den in der Erlaubnis genannten Bedingungen befugt, Bestände im Übereinkommensbereich zu befischen, die Fänge an Bord zu behalten, umzuladen und anzulanden.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission binnen drei Tagen nach Erteilung der Fangerlaubnis gemäß Absatz 1 auf elektronischem Wege die nachstehenden Angaben zu dem Schiff, für das die Erlaubnis gilt:

- a) Name des Schiffes;
- b) Zeitraum, in dem das Schiff im Übereinkommensbereich fischen darf, unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem die Tätigkeiten beginnen bzw. enden;
- c) Fanggebiet bzw. Fanggebiete;
- d) Zielart bzw. Zielarten;
- e) verwendetes Fanggerät.

Die Kommission übermittelt dem Sekretariat der CCAMLR unverzüglich diese Angaben.

(3) Diese der Kommission von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben umfassen außerdem die interne Nummer der Fischereifahrzeugkartei gemäß Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 2090/98 der Kommission vom 30. September 1998 über die Fischereifahrzeugkartei der Gemeinschaft ⁽²⁾ sowie Angaben zum Heimathafen des Schiffes, den Namen des Eigners oder des Befrachters und die Bestätigung, dass der Kapitän des Schiffes über die Maßnahmen unterrichtet wurde, die in den Gebieten des Übereinkommensbereichs Anwendung finden, in denen das Schiff seine Tätigkeit ausüben wird.

(4) Die Absätze 1, 2 und 3 gelten vorbehaltlich der besonderen Bestimmungen gemäß den Artikeln 5 bis 8.

(5) Die Mitgliedstaaten erteilen keine spezielle Fangerlaubnis für Schiffe, die im Übereinkommensbereich eine Langleinensfischerei ausüben wollen, welche nicht den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 600/2004 des Rates vom 22. März 2004 mit technischen Maßnahmen für die Fischerei im Bereich des Übereinkommens über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis entspricht ⁽³⁾.

(6) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

⁽¹⁾ ABl. L 171 vom 6.7.1994, S. 7.

⁽²⁾ ABl. L 266 vom 1.10.1998, S. 27. Verordnung aufgehoben durch die Verordnung (EG) Nr. 26/2004 (AbL. L 5 vom 9.1.2004, S. 25).

⁽³⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

Artikel 4

Allgemeine Verhaltensregeln

(1) Die in Artikel 3 genannte spezielle Fangerlaubnis oder eine beglaubigte Kopie davon ist auf dem Fischereifahrzeug mitzuführen und muss einem CCAMLR-Inspektor jederzeit zur Überprüfung vorgelegt werden können.

(2) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass alle Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft unter ihrer Flagge ihnen das Anlaufen und Verlassen aller Häfen, die Einfahrt in und Ausfahrt aus dem Übereinkommensbereich sowie die Bewegungen zwischen den statistischen FAO-Untergebieten und -Bereichen melden.

(3) Die Mitgliedstaaten vergleichen die Angaben gemäß Absatz 2 mit denjenigen, die sie über VMS für die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft erhalten haben. Sie übermitteln der Kommission diese Daten auf elektronischem Wege binnen zwei Tagen nach Erhalt. Die Kommission ihrerseits leitet die Daten unverzüglich an das Sekretariat der CCAMLR weiter.

(4) Falls das VMS-System an Bord eines Fischereifahrzeugs der Gemeinschaft nicht funktioniert, teilt der Flaggenmitgliedstaat der CCAMLR so bald wie möglich mit Kopie an die Kommission den Namen des Schiffes sowie Uhrzeit, Datum und Position des Schiffes bei Ausfall des VMS mit. Der Flaggenmitgliedstaat unterrichtet die CCAMLR unverzüglich über die Wiederinbetriebnahme des VMS.

Artikel 5

Zugang zur Krebsfischerei

(1) Die Flaggenmitgliedstaaten unterrichten die Kommission von der Absicht eines Fischereifahrzeugs der Gemeinschaft, im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 Krebsfischerei auszuüben. Diese Mitteilung erfolgt vier Monate vor dem beabsichtigten Beginn der Fangtätigkeit und enthält die interne Nummer der Fischereifahrzeugkartei sowie den Forschungs- und Fangplan des betreffenden Schiffes.

(2) Die Kommission prüft die Mitteilung, stellt fest, ob sie den geltenden Vorschriften genügt, und teilt den Mitgliedstaaten das Ergebnis mit. Die Mitgliedstaaten können ihren Schiffen die spezielle Fangerlaubnis nach Eingang der Ergebnisse der Kommission oder binnen zehn Arbeitstagen nach Übermittlung der Ergebnisse erteilen. Die Kommission unterrichtet die CCAMLR demgemäß spätestens drei Monate vor dem beabsichtigten Beginn der Fangtätigkeit.

(3) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 6

Zugang zu neuen Fischereien

(1) Die Ausübung einer neuen Fischerei im Übereinkommensbereich ist untersagt, sofern sie nicht gemäß den Absätzen 2 bis 5 ausdrücklich genehmigt wurde.

(2) Für den Zugang zu einer neuen Fischerei kommen nur solche Schiffe infrage, die aufgrund ihrer Ausstattung und Auslegung allen einschlägigen von der CCAMLR festgelegten Erhaltungsmaßnahmen entsprechen können.

Schiffe, die in der Liste der IUU-Schiffe der CCAMLR gemäß Artikel 29 aufgeführt sind, kommen für den Zugang zu einer neuen Fischerei nicht infrage.

(3) Der Flaggenmitgliedstaat teilt der Kommission spätestens vier Monate vor der Jahrestagung der CCAMLR mit, dass ein Fischereifahrzeug der Gemeinschaft beabsichtigt, eine neue Fischerei im Übereinkommensbereich aufzunehmen.

Zusammen mit der Meldung der neuen Fischerei übermittelt der Mitgliedstaat soweit möglich die nachstehenden Angaben:

- a) die Art der vorgesehenen Fischerei einschließlich Zielarten, Fangmethoden, vorgeschlagenes Gebiet sowie etwaige Mindestfangmengen, die erforderlich sind, um eine rentable Fischerei ausüben zu können;
- b) biologische Daten wie Bestandsverteilung, Bestandsgröße, Angaben zur Population und Bestandsabgrenzung, die in umfassenden bestandskundlichen Erhebungen zusammengestellt wurden;
- c) Einzelheiten über abhängige und vergesellschaftete Arten und die Wahrscheinlichkeit, dass die vorgesehene Fischerei sich überhaupt auf diese Arten auswirken wird;
- d) Angaben, die im Rahmen anderer Fischereien im gleichen Gebiet oder aber ähnlicher Fischereien in anderen Gebieten zusammengestellt wurden und für die Einschätzung des Ertragspotenzials hilfreich sein könnten.

(4) Die Kommission übermittelt der CCAMLR die Angaben nach Absatz 3 zusammen mit allen weiteren ihr zur Verfügung stehenden sachdienlichen Informationen zur Prüfung.

(5) Hat die CCAMLR einer neuen Fischerei zugestimmt, so wird diese Fischerei wie folgt genehmigt:

- a) von der Kommission in Fällen, in denen die CCAMLR keine Erhaltungsmaßnahmen für die neue Fischerei festgelegt hat, und
- b) in allen anderen Fällen vom Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission.

(6) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 7

Zugang zu Versuchsfischereien

(1) Die Ausübung einer Versuchsfischerei im Übereinkommensbereich ist untersagt, sofern sie nicht gemäß den Absätzen 2 bis 7 ausdrücklich genehmigt wurde.

(2) Nur Schiffe, die durch ihre Ausstattung und Auslegung allen einschlägigen Erhaltungsmaßnahmen der CCAMLR entsprechen können, kommen für den Zugang zu einer Versuchsfischerei infrage.

Schiffe, die in der CCAMLR-Liste der IUU-Schiffe gemäß Artikel 29 aufgeführt sind, kommen für den Zugang zu einer Versuchsfischerei nicht infrage.

(3) Jeder Mitgliedstaat, der an einer Versuchsfischerei teilnimmt oder die Absicht hat, einem Schiff die Teilnahme daran zu gestatten, erstellt einen Forschungs- und Fischereiplan, den er der CCAMLR bis zu einem von der CCAMLR festgesetzten Zeitpunkt direkt mit Kopie an die Kommission übermittelt.

Dieser Plan umfasst die nachstehenden, dem Mitgliedstaat vorliegenden Angaben:

- a) eine kurze Darstellung, aus der hervorgeht, dass und wie der Mitgliedstaat den vom wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR erstellten Datenerfassungsplan einhält;
- b) die Art der Versuchsfischerei einschließlich Zielarten, Fangmethoden, vorgesehene Fanggebiet und Höchstfangmengen für die kommende Fangperiode;
- c) biologische Daten aus umfassenden bestandskundlichen Erhebungen (z. B. Verteilung, Größe, Population und Bestandsabgrenzung);
- d) Einzelheiten über abhängige und vergesellschaftete Arten und die Wahrscheinlichkeit, dass die vorgesehene Fischerei sich überhaupt auf diese Arten auswirken wird;
- e) Angaben, die im Rahmen anderer Fischereien im gleichen Gebiet oder aber ähnlicher Fischereien in anderen Gebieten zusammengestellt wurden und für die Einschätzung des Ertragspotenzials hilfreich sein könnten.

(4) Jeder Mitgliedstaat, dessen Schiffe an der Versuchsfischerei teilnehmen, übermittelt der CCAMLR jährlich vor Ablauf der von der CCAMLR vorgesehenen Frist mit Kopie an die Kommission die in dem vom wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR für die betreffende Fischerei entwickelten Datenerfassungsplan vorgesehenen Angaben.

Hat ein Mitgliedstaat die im Datenerfassungsplan vorgesehenen Angaben über die letzte Fangperiode der CCAMLR nicht vorgelegt, so ist es seinen Schiffen untersagt, die Versuchsfischerei fortzusetzen, bevor die entsprechenden Daten der CCAMLR — mit Kopie an die Kommission — vorgelegt und vom wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR geprüft worden sind.

(5) Ein Mitgliedstaat, der seinen Schiffen die Teilnahme an einer bereits aufgenommenen Versuchsfischerei erlauben will, unterrichtet die CCAMLR mit Kopie an die Kommission mindestens drei Monate vor der nächsten Jahrestagung der CCAMLR von seiner Absicht. Der betreffende Mitgliedstaat wartet den Abschluss dieser Tagung ab, bevor er seinen Schiffen erlaubt, die Tätigkeit aufzunehmen.

(6) Mindestens drei Monate vor Beginn einer jeden Fangreise übermitteln die Mitgliedstaaten dem Sekretariat der CCAMLR mit Kopie an die Kommission direkt für jedes an der Versuchsfischerei beteiligte Schiff Name, Schiffstyp, Tonnage, Registrierungsnummer und Funkzeichen.

(7) Fangkapazität und Fischereiaufwand werden vorsorglich auf das Maß begrenzt, das erforderlich ist, um die im Datenerfassungsplan vorgesehenen und für die Schätzungen gemäß Artikel 2 Buchstabe f) erforderlichen Daten zusammenzustellen.

(8) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 8

Zugang zur Fischerei zu Forschungszwecken

(1) Ein Mitgliedstaat, dessen Schiffe beabsichtigen, zu Forschungszwecken Fänge von weniger als 50 Tonnen Flossenfische zu tätigen, davon höchstens 10 Tonnen *Dissostichus* spp. und weniger als 0,1 % der zulässigen Fangmenge für Krill, Kalmare und Krebse, übermittelt folgende Angaben direkt der CCAMLR mit Kopie an die Kommission:

- a) Name des Schiffes;
- b) äußere Kennbuchstaben und -ziffern;
- c) Bereich und Untergebiet, in denen zu Forschungszwecken Fänge getätigt werden sollen;

d) voraussichtlicher Zeitpunkt, zu dem die Schiffe den Übereinkommensbereich anlaufen und wieder verlassen;

e) Forschungsziel;

f) Fangausrüstung.

(2) Die Gemeinschaftsschiffe gemäß Absatz 1 sind von den Erhaltungsmaßnahmen betreffend Mindestmaschenöffnungen, Verbote bestimmter Fanggeräte, Schutzzonen, Fangperioden und Mindestgrößen sowie der Meldepflicht mit Ausnahme der Maßnahmen gemäß Artikel 9 Absatz 6 und Artikel 16 Absatz 1 freigestellt.

(3) Ein Mitgliedstaat, dessen Schiffe beabsichtigen, zu Forschungszwecken Fänge von über 50 Tonnen oder mehr als 10 Tonnen *Dissostichus* spp. oder mehr als 0,1 % der zulässigen Fangmenge für Krill, Kalmare und Krebse zu tätigen, übermittelt der CCAMLR mit Kopie an die Kommission mindestens sechs Monate vor dem voraussichtlichen Beginn der Versuchsfischerei ein entsprechendes Forschungsprogramm gemäß den vom wissenschaftlichen Ausschuss der CCAMLR angenommenen Standardleitlinien und -formularen zur Prüfung. Die geplante Fischerei zu Forschungszwecken darf nicht ausgeübt werden, bevor die CCAMLR die Prüfung dieser Pläne abgeschlossen und ihre Entscheidung mitgeteilt hat.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der CCAMLR die Fang- und Aufwandsdaten zu den Versuchsfischereitätigkeiten nach den Absätzen 1, 2 und 3 mit Kopie an die Kommission. Sie übermitteln der CCAMLR eine Zusammenfassung der Ergebnisse mit Kopie an die Kommission binnen 180 Tagen nach Abschluss der Fischerei. Binnen 12 Monaten nach Abschluss der Fischerei zu Forschungszwecken legt der Mitgliedstaat der CCAMLR einen vollständigen Forschungsbericht mit Kopie an die Kommission vor.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL III

ÜBERMITTLUNG VON DATEN

ABSCHNITT 1

FANG- UND AUFWANDSMELDUNG

Artikel 9

Fang- und Aufwandsmeldung

(1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft müssen für jeden Meldezeitraum nach einem der drei Systeme gemäß Artikel 10, 11 oder 12 Angaben über Fangmengen und Fischereiaufwand je nach gefangenen Arten und statistischen FAO-Gebieten, -Untergebieten oder -Bereichen machen.

(2) Die Fang- und Aufwandsmeldung muss für den betreffenden Zeitraum folgende Angaben enthalten:

- a) Name des Schiffes;

b) äußere Kennbuchstaben und -ziffern,

c) Gesamtfangmenge der befischten Arten,

d) Gesamtzahl der Fangtage und -stunden,

e) an Bord befindliche Mengen aller Arten und Beifänge,

f) Anzahl der Haken im Falle der Langleinensfischerei.

(3) Die Kapitäne der Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft übermitteln den zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats spätestens einen Tag nach Ablauf des jeweiligen Meldezeitraums gemäß den Artikeln 10, 11 und 12 eine Fang- und Aufwandsmeldung.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens drei Tage nach Ablauf eines jeden Meldezeitraums auf elektronischem Wege die Fang- und Aufwandsmeldungen der Fischereifahrzeuge, die ihre Flagge führen und in der Gemeinschaft registriert sind. In jeder Fang- und Aufwandsmeldung ist der entsprechende Meldezeitraum angegeben.

(5) Die Kommission übermittelt der CCAMLR spätestens fünf Tage nach Ablauf eines jeden Meldezeitraums die gemäß Absatz 3 bei ihr eingegangenen Fang- und Aufwandsmeldungen.

(6) Diese Meldesysteme gelten auch für alle zu Forschungszwecken gefangenen Arten, sobald die Fänge in einem bestimmten Zeitraum 5 Tonnen überschreiten, sofern für die einzelnen Arten keine Sonderbestimmungen gelten.

(7) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 10

Monatliches Meldesystem

(1) Für das monatliche Meldesystem gilt als Meldezeitraum der Kalendermonat.

(2) Das monatliche Meldesystem gilt für

- a) die Fischerei auf *Electrona carlsbergi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- b) die Fischerei auf *Euphasia superba* im statistischen FAO-Gebiet 48 und den statistischen FAO-Bereichen 58.4.2 sowie 58.4.1.

(3) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 11

Zehn-Tage-Meldesystem

(1) Für das Zehn-Tage-Meldesystem wird jeder Kalendermonat in drei Meldezeiträume mit den Buchstaben A, B und C vom 1. bis zum 10. Tag, vom 11. bis zum 20. Tag und vom 21. bis zum letzten Tag des Monats eingeteilt.

(2) Das Zehn-Tage-Meldesystem gilt für jede Fangsaison für

- a) die Fischerei auf *Champocephalus gunnari* und *Dissostichus eleginoides* und andere Tiefseearten im statistischen FAO-Bereich 58.5.2;
- b) die Versuchsfischerei auf *Martialia hyadesi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- c) die Fischerei auf *Paralomis* spp. (Ordnung Decapoda, Unterordnung Reptantia) im statistischen FAO-Untergebiet 48.3, außer in der ersten Phase der CCAMLR-Regelung für Versuchsfischerei auf diese Art in diesem Untergebiet.

(3) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 12

Fünf-Tage-Meldesystem

(1) Für das Fünf-Tage-Meldesystem wird jeder Kalendermonat in sechs Meldezeiträume mit den Buchstaben A, B, C, D, E und F vom 1. bis zum 5. Tag, vom 6. bis zum 10. Tag, vom 11. bis zum 15. Tag, vom 16. bis zum 20. Tag, vom 21. bis zum 25. Tag und vom 26. bis zum letzten Tag des Monats eingeteilt.

(2) Das Fünf-Tage-Meldesystem gilt für

- a) die Fischerei auf *Champocephalus gunnari* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- b) die Fischerei auf *Dissostichus eleginoides* in den statistischen FAO-Untergebiet 48.3 und 48.4;
- c) die Versuchsfischereien auf *Dissostichus eleginoides* im gesamten Übereinkommensbereich nach genau abgegrenzten Rechtecken gemäß Artikel 2 Buchstabe d) der Verordnung (EG) Nr. 600/2004.

(3) Hat die CCAMLR die Einstellung einer Fischerei mitgeteilt, weil die im vorliegenden Artikel vorgeschriebenen Meldungen nicht erfolgt sind, so stellen die betroffenen Schiffe ihre Tätigkeiten in der genannten Fischerei umgehend ein. Diese Schiffe dürfen ihre Tätigkeiten erst dann wieder aufnehmen, wenn die fehlende Meldung oder gegebenenfalls eine Erklärung der technischen Schwierigkeiten, die die Meldung verhindert haben, bei der CCAMLR eingegangen sind.

(4) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

ABSCHNITT 2

Artikel 14

MONATLICHE MELDUNG DETAILLIERTER DATEN FÜR DIE FISCHEREI MIT SCHLEPPNETZEN, LANGLEINEN UND KORBREUSEN

Artikel 13

Monatliche Meldung detaillierter Fang- und Aufwandsdaten

(1) Für jede Fangsaison übermitteln die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft den zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats spätestens am 15. des darauf folgenden Monats die detaillierten Fang- und Aufwandsdaten für die Fischerei mit Schleppnetz, Langleinen oder Korbreusen des jeweiligen Fangmonats; diese Bestimmung gilt für folgende Arten und Gebiete:

- a) *Champsoccephalus gunnari* im statistischen FAO-Bereich 58.5.2 und im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* in den statistischen FAO-Untergebieten 48.3 und 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* im statistischen FAO-Bereich 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* im statistischen FAO-Untergebiet 48.3;
- f) *Paralomis* spp. (Ordnung Decapoda, Unterordnung Reptantia) im statistischen FAO-Untergebiet 48.3, außer in der ersten Phase der CCAMLR-Regelung für Versuchsfischerei auf diese Art in diesem Untergebiet.

(2) Die Angaben sind für die Fischereien gemäß Absatz 1 Buchstaben b) und f) für jedes Ausbringen des Fanggeräts und in den anderen Fällen für jeden Hol zu melden.

(3) Alle Fänge von Ziel- und Beifangarten sind nach Arten aufgeschlüsselt zu melden. Diese Angaben schließen die Anzahl gefangener und wieder freigelassener oder verendeter Seevögel und Meeressäuger nach Arten ein.

(4) Am Ende eines jeden Kalendermonats übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Daten. Letztere leitet diese Daten unverzüglich an die CCAMLR weiter.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Monatliche Meldung detaillierter biologischer Daten

(1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft übermitteln den zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats nach den Bestimmungen des Artikels 13 und für die dort genannten Fischereien Angaben über die Längenzusammensetzung repräsentativer Proben der Ziel- und Beifangarten.

(2) Bei der Längenangabe handelt es sich um die Gesamtlänge des Fisches, abgerundet auf ganze Zentimeter, und die repräsentativen Proben müssen aus einem einzigen Feld von 0,5° Breitengrad mal 1° Längengrad stammen. Befischt das Schiff innerhalb eines Monats mehrere solcher Felder, so ist die Längenzusammensetzung für jedes einzelne Feld anzugeben.

(3) Für die Angaben zu der Fischerei gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d) umfasst die repräsentative Probe mindestens 500 Fische.

(4) Am Ende eines jeden Monats übermitteln die Mitgliedstaaten die eingegangenen Meldungen an die Kommission, die sie unverzüglich an die CCAMLR weiterleitet.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 15

Einstellung der Fischerei wegen fehlender Meldungen

Hat die CCAMLR einem Mitgliedstaat mitgeteilt, dass eine Fischerei aufgrund des Fehlens der in Artikel 13 und 14 vorgesehenen Meldungen einzustellen ist, so veranlasst der betreffende Mitgliedstaat umgehend die Einstellung der Tätigkeiten seiner an der betreffenden Fischerei teilnehmenden Schiffe.

ABSCHNITT 3

JÄHRLICHE MELDUNG DER FANGMENGEN

Artikel 16

Gesamtfangmengen

(1) Unbeschadet des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 melden die Mitgliedstaaten der Kommission alljährlich bis zum 31. Juli die nach Schiffen aufgeschlüsselten Gesamtfangmengen, die im Vorjahr von den Gemeinschaftsschiffen unter ihrer Flagge getätigt wurden.

(2) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 17***Aggregierte Daten zur Krillfischerei**

- (1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die sich an der Krillfischerei im Übereinkommensbereich beteiligt haben, übermitteln den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Flagge sie führen, alljährlich bis zum 1. Januar die detaillierten Fang- und Aufwandsdaten der vorangegangenen Fangsaison.
- (2) Die Mitgliedstaaten aggregieren die detaillierten Fang- und Aufwandsdaten nach Rechtecken von 10 × 10 Seemeilen und Zeiträumen von zehn Tagen und übermitteln sie alljährlich bis zum 1. März der Kommission.
- (3) Zur Erstellung der detaillierten Fang- und Aufwandsdaten wird der Kalendermonat in drei Berichtszeiträume von jeweils zehn Tagen unterteilt: Tag 1 bis Tag 10, Tag 11 bis Tag 20 und Tag 21 bis zum letzten Tag des Monats. Diese zehntägigen Meldezeiträume werden als Zeiträume A, B und C bezeichnet.
- (4) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 18***Fangdaten zur Krebsfischerei im statistischen FAO-Untergebiet 48.3**

- (1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 Krebse fischen, übermitteln der Kommission alljährlich bis zum 25. September Angaben zum Verlauf der Fischerei und zu den vor dem 31. August desselben

Jahres getätigten Krebsfängen. Die Kommission übermittelt der CCAMLR diese Daten bis zum 30. September eines jeden Jahres.

- (2) Die Angaben zu den nach dem 31. August eines jeden Jahres getätigten Fängen sind der Kommission innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt der Einstellung der Fischerei mitzuteilen. Die Kommission übermittelt der CCAMLR diese Daten spätestens drei Monate nach Einstellung der Fischerei.
- (3) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 19***Detaillierte Fang- und Aufwandsdaten zur Versuchsfischerei auf Tintenfisch im statistischen FAO-Untergebiet 48.3**

- (1) Die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die im statistischen FAO-Untergebiet 48.3 auf Tintenfisch (*Martialia hyadesi*) fischen, übermitteln der Kommission alljährlich bis zum 25. September die detaillierten Fang- und Aufwandsdaten zu dieser Fischerei. Diese Daten umfassen auch die Anzahl Meeresvögel und -säugetiere, aufgeschlüsselt nach Arten, die gefangen und wieder freigelassen wurden oder verendet sind. Die Kommission übermittelt der CCAMLR diese Daten alljährlich bis zum 30. September.
- (2) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL IV

ÜBERWACHUNG UND KONTROLLEN

ABSCHNITT 1

ÜBERWACHUNG UND KONTROLLEN AUF SEE*Artikel 20***Geltungsbereich**

Dieser Artikel gilt für Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft und für Fischereifahrzeuge unter der Flagge einer anderen Vertragspartei des Übereinkommens.

*Artikel 21***Von den Mitgliedstaaten für Kontrollen auf See bestellte CCAMLR-Inspektoren**

- (1) Die Mitgliedstaaten können CCAMLR-Inspektoren bestellen, die an Bord von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft oder nach Absprache mit einer anderen Vertragspartei an Bord von Schiffen dieser Vertragspartei gehen können, die im Übereinkommensbereich Fischerei auf lebende Meeresschätze oder wissenschaftliche Forschung zu den Fischereiresourcen betreiben oder beabsichtigen, dies zu tun.
- (2) Die CCAMLR-Inspektoren kontrollieren die im Übereinkommensbereich tätigen Schiffe, die die Flagge einer anderen Vertragspartei als der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten führen, auf Einhaltung der von der CCAMLR erlassenen

Bestandserhaltungsmaßnahmen und die Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft auch auf Einhaltung aller sonstigen für diese Schiffe geltenden Bestandserhaltungs- oder Kontrollmaßnahmen der Gemeinschaft.

- (3) Die CCAMLR-Inspektoren müssen mit den Fischereitätigkeiten und den wissenschaftlichen Forschungstätigkeiten, die Gegenstand der Kontrollen sind, sowie mit den Bestimmungen des Übereinkommens und den gemäß dem Übereinkommen ergriffenen Bestandserhaltungsmaßnahmen vertraut sein. Die Mitgliedstaaten bescheinigen die Befähigung der von ihnen bestellten Inspektoren.

- (4) Die Inspektoren müssen die Staatsangehörigkeit des Mitgliedstaats besitzen, von dem sie bestellt wurden, und unterstehen bei der Wahrnehmung ihrer Inspektionsaufgaben ausschließlich der Hoheitsgewalt dieses Mitgliedstaats. Sie führen während ihrer Anwesenheit an Bord den Status von Schiffsoffizieren und müssen sich in der Sprache des Flaggenstaats des Fahrzeugs verständigen können, an dessen Bord sie ihre Aufgaben wahrnehmen.

- (5) Jeder CCAMLR-Inspektor führt einen von dem Mitgliedstaat, der ihn bestellt hat, ausgestellten Dienstausweis nach dem von der CCAMLR zugelassenen oder ausgegebenen Muster bei sich. Diesem Ausweis ist zu entnehmen, dass der Inspektor befugt ist, im Rahmen der CCAMLR-Kontrollregelung Kontrollen vorzunehmen.

(6) Die Mitgliedstaaten teilen dem Sekretariat der CCAMLR mit Kopie an die Kommission binnen 14 Tagen die Namen der von ihnen bestellten Inspektoren mit.

(7) Die Mitgliedstaaten arbeiten untereinander und mit der Kommission bei der Durchführung dieser Regelung zusammen.

(8) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 22

Tätigkeiten, die der Kontrolle unterliegen

Der Kontrolle unterliegen Tätigkeiten zur wissenschaftlichen Erforschung oder zur Nutzung lebender Meeresschätze im Übereinkommensbereich. Von der Ausübung einer solchen Tätigkeit wird ausgegangen, wenn ein CCAMLR-Inspektor feststellt, dass für ein Fischereifahrzeug der Gemeinschaft mindestens eines der vier nachstehenden Kriterien erfüllt ist und dies nicht bestritten wird:

- a) Das Fanggerät ist im Einsatz, war soeben im Einsatz oder ist einsatzbereit, was u. a. durch folgende Beobachtungen belegt wird:
 - i) Netze, Leinen oder Korbreusen sind im Wasser;
 - ii) Schleppnetze und Klappen sind gerüstet;
 - iii) Haken, Reusen und Fallen sind mit Ködern bestückt oder die Köder sind aufgetaut und gebrauchsfertig;
 - iv) das Logbuch enthält Hinweise auf einen soeben abgeschlossenen oder beginnenden Fangeinsatz;
- b) Fische, die im Übereinkommensbereich vorkommen, werden verarbeitet oder sind soeben verarbeitet worden, was u. a. durch folgende Beobachtungen belegt wird:
 - i) an Bord sind frische Fische oder Fischabfälle eingelagert;
 - ii) Fisch wird zu Gefrierfisch verarbeitet;
 - iii) es liegen entsprechende Informationen zu den Arbeitsvorgängen oder Erzeugnissen vor;
- c) das Fanggerät des Schiffes ist ausgebracht, was u. a. durch folgende Beobachtungen belegt wird:
 - i) das Fanggerät trägt die Kennbuchstaben des Schiffes;
 - ii) das Fanggerät entspricht dem an Bord des Schiffes befindlichen Gerät;
 - iii) im Logbuch ist vermerkt, dass das Fanggerät ausgebracht ist;
- d) Fische, die im Übereinkommensbereich vorkommen, oder deren Verarbeitungserzeugnisse sind an Bord des Schiffes eingelagert.

Artikel 23

Kennzeichnung der Schiffe mit Inspektoren an Bord

(1) Die Schiffe, an deren Bord sich CCAMLR-Inspektoren befinden, führen eine besondere Flagge oder einen besonderen Wimpel, die bzw. der von der CCAMLR zugelassen ist und anzeigt, dass die Inspektoren an Bord Inspektionsaufgaben im Rahmen der CCAMLR-Kontrollregelung wahrnehmen.

(2) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 24

Kontrollen auf See

(1) Jedes Gemeinschaftsschiff, das sich zur Fischerei auf lebende Meeresschätze oder zu deren wissenschaftlicher Erforschung im Übereinkommensbereich aufhält, ist bei Angabe des entsprechenden Signals des internationalen Signalkodes durch ein Schiff mit einem CCAMLR-Inspektor gemäß Artikel 23 an Bord verpflichtet, seine Fahrt zu stoppen oder sonstige erforderliche Maßnahmen zur Erleichterung des sicheren und unverzüglichen Übersetzens des Inspektors an Bord zu treffen, sofern das Fahrzeug nicht aktiv Fischerei betreibt; in diesem Fall kommt es dieser Verpflichtung schnellstmöglich nach.

(2) Der Kapitän gestattet dem Inspektor und gegebenenfalls dessen Assistenten das Übersetzen an Bord. Der Inspektor weist sich beim Anbordgehen durch das in Artikel 21 Absatz 5 genannte Dokument aus. Der Kapitän unterstützt die Inspektoren bei der Erfüllung ihrer Aufgaben; dazu gehört im Bedarfsfall auch der Zugang zu den Kommunikationssystemen.

(3) Die Kontrollen sind so durchzuführen, dass das Fahrzeug so wenig wie möglich behindert oder gestört wird. Die Ermittlungen beschränken sich auf die Tatsachenfeststellung im Zusammenhang mit der Einhaltung der Bestandserhaltungsmaßnahmen der CCAMLR, die für den betreffenden Flaggenstaat gelten.

(4) Die Inspektoren sind befugt, Fänge, Netze und anderes Fanggerät sowie die Fang- bzw. Forschungstätigkeit zu kontrollieren; sie dürfen Aufzeichnungen und Eintragungen über Fang und Position einsehen, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Die Inspektoren dürfen beanstandete Verstöße gegen geltende CCAMLR-Bestandserhaltungsmaßnahmen erforderlichenfalls mit Fotografien und/oder einem Videofilm dokumentieren.

(5) CCAMLR-Inspektoren bringen an Netzen oder anderem Fanggerät, das vermutlich bei einem Verstoß gegen geltende CCAMLR-Bestandserhaltungsmaßnahmen verwendet wurde, eine von der CCAMLR-zugelassene Kennmarke an. Sie vermerken dies in dem Bericht gemäß Artikel 25 Absätze 3 und 4.

(6) Weigert sich ein Schiff zu halten oder einem Inspektor auf andere Weise das Übersetzen auf das Schiff zu erleichtern, oder beeinträchtigt der Kapitän oder die Mannschaft die genehmigte Tätigkeit eines Inspektors, so erstellt der Inspektor einen detaillierten Bericht mit der ausführlichen Beschreibung aller Umstände und übermittelt ihn dem bestellenden Staat gemäß den einschlägigen Bestimmungen von Artikel 25.

Wird die Tätigkeit eines Inspektors beeinträchtigt oder einer in Ausübung seiner Pflichten geäußerten zumutbaren Bitte nicht entsprochen, so geht der Flaggenmitgliedstaat so vor, als wäre dieser Inspektor ein Inspektor des betreffenden Mitgliedstaats.

Der Flaggenmitgliedstaat berichtet gemäß Artikel 26 über seine nach diesem Absatz ergriffenen Maßnahmen.

(7) Vor Verlassen des kontrollierten Fahrzeugs händigt der CCAMLR-Inspektor dem Kapitän ein Exemplar des ausgefüllten Kontrollberichts gemäß Artikel 25 aus.

(8) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 25

Kontrollbericht

(1) Über alle Kontrollen auf See gemäß Artikel 24 wird ein Kontrollbericht in der von der CCAMLR genehmigten Form erstellt, der den folgenden Bestimmungen genügt:

- a) Der CCAMLR-Inspektor hält alle vermutlichen Verstöße gegen die geltenden Erhaltungsmaßnahmen fest. Der Inspektor gibt dem Kapitän des Schiffes während der Kontrolle Gelegenheit, auf dem Formblatt des Kontrollberichts zu allen Aspekten des Kontrollvorgangs Stellung zu nehmen.
- b) Der Inspektor unterzeichnet den Bericht. Der Kapitän wird aufgefordert, durch seine Unterschrift den Empfang des Berichts zu bestätigen.

(2) Der CCAMLR-Inspektor legt dem Mitgliedstaat, der ihn bestellt hat, spätestens 15 Tage nach seiner Ankunft im Hafen eine Kopie des Kontrollberichts vor, dem er etwaige Fotografien und/oder Videofilme beifügt.

(3) Der Mitgliedstaat, der den CCAMLR-Inspektor bestellt hat, übermittelt der CCAMLR spätestens 15 Tage nach Erhalt des Berichts eine Kopie davon, der er gegebenenfalls zwei Exemplare der Fotografien und der Videofilme beifügt.

Außerdem übermittelt der Mitgliedstaat der Kommission spätestens sieben Tage nach Erhalt des Berichts eine Kopie desselben mit Kopien möglicher Fotografien und Videofilme sowie etwaige ergänzende Berichte oder Informationen zum Kontrollbericht, die er der CCAMLR anschließend noch übermittelt hat.

(4) Jeder Mitgliedstaat, der einen Kontrollbericht oder ergänzende Berichte oder Informationen (einschließlich Berichte gemäß Artikel 24 Absatz 6) über ein Schiff unter seiner Flagge erhalten hat, übermittelt der CCAMLR eine Kopie und übermittelt auch der Kommission unverzüglich eine Kopie, der er Kopien aller Stellungnahmen und/oder Bemerkungen beifügt, die er gegebenenfalls der CCAMLR nach Erhalt dieser Berichte oder Informationen übermittelt hat.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

Artikel 26

Verstoßverfahren

(1) Wird im Anschluss an Kontrollen gemäß der CCAMLR-Kontrollregelung festgestellt, dass gegen die nach Maßgabe des Übereinkommens getroffenen Maßnahmen verstoßen wurde, so trägt der Flaggenmitgliedstaat dafür Sorge, dass gegen die für den Verstoß gegen die Maßnahmen des Übereinkommens verantwortlichen natürlichen oder juristischen Personen gemäß Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiresourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik (¹) geeignete Maßnahmen eingeleitet werden.

(2) Der Flaggenmitgliedstaat benachrichtigt die CCAMLR und die Kommission binnen 14 Tagen nach Einleitung der rechtlichen Schritte oder eines Verfahrens zur Verfolgung der Verstöße und hält sie über die weitere Entwicklung und den Ausgang des Verfahrens auf dem Laufenden.

(3) Der Flaggenmitgliedstaat unterrichtet die CCAMLR mindestens einmal pro Jahr über die Ergebnisse der rechtlichen Schritte gemäß Absatz 1 und über die verhängten Strafen. Sind die rechtlichen Schritte noch nicht abgeschlossen, wird ein Bericht erstellt. Wurden keine rechtlichen Schritte eingeleitet oder waren sie erfolglos, muss der Bericht eine Erklärung enthalten. Der Flaggenmitgliedstaat übermittelt der Kommission eine Kopie dieses Berichts.

(4) Die von den Flaggenmitgliedstaaten bei Verstößen gegen die CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen verhängten Strafen müssen streng genug sein, um die Einhaltung dieser Maßnahmen zu gewährleisten, von Verstößen abzuschrecken und dem Schuldigen den wirtschaftlichen Gewinn aus dem Verstoß zu entziehen.

(5) Der Flaggenmitgliedstaat vergewissert sich, dass Schiffe, die gegen die CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen verstoßen haben, im Übereinkommensbereich keine Fischerei ausüben, solange die auferlegten Strafen nicht erfüllt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59.

(6) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

ABSCHNITT 2

ÜBERWACHUNG UND KONTROLLEN IM HAFEN

Artikel 27

Überwachung und Kontrollen im Hafen

(1) Die Mitgliedstaaten kontrollieren alle Fischereifahrzeuge, die *Dissostichus* spp. mitführen und ihre Häfen anlaufen.

Kontrolliert wird, ob

- a) die anzulandenden oder umzuladenden Fänge
 - i) mit dem *Dissostichus*-Fangdokument gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1035/2001 des Rates vom 22. Mai 2001 zur Einführung einer Fangdokumentationsregelung für *Dissostichus* spp. (¹) versehen sind,
 - ii) mit den Angaben in diesem Dokument übereinstimmen,
- b) die gegebenenfalls im Übereinkommensbereich ausgeübten Fischereitätigkeiten mit den CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen vereinbar sind.

(2) Um die Kontrollen zu erleichtern, verlangen die Mitgliedstaaten von den betroffenen Schiffen, ihre Ankunft im Hafen im Voraus anzumelden und schriftlich zu erklären, dass sie keine illegale, nicht regulierte oder nicht gemeldete Fischerei im Übereinkommensbereich ausübt oder unterstützt haben. Die Einfahrt in den Hafen wird denjenigen Schiffen außer in

Notfällen verweigert, die nicht erklärt haben, dass sie nicht an illegaler, nicht regulierter oder nicht gemeldeter Fischerei teilgenommen haben, oder die keine Erklärung abgegeben haben.

Schiffe, die in den Hafen einlaufen dürfen, werden von den zuständigen Behörden des Hafenmitgliedstaats so bald wie möglich und spätestens 48 Stunden nach Ankunft im Hafen kontrolliert.

Die Kontrolle darf das Schiff und die Besatzung nicht über Gebühr behindern und muss sich nach den einschlägigen Bestimmungen der CCAMLR-Kontrollregelung richten.

(3) Falls es Nachweise dafür gibt, dass das Fischereifahrzeug gegen die Erhaltungsmaßnahmen der CCAMLR verstoßen hat, genehmigen die zuständigen Behörden des Hafenmitgliedstaats weder die Anlandung noch die Umladung der Fänge.

Der Hafenmitgliedstaat unterrichtet den Flaggenstaat von seinen Ergebnissen und arbeitet bei der Untersuchung des vermutlichen Verstoßes und gegebenenfalls bei der Anwendung der im einzelstaatlichen Recht vorgesehenen Strafen mit diesem zusammen.

(4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die CCAMLR schnellstmöglich über alle Schiffe gemäß Absatz 1, denen die Einfahrt in den Hafen oder die Genehmigung zur Anlandung bzw. Umladung vom *Dissostichus* spp. verweigert wurde. Die Mitgliedstaaten übermitteln gleichzeitig eine Kopie dieser Mitteilung an die Kommission.

(5) Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL V

FISCHEREIFAHRTZEUGE, DIE IM ÜBEREINKOMMENSBEREICH ILLEGALE, NICHT REGULIERTE ODER NICHT GEMELDETE FISCHEREI AUSÜBEN

ABSCHNITT 1

FISCHEREIFAHRTZEUGE DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 28

Durch Fischereifahrzeuge der Vertragsparteien ausgeübte illegale, nicht regulierte oder nicht gemeldete Tätigkeiten

(1) Im Sinne dieses Abschnitts wird davon ausgegangen, dass ein Fischereifahrzeug einer Vertragspartei dann illegale, nicht regulierte oder nicht gemeldete Tätigkeiten (IUU-Tätigkeiten) ausgeübt hat, die die Wirksamkeit der Erhaltungsmaßnahmen der CCAMLR untergraben, wenn es

- a) ohne besondere Fangerglaubnis gemäß Artikel 3 oder, sofern es sich bei dem Schiff nicht um ein Fischereifahrzeug der Gemeinschaft handelt, ohne eine gemäß den einschlägigen CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen erteilte Lizenz oder unter Verstoß gegen die Bedingungen einer solchen Erlaubnis oder Lizenz im Übereinkommensbereich gefischt hat;

b) seine Fänge im Übereinkommensbereich nicht gemäß dem für die betreffenden Fischereien geltenden Meldesystem gemeldet oder falsche Angaben gemacht hat;

c) unter Verstoß gegen die geltenden CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen in Schonzeiten und -gebieten gefischt hat;

d) unter Verstoß gegen die geltenden CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen verbotene Fanggeräte verwendet hat;

e) Fänge von Schiffen, die auf der CCAMLR-Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind, umgeladen oder an Fangtätigkeiten dieser Schiffe teilgenommen hat;

f) Fangtätigkeiten unter Verstoß gegen andere CCAMLR-Bestandserhaltungsmaßnahmen in einer Weise ausgeübt hat, die die Erreichung der Ziele des Übereinkommens gemäß dessen Artikel XXII untergräbt, oder

g) in Gewässern, die an Inseln im Übereinkommensbereich angrenzen, bei denen alle Vertragsparteien das Bestehen einer staatlichen Souveränität anerkennen, Fangtätigkeiten in einer Weise ausgeübt hat, die die Erreichung der Ziele der CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen untergräbt.

(¹) ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 669/2003 (ABl. L 97 vom 15.4.2003, S. 1).

(2) Im Falle von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft gelten die Hinweise auf CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen gemäß Absatz 1 als Hinweise auf die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 600/2004, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1035/2001 oder die Bestimmungen der Verordnung zur alljährlichen Festsetzung der Fangmöglichkeiten und Fangbedingungen für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Gemeinschaftsgewässern sowie für Gemeinschaftsschiffe in anderen Gewässern, mit denen diese Maßnahmen umgesetzt werden.

Artikel 29

Identifizierung von Schiffen, die illegale, nicht regulierte oder nicht gemeldete Tätigkeiten (IUU-Tätigkeiten) ausüben

(1) Mitgliedstaaten, die u. a. aufgrund der Anwendung der Artikel 19 bis 26 ausreichend belegte Informationen über Schiffe erhalten, die ein Kriterium oder mehrere Kriterien von Artikel 28 erfüllen, übermitteln der Kommission diese Informationen bis zum 20. April des Folgejahres der aufgezeichneten Tätigkeiten.

Die Kommission leitet die eingegangenen Informationen unverzüglich, auf jeden Fall jedoch bis zum 30. April an die CCAMLR weiter.

(2) Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten unverzüglich nach Erhalt den Entwurf der CCAMLR-Liste mit den Schiffen der Vertragsparteien, die vermutlich IUU-Tätigkeiten ausgeübt haben.

Der Mitgliedstaat bzw. die Mitgliedstaaten, dessen bzw. deren Schiffe in dem Listenentwurf aufgeführt sind, übermittelt/übermitteln der Kommission bis zum 1. Juni gegebenenfalls seine/ihre diesbezüglichen Bemerkungen einschließlich nachprüfbarer VMS und anderer Nachweise, die belegen, dass die aufgeführten Schiffe keine gegen die CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen verstoßenden Fangtätigkeiten ausgeübt haben und sie nicht die Möglichkeit hatten, Fangtätigkeiten im Übereinkommensbereich auszuüben. Die Kommission leitet diese Bemerkungen und die ergänzenden Informationen bis zum 30. Juni an die CCAMLR weiter.

(3) Bei Erhalt des Listenentwurfs gemäß Absatz 2 überwachen die Mitgliedstaaten die aufgeführten Fischereifahrzeuge genau, um deren Tätigkeiten zurück zu verfolgen und gegebenenfalls Änderungen des Namens, der Flagge oder des Eigentümers festzustellen.

(4) Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten unverzüglich nach Erhalt die vorläufige CCAMLR-Liste mit den IUU-Schiffen der Vertragsparteien. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission mindestens zwei Monate vor der nächsten Jahrestagung der CCAMLR etwaige zusätzliche Bemerkungen oder Informationen zu den aufgeführten Schiffen. Die Kommission leitet diese zusätzlichen Bemerkungen und Informationen umgehend an die CCAMLR weiter.

(5) Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten alljährlich über die von der CCAMLR endgültig angenommene Liste der IUU-Schiffe.

Artikel 30

Maßnahmen in Bezug auf die Fischereifahrzeuge der Vertragsparteien

(1) Die Mitgliedstaaten treffen im Einklang mit den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

- a) Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft, die in der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind, keine spezielle Fangerlaubnis gemäß Artikel 3 für die Fischerei im Übereinkommensbereich erhalten;
- b) Fischereifahrzeuge, die in der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind, keine Lizenz oder spezielle Fangerlaubnis zur Fischerei in unter ihrer Hoheit oder Gerichtsbarkeit stehenden Gewässern erhalten;
- c) Fischereifahrzeuge, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind, ihre Flagge nicht führen dürfen;
- d) Fischereifahrzeuge, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind und freiwillig in ihre Häfen einlaufen, gemäß Artikel 27 kontrolliert werden.

(2) Folgende Tätigkeiten sind verboten:

- a) für Fischereifahrzeuge, Beischiffe, Mutterschiffe und Frachtschiffe der Gemeinschaft abweichend von Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 die Teilnahme an der Umladung oder Fangtätigkeit mit Schiffen, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind;
- b) für Schiffe, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind und freiwillig in Häfen einlaufen, die Anlandung oder Umladung in diesen Häfen;
- c) das Chartern von Schiffen, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind;
- d) die Einfuhr von *Dissostichus* spp. von Schiffen, die auf der Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen keine Ausfuhr- oder Wiederausfuhrdokumente zur Begleitung einer Sendung von *Dissostichus* spp. gemäß den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1035/2001 aus, wenn eine Erklärung vorliegt, derzufolge die betreffende Sendung von einem in der Liste der IUU-Schiffe aufgeführten Schiff gefangen wurde.

(4) Die Kommission tauscht mit anderen Vertragsparteien oder kooperierenden Nichtvertragsparteien, fischereilichen und sonstigen Einrichtungen alle zweckdienlichen ausreichend belegten Informationen aus, um die Verwendung falscher Einfuhr- bzw. Ausfuhrlicenzen für Fische von Schiffen, die auf der IUU-Liste aufgeführt sind, aufzudecken, zu kontrollieren und zu verhindern.

ABSCHNITT 2

Artikel 33

FISCHEREIFAHRZEUGE VON NICHTVERTRAGSPARTEIEN**Kontrolle von Fischereifahrzeugen der Nichtvertragsparteien**

Artikel 31

Maßnahmen in Bezug auf Staatsangehörige der Vertragsparteien

Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen und ergreifen im Einklang mit den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften alle erforderlichen Maßnahmen, um

- a) sicherzustellen, dass ihrer Gerichtsbarkeit unterstehende Staatsangehörige IUU-Fischerei weder unterstützen noch sich daran beteiligen, einschließlich der Tätigkeit an Bord von Schiffen, die auf der in Artikel 29 genannten IUU-Liste stehen,
- b) diejenigen Staatsangehörigen zu ermitteln, die die Ausrüster oder wahren Eigner der IUU-Fischerei ausübenden Schiffe sind.

Die Mitgliedstaaten tragen Sorge dafür, dass die Strafen für IUU-Fischerei, die ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden Staatsangehörigen auferlegt werden, streng genug sind, um IUU-Fischerei zu verhüten, davon abzuschrecken und sie zu unterbinden sowie den Schuldigen den Gewinn aus solchen illegalen Tätigkeiten zu entziehen.

Artikel 32

Von Fischereifahrzeugen von Nichtvertragsparteien ausgeübte IUU-Tätigkeiten

(1) Bei einem Schiff einer Nichtvertragspartei, das bei Fangtätigkeiten im Übereinkommensbereich gesichtet oder dem der Zugang zu einem Hafen, die Anlandung oder Umladung gemäß Artikel 27 verweigert wurde, wird davon ausgegangen, dass es IUU-Tätigkeiten ausgeübt hat, die die Wirksamkeit der CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen untergraben.

(2) Im Falle von Umladungen innerhalb oder außerhalb des Übereinkommensbereichs unter Beteiligung eines gesichteten Schiffs einer Nichtvertragspartei gilt die Annahme der Beeinträchtigung der CCAMLR-Maßnahmen auch für alle anderen Schiffe von Nichtvertragsparteien, die an diesen Tätigkeiten mit dem genannten Schiff beteiligt waren.

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass jedes in ihre Häfen einlaufende Schiff einer Nichtvertragspartei gemäß Artikel 32 von ihren zuständigen Behörden gemäß Artikel 27 kontrolliert wird.

(2) Schiffe, die gemäß Absatz 1 kontrolliert werden, dürfen an Bord mitgeführte, unter die CCAMLR-Erhaltungsmaßnahmen fallende Fischarten nur dann anlanden oder umladen, wenn das Schiff nachweist, dass diese Fische unter Einhaltung dieser Maßnahmen und der Vorschriften des Übereinkommens gefangen wurden.

Artikel 34

Informationen über Schiffe von Nichtvertragsparteien

(1) Ein Mitgliedstaat, der ein Schiff einer Nichtvertragspartei sichtet oder diesem das Einlaufen in den Hafen, das Anlanden oder das Umladen gemäß den Artikeln 32 und 33 verweigert, bemüht sich, diesem Schiff mitzuteilen, dass die Vermutung besteht, dass es die Ziele des Übereinkommens unterläuft, und dass diese Information allen Vertragsparteien der CCAMLR und dem Flaggenstaat des Schiffs übermittelt wird.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission unverzüglich sämtliche Informationen zu den Sichtungen, der Verweigerung des Zugangs zum Hafen, der Anlandungen und der Umladungen sowie der Ergebnisse aller in ihren Häfen durchgeführten Kontrollen und aller Folgemaßnahmen in Bezug auf das betreffende Schiff. Die Kommission leitet diese Informationen umgehend an die CCAMLR weiter.

(3) Die Mitgliedstaaten können der Kommission jederzeit alle weiteren Informationen zur umgehenden Weiterleitung an die CCAMLR vorlegen, die für die Erkennung von Schiffen der Nichtvertragsparteien, die gegebenenfalls IUU-Tätigkeiten im Übereinkommensbereich ausüben, sachdienlich sind.

(4) Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten alljährlich die Schiffe der Nichtvertragsparteien mit, die in der CCAMLR-Liste der IUU-Schiffe aufgeführt sind.

Artikel 35

Maßnahmen in Bezug auf Schiffe von Nichtvertragsparteien

Artikel 30 Absätze 1, 2 und 3 gelten entsprechend auch für die Schiffe von Nichtvertragsparteien, die in der Liste der IUU-Schiffe gemäß Artikel 34 Absatz 4 aufgeführt sind.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

*Artikel 36***Durchführung**

Die Durchführungsbestimmungen zu den Artikeln 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, und 27 werden nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 37***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 38***Aufhebung**

(1) Die Verordnungen (EWG) Nr. 3943/1990, (EG) Nr. 66/98 und (EG) Nr. 1721/1999 werden aufgehoben.

(2) Verweise auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung.

*Artikel 39***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am siebten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 22. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. WALSH

**VERORDNUNG (EG) Nr. 602/2004 DES RATES
vom 22. März 2004**

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 850/98 hinsichtlich des Schutzes der Tiefwasserkorallenriffe vor den Folgen des Schleppnetzfangs in einem Gebiet nordwestlich von Schottland

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 37,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiressourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽²⁾ ist der Vorsorgeansatz im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik anzuwenden, um die Auswirkungen der Fischerei auf die marinen Ökosysteme auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 850/98 des Rates vom 30. März 1998 zur Erhaltung der Fischereiressourcen durch technische Maßnahmen zum Schutz von jungen Meerestieren ⁽³⁾ sieht Einschränkungen für die Verwendung von Grundschieppnetzen vor.
- (3) Nach jüngsten wissenschaftlichen Berichten, vor allem den Berichten des Internationalen Rates für Meeresforschung, wurden Riffe aus Tiefwasserkorallen (*Lophelia pertusa*) in einem Gebiet nordwestlich von Schottland, das unter die Gerichtsbarkeit des Vereinigten Königreichs fällt, gefunden und genau kartiert. Diese als „Darwin Mounds“ bekannten Korallenansammlungen scheinen sich in einem guten Erhaltungszustand zu befinden, weisen jedoch auch Zeichen einer Schädigung durch den Grundschieppnetzfang auf.
- (4) Wissenschaftliche Berichte belegen, dass diese Korallenansammlungen Lebensräume für bedeutende und sehr artenreiche biologische Gemeinschaften darstellen. In zahlreichen Gremien wird die Auffassung vertreten, dass die Lebensräume vorrangig geschützt werden müssen. Vor allem im Rahmen des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordost-Atlantiks („OSPAR-Übereinkommen“) wurden Tiefwasserkorallenriffe kürzlich in eine Liste bedrohter Lebensräume aufgenommen.

- (5) In der Richtlinie 92/43/EG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen sind Korallenriffe als natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse aufgeführt, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen ⁽⁴⁾. Das Vereinigte Königreich hat förmlich seine Absicht bekundet, die „Darwin Mounds“ in Erfüllung seiner Verpflichtungen aus der genannten Richtlinie als besonderes Schutzgebiet auszuweisen, um diese Habitate zu schützen.
- (6) Wissenschaftliche Studien belegen, dass Korallenriffe sich von Schädigungen durch Grundschieppnetze, wenn überhaupt, nur mit großen Schwierigkeiten und sehr langsam erholen. Deshalb erscheint es angezeigt, den Einsatz von Grundschieppnetzen und ähnlichem Fanggerät in dem Gebiet um die „Darwin Mounds“ zu verbieten.
- (7) Die Verordnung (EG) Nr. 850/98 sollte deshalb entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 850/98 wird der folgende Absatz 4 hinzugefügt:

„(4) In dem geografischen Gebiet, das durch eine Linie mit den nachstehenden Koordinaten begrenzt wird, dürfen Fischereifahrzeuge keine Grundschieppnetze oder ähnliche gezogene Netze einsetzen, die beim Fang den Meeresboden berühren:

59°54' nördlicher Breite	6°55' westlicher Länge,
59°47' nördlicher Breite	6°47' westlicher Länge,
59°37' nördlicher Breite	6°47' westlicher Länge,
59°37' nördlicher Breite	7°39' westlicher Länge,
59°45' nördlicher Breite	7°39' westlicher Länge,
59°54' nördlicher Breite	7°25' westlicher Länge.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 23. August 2004 in Kraft.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 10. Februar 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59.

⁽³⁾ ABl. L 125 vom 27.4.1998, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 973/2001 (AbL. L 137 vom 19.5.2001, S. 1).

⁽⁴⁾ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 22. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. WALSH

VERORDNUNG (EG) Nr. 603/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004
zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zur Einfuhrregelung für Obst und Gemüse⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

- (2) In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 2004 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft

⁽¹⁾ ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 66. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1947/2002 (AbL. L 299 vom 1.11.2002, S. 17).

ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 31. März 2004 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)

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

(¹) Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2081/2003 der Kommission (ABl. L 313 vom 28.11.2003, S. 11). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

VERORDNUNG (EG) Nr. 604/2004 DER KOMMISSION
vom 29. März 2004
über die Mitteilung von Angaben im Tabaksektor ab der Ernte 2000

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2075/92 des Rates vom 30. Juni 1992 über die gemeinsame Marktorganisation für Rohtabak ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2319/2003 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 21,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 2636/1999 der Kommission vom 14. Dezember 1999 über die Mitteilung von Angaben im Tabaksektor ab der Ernte 2000 und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1771/93 ⁽³⁾ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden ⁽⁴⁾. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich, die genannte Richtlinie zu kodifizieren.
- (2) Die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2075/92 und ihrer Durchführungsverordnungen mitzuteilenden Angaben sind festzulegen.
- (3) Aus verwaltungstechnischen Gründen empfiehlt es sich, diese Angaben zu bündeln und einen Zeitplan für ihre Übermittlung aufzustellen.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Tabak —

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 29. März 2004

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten teilen die in den Anhängen I, II und III aufgeführten Angaben innerhalb der darin vorgesehenen Fristen mit.

Diese Angaben sind für jede Ernte und Sortengruppe getrennt mitzuteilen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die gebotenen Maßnahmen, damit gewährleistet ist, dass die betreffenden Wirtschaftsbeteiligten ihnen die vorgeschriebenen Angaben innerhalb der entsprechenden Fristen mitteilen.

Artikel 3

Die Bestände von Erstverarbeitungsunternehmen sind gemäß Anhang III mitzuteilen.

Artikel 4

Die Verordnung (EWG) Nr. 2636/1999 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang V zu lesen.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Für die Kommission

Der Präsident

Romano PRODI

⁽¹⁾ ABl. L 215 vom 30.7.1992, S. 70.

⁽²⁾ ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 17.

⁽³⁾ ABl. L 323 vom 15.12.1999, S. 4.

⁽⁴⁾ Siehe Anhang IV.

ANHANG I

Der Kommission bis spätestens 31. Juli des betreffenden Erntejahres mitzuteilende Angaben

Ernte: Erklärender Mitgliedstaat:

Sortengruppe:

	(Erklärender) Erzeuger- mitgliedstaat	Erzeuger- mitgliedstaat Name:	Erzeuger- mitgliedstaat Name:	Erzeuger- mitgliedstaat Name:
1 ANBAUVERTRÄGE				
1.1 Anzahl der registrierten Anbauverträge				
1.2 Tabakmenge (in Tonnen) aus Vertragsanbau mit dem Feuchtigkeitsgehalt gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3 Gesamtfläche unter Vertragsanbau (in ha)				
2 ERZEUGER				
2.1 Gesamtanzahl der Erzeuger				
2.2 Anzahl der Erzeuger, die einer anerkannten Erzeugergemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2848/98 angehören				
3 ERSTVERARBEITUNGSUNTERNEHMEN				
3.1 Anzahl der Erstverarbeitungsunternehmen, die Anbauverträge geschlossen haben				
4 PREISE				
4.1 In den Anbauverträgen vereinbarter Höchstpreis je kg in der jeweiligen Währung, ohne Steuern und Abgaben, mit Angabe der Referenzqualität	(in Landeswährung)	(²)	(²)	(²)
4.2 In den Anbauverträgen vereinbarter Mindestpreis je kg in der jeweiligen Währung, ohne Steuern und Abgaben, mit Angabe der Referenzqualität				

⁽¹⁾ Diese Angabe kann vor dem 30. Juni des auf das Erntejahr folgenden Jahres geändert werden, um den Mengen Rechnung zu tragen, die unter die Zusatzverträge gemäß Artikel 9 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 2848/98 fallen.

⁽²⁾ Bei Verträgen zwischen zwei Mitgliedstaaten ist die Währung anzugeben, auf die die Verträge lauten.

ANHANG II

Der Kommission ab 30. September des betreffenden Erntejahres allmonatlich mitzuteilende Angaben

Kumulierte Daten der betreffenden Ernte.

Die Zusammenfassung ist der Kommission bis spätestens 30. Juni des Folgejahres der Ernte zu übermitteln.

Ernte: Erklärender Mitgliedstaat:

Sortengruppe:

Stand zum letzten Tag des Vormonats der Mitteilung Betreffender Monat:

	(Erklärender) Erzeuger- mitgliedstaat	Erzeuger- mitgliedstaat Name:	Erzeuger- mitgliedstaat Name:	Erzeuger- mitgliedstaat Name:
1. Liefermenge (in Tonnen)				
1.1. Den Erstverarbeitungsunternehmen gelieferte Gesamtmenge Rohtabak entsprechend der Mindestqualität, mit dem Feuchtigkeitsgehalt gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 2848/98				
1.2. Den Erstverarbeitungsunternehmen von den Erzeugervereinigungen gelieferte Menge Rohtabak ent- sprechend der Mindestqualität, mit dem Feuchtigkeitsgehalt gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 2848/98				
2. Tatsächliche Menge Rohtabak (in Tonnen), entsprechend der gelieferten Mindest- qualität, ohne Anpassung des Gewichts entsprechend dem Feuchtigkeitsgehalt				
3. Schätzung der noch zu liefernden Mengen (in Tonnen)				
4. Von den Erstverarbeitungsunternehmen tatsächlich gezahlter Durchschnittspreis je kg, gewichtet ⁽²⁾ anhand der Liefermengen, ohne Steuern oder andere Abgaben	(in Landes- währung)	(¹)	(¹)	(¹)

(¹) Bei Verträgen zwischen zwei Mitgliedstaaten ist die Währung anzugeben, auf die die Verträge lauten.

(²) Berechnungsmethode: $(\text{Summe } (LM \times AP)) / GM = \text{gewichteter Durchschnittspreis}$.

Dabei sind LM die Liefermenge je Partie und AP der Ankaufspreis für jede Partie der betreffenden Gruppe. GM ist die Gesamtmenge der an die Erstverarbeitungsunternehmen gelieferten Mengen einer Sortengruppe.

ANHANG IV

Aufgehobene Verordnung mit ihren nachfolgenden Änderungen

Verordnung (EG) Nr. 2636/1999 der Kommission	(ABl. L 323 vom 15.12.1999, S. 4)
Verordnung (EG) Nr. 1639/2000 der Kommission	(ABl. L 187 vom 26.7.2000, S. 39)
Verordnung (EG) Nr. 384/2001 der Kommission	(ABl. L 57 vom 27.2.2001, S. 16)

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 2636/1999	Vorliegende Verordnung
Artikel 1, 2 und 3	Artikel 1, 2 und 3
Artikel 4	—
—	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Anhänge I, II und III	Anhänge I, II und III
—	Anhang IV
—	Anhang V

VERORDNUNG (EG) Nr. 605/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004
zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 1518/2003 für das Jahr 2004 hinsichtlich der
Ausstellungsdaten für die Ausfuhrlicenzen im Sektor Schweinefleisch

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2759/75 des Rates vom 29. Oktober 1975 über die gemeinsame Marktorganisation für Schweinefleisch ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 12 und Artikel 22,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1518/2003 der Kommission vom 28 August 2003 mit Durchführungsbestimmungen für die Ausfuhrlicenzen im Sektor Schweinefleisch ⁽²⁾, werden die Ausfuhrlicenzen am Mittwoch nach der Woche erteilt, in der die Anträge gestellt werden, falls die Kommission bis dahin keine besonderen Maßnahmen trifft.
- (2) Aufgrund der Feiertage im Jahr 2004 und der unregelmäßigen Veröffentlichung des *Amtsblatts der Europäischen Union* während dieser Tage ist diese Wartezeit zu kurz, um die reibungslose Verwaltung des Marktes zu gewährleisten, und sollte daher vorübergehend verlängert werden.

- (3) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Schweinefleisch —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Abweichend von Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1518/2003 werden die Lizenzen, die im Verlauf der nachstehend genannten Zeiträume beantragt werden, an den nachstehend ebenfalls genannten Tagen erteilt, falls bis dahin keine der in Absatz 4 des genannten Artikels vorgesehenen besonderen Maßnahmen getroffen wird

Einreichung der Lizenzanträge	Ausstellungsdatum
vom 5. bis 9. April 2004	15. April 2004
vom 24. bis 28. Mai 2004	3. Juni 2004
vom 25. bis 29. Oktober 2004	5. November 2004

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
 Franz FISCHLER
 Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 282 vom 1.11.1975, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1365/2000, (AbL. L 156 vom 29.6.2000, S. 5).

⁽²⁾ ABl. L 217 vom 29.8.2003, S. 35. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 130/2004, (AbL. L 19 vom 27.1.2004, S. 14).

**VERORDNUNG (EG) Nr. 606/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004**

zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 hinsichtlich der Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen im Sektor Milch und Milcherzeugnisse

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1255/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 über die gemeinsame Marktorganisation für Milch und Milcherzeugnisse⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 31 Absatz 14,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 der Kommission vom 26. Januar 1999 mit besonderen Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EWG) Nr. 804/68 des Rates im Hinblick auf die Ausfuhrlicenzen und die Ausfuhrerstattungen im Sektor Milch und Milcherzeugnisse⁽²⁾ ist die Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen festgesetzt worden.

(2) Mit der Verordnung (EG) Nr. 67/2004 der Kommission vom 15. Januar 2004 zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 hinsichtlich der Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen im Sektor Milch und Milcherzeugnisse⁽³⁾ ist die Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen auf den 30. April 2004 begrenzt worden. Da die Maßnahmen zur Verwaltung der Ausfuhrerstattungen im Rahmen der neuen Lage auf dem Milcherzeugnismarkt, die sich durch den Beitritt der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Malτας, Polens, Sloweniens und der Slowakei zur Gemeinschaft am 1. Mai 2004 ergeben wird, noch nicht vollständig eingeführt sind, ist es erforderlich, für eine kontinuierliche Anwendung der Einfuhrlicenzen nach dem 31. März 2004 zu sorgen und die Begrenzung ihrer Gültigkeitsdauer beizubehalten. Um jedoch die erfolgreiche Anwendung des neuen Ausschreibungssystems gemäß der Verordnung (EG) Nr. 580/2004 der Kommission vom 26. März 2004 zur Einführung eines Ausschreibungsverfahrens für Ausfuhrerstattungen für bestimmte Milcherzeugnisse⁽⁴⁾ nicht zu beeinträchtigen, sollte diese Begrenzung nicht für die in diesem Rahmen erteilten Ausfuhrlicenzen gelten.

(3) Den Auswirkungen, die der Beitritt der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Malτας, Polens, Sloweniens und der Slowakei

zur Gemeinschaft am 1. Mai 2004 vorbehaltlich des Inkrafttretens der Beitrittsakte von 2003 auf den Milchmarkt der Gemeinschaft haben kann, und der Notwendigkeit einer Überwachung der Entwicklungen auf dem Gemeinschafts- und den Weltmärkten ist Rechnung zu tragen. Daher empfiehlt es sich, von der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 abzuweichen und vorzusehen, dass die Geltungsdauer der ab dem 15. April 2004 beantragten Ausfuhrlicenzen für Milcherzeugnisse auf den 30. Juni 2004 begrenzt wird.

(4) Der Verwaltungsausschuss für Milch- und Milcherzeugnisse hat nicht innerhalb der ihm von seinem Vorsitzenden gesetzten Frist Stellung genommen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Abweichend von Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 läuft die Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen mit Vorausfestsetzung der Erstattung, die zwischen dem 1. und 14. April 2004 beantragt werden, für die Erzeugnisse gemäß den Buchstaben a) bis d) des genannten Artikels am 30. April 2004 ab.

(2) Die Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen mit Vorausfestsetzung der Erstattung, die gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 580/2004 beantragt worden sind, läuft jedoch am 30. Juni 2004 ab.

Artikel 2

Abweichend von Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 174/1999 läuft die Geltungsdauer der Ausfuhrlicenzen mit Vorausfestsetzung der Erstattung, die ab dem 15. April 2004 beantragt werden, für die Erzeugnisse gemäß den Buchstaben a) bis d) des genannten Artikels am 30. Juni 2004 ab.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 160 vom 26.6.1999, S. 48. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 186/2004 der Kommission (AbL. L 29 vom 3.2.2004, S. 6).

⁽²⁾ ABl. L 20 vom 27.1.1999, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1948/2003 (AbL. L 287 vom 5.11.2003, S. 13).

⁽³⁾ ABl. L 10 vom 16.1.2004, S. 13.

⁽⁴⁾ ABl. L 90 vom 27.3.2004, S. 58.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

VERORDNUNG (EG) Nr. 607/2004 DER KOMMISSION**vom 31. März 2004****über die Neuzuteilung von Einfuhrrechten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 und zur Abweichung von derselben Verordnung**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1254/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 32 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 der Kommission vom 27. Juni 2003 zur Eröffnung und Verwaltung eines Einfuhrzollkontingents für zur Verarbeitung bestimmtes gefrorenes Rindfleisch im Zeitraum 1. Juli 2003 bis 30. Juni 2004 ⁽²⁾ ist für den Zeitraum vom 1. Juli 2003 bis 30. Juni 2004 die Eröffnung eines Zollkontingents von 50 700 Tonnen zur Verarbeitung bestimmtem gefrorenem Rindfleisch vorgesehen worden. Gemäß Artikel 9 derselben Verordnung werden die nicht verwendeten Mengen gegebenenfalls unter Berücksichtigung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einfuhrrechte Ende Februar 2004 bei den A-Erzeugnissen bzw. den B-Erzeugnissen neu zugeteilt.

(2) Ein Marktteilnehmer hat einen Antrag auf Einfuhrrechte für 225 Tonnen Fleisch zur Herstellung von A-Erzeugnissen gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 gestellt. Infolge eines Verwaltungsfehlers der zuständigen dänischen Stelle bezog sich der der Kommission gemäß Artikel 5 Absatz 3 der genannten Verordnung übermittelte Antrag dieses Marktteilnehmers nur auf 40 Tonnen. Erst nach Abschluss des Verfahrens zur Zuteilung der Einfuhrrechte gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung hat die betreffende nationale Verwaltung den Fehler entdeckt und die Kommission unterrichtet. Um nicht den Marktteilnehmer zu bestrafen, der seinen Antrag ordnungsgemäß eingereicht hatte, sind die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die zuständige dänische Stelle den Verwaltungsfehler auf geeignete Weise berichtigen kann. Abweichend von Artikel 9 der genannten Verordnung ist somit zunächst die gemäß Absatz 1 des Artikels 9 ermittelte Gesamtmenge um eine Menge zu kürzen, die der Differenz entspricht zwischen den Einfuhrrechten, die dem Marktteilnehmer aufgrund seines Antrags eigentlich zugestanden hätten, und den Einfuhrrechten, die er tatsächlich erhalten hat, und ist zweitens vorzusehen, dass die zuständige dänische Stelle dem betreffenden Marktteil-

nehmer auf der Grundlage des Antrags, den er im Rahmen von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 gestellt hatte, Einfuhrrechte erteilen kann.

- (3) Da die Berücksichtigung dieses Fehlers eine administrative Verzögerung zur Folge hat, sind die in Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung aufgeführten Daten für den Antrag und die Mitteilung zu verschieben.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Rindfleisch —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Abweichend von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 wird die zuständige dänische Stelle ermächtigt, Einfuhrrechte in Höhe von 72,199 Tonnen dem Marktteilnehmer zu erteilen, der einen Antrag auf Einfuhrrechte in Höhe von 225 Tonnen Fleisch eingereicht hatte, der im Rahmen von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 jedoch irrtümlicherweise nur für eine Menge von 40 Tonnen berücksichtigt wurde.

Artikel 2

(1) Die in Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 genannten Mengen belaufen sich auf insgesamt 406,58 Tonnen.

(2) Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 ergibt sich folgende Aufteilung:

- 321,20 Tonnen zur Herstellung von A-Erzeugnissen,
- 85,38 Tonnen zur Herstellung von B-Erzeugnissen.

Artikel 3

Abweichend von Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1146/2003 ist der Termin für den Antrag der 7. April 2004 und der Termin für die Mitteilung der 16. April 2004.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 160 vom 26.6.1999, S. 21. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1782/2003 (AbL. L 270 vom 21.10.2003, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 160 vom 28.6.2003, S. 59.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

VERORDNUNG (EG) Nr. 608/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004

über die Etikettierung von Lebensmitteln und Lebensmittelzutaten mit Phytosterin-, Phytosterinester-, Phytostanol- und/oder Phytostanolesterzusatz

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2000/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung und Aufmachung von Lebensmitteln sowie die Werbung hierfür ⁽¹⁾, geändert durch die Richtlinie 2003/89/EG ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 6 Absatz 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Phytosterine, Phytosterinester, Phytostanole und Phytostanolester senken den Cholesterinspiegel im Serum, können aber auch den Beta-Carotin-Spiegel im Blutserum senken. Die Mitgliedstaaten haben daher den Wissenschaftlichen Ausschuss „Lebensmittel“ zu den Auswirkungen des Verzehrs von Phytosterinen, Phytosterinestern, Phytostanolen und Phytostanolestern aus verschiedenen Quellen gehört.
- (2) In seiner Stellungnahme „General view on the long-term effects of the intake of elevated levels of phytosterols from multiple dietary sources, with particular attention to the effects on β -carotene“ vom 26. September 2002 bestätigte der Wissenschaftliche Ausschuss „Lebensmittel“, dass Phytosterine, Phytosterinester, Phytostanole und Phytostanolester entsprechend der Entscheidung 2000/500/EG der Kommission vom 24. Juli 2000 über die Genehmigung des Inverkehrbringens von „gelben Streichfetten mit Phytosterinesterzusatz“ als neuartige Lebensmittel oder neuartige Lebensmittelzutaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ zu kennzeichnen sind. Der Ausschuss erklärte auch, es gebe keinen Nachweis, dass die Aufnahme von mehr als 3 g/Tag einen weiteren Nutzen bringt und dass größere Mengen unerwünschte Wirkungen haben könnten, und es sei daher umsichtig, nicht mehr als 3 g/Tag an Pflanzensterinen aufzunehmen.
- (3) Deshalb sollten Erzeugnisse, die Phytosterine/Phytostanole enthalten, in einzelnen Portionen mit entweder höchstens 3 g oder höchstens 1 g an als freie Phytosterine/Phytostanole berechneten Phytosterinen/Phytostanolen angeboten werden. Andernfalls sollten eindeutige Angaben darüber gemacht werden, was mit einer Standardportion des Lebensmittels — ausgedrückt in g oder ml — gemeint ist und wieviel als freie Phytosterine/Phytostanole berechnete Phytosterine/Phytostanole in einer solchen Portion enthalten sind. In jedem Fall sollte die Zusammensetzung und die Kennzeichnung von

Erzeugnissen den Verbrauchern ermöglichen, ihren Verzehr an Phytosterinen/Phytostanolen durch die Verwendung von entweder einer Portion mit höchstens 3 g oder drei Portionen mit höchstens 1 g des Stoffes zu beschränken.

- (4) Zum besseren Verbraucherverständnis ist es angezeigt, auf der Etikettierung den Begriff „Phyto“ durch den Begriff „Pflanzen“ zu ersetzen.
- (5) Nach der Entscheidung 2000/500/EG dürfen gelben Streichfetten bestimmte Phytosterinester zugesetzt werden. Es gelten besondere Etikettierungsanforderungen, die gewährleisten sollen, dass das Erzeugnis seine Zielgruppe — Personen, die ihren Cholesterinspiegel im Blut senken möchten — erreicht.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für Lebensmittel und Lebensmittelzutaten, denen Phytosterine, Phytosterinester, Phytostanole oder Phytostanolester zugesetzt wurden.

Artikel 2

Zu Etikettierungszwecken werden Phytosterine, Phytosterinester, Phytostanole und Phytostanolester als „Pflanzensterin“, „Pflanzensterinester“, „Pflanzenstanol“ bzw. „Pflanzenstanolester“ oder ggf. in deren jeweiliger Pluralform bezeichnet.

Unbeschadet sonstiger gemeinschaftsrechtlicher oder einzelstaatlicher Bestimmungen über die Etikettierung von Lebensmitteln gelten folgende Anforderungen für die Etikettierung von Lebensmitteln oder Lebensmittelzutaten, denen Phytosterine, Phytosterinester, Phytostanole oder Phytostanolester zugesetzt wurden:

1. In unmittelbarer Nähe des Namens, unter dem das Erzeugnis verkauft wird, ist gut sicht- und lesbar der Hinweis „mit Pflanzensterin-/Pflanzenstanolzusatz“ anzubringen.
2. Die Menge an zugesetzten Phytosterinen, Phytosterinestern, Phytostanolen oder Phytostanolestern (Angabe in % oder der freien Pflanzensterine/Pflanzenstanole je 100 g oder 100 ml des Lebensmittels) muss im Zutatenverzeichnis aufgeführt sein.

⁽¹⁾ ABl. L 109 vom 6.5.2000, S. 29.

⁽²⁾ ABl. L 308 vom 25.11.2003, S. 15.

⁽³⁾ ABl. L 200 vom 8.8.2000, S. 59.

3. Es muss darauf hingewiesen werden, dass das Erzeugnis ausschließlich für Personen bestimmt ist, die ihren Cholesterinspiegel im Blut senken möchten.
4. Es muss darauf hingewiesen werden, dass Patienten, die Arzneimittel zur Senkung des Cholesterinspiegels einnehmen, das Erzeugnis nur unter ärztlicher Aufsicht zu sich nehmen sollten.
5. Es muss gut sicht- und lesbar der Hinweis angebracht werden, dass das Erzeugnis möglicherweise für schwangere und stillende Frauen sowie Kinder unter fünf Jahren nicht geeignet ist.
6. Es ist der Ratschlag einzufügen, das Erzeugnis als Bestandteil einer ausgewogenen und abwechslungsreichen Ernährung zu verwenden, zu der auch zur Aufrechterhaltung des Carotinoid-Spiegels der regelmäßige Verzehr von Obst und Gemüse zählt.
7. Im selben Sichtfeld, das den unter Nummer 3 genannten Hinweis enthält, ist darauf hinzuweisen, dass die Aufnahme von mehr als 3 g/Tag an zugesetzten Pflanzensterinen/Pflanzenstanolen vermieden werden sollte.

8. Es ist eine Definition einer Portion des betreffenden Lebensmittels oder der Lebensmittelzutat (vorzugsweise in g oder ml) anzubringen und die Menge an Pflanzensterinen/Pflanzenstanolen anzugeben, die in einer Portion enthalten ist.

Artikel 3

Lebensmittel und Lebensmittelzutaten mit Phytostanolesterzusatz, die in der Gemeinschaft bereits auf dem Markt sind, sowie „gelbe Streichfette mit Phytosterinesterzusatz“, die nach der Entscheidung 2000/500/EG zugelassen sind, müssen — sofern sie ab sechs Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung hergestellt werden, gemäß den Bestimmungen des Artikels 2 etikettiert sein.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission

David BYRNE

Mitglied der Kommission

VERORDNUNG (EG) Nr. 609/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004

zur Festlegung der Produktionserstattung bei der Verwendung von Weißzucker durch die chemische Industrie

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 des Rates vom 19. Juni 2001 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 kann beschlossen werden, für Erzeugnisse nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a) und f) und für Sirupe nach Buchstabe d) sowie für chemisch reine Fruktose (Lävulose) des KN-Codes 1702 50 00 als Zwischenprodukt, die sich in einer der Situationen gemäß Artikel 23 Absatz 2 EG-Vertrag befinden und zur Herstellung bestimmter Erzeugnisse der chemischen Industrie verwendet werden, Produktionserstattungen zu gewähren.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 1265/2001 der Kommission vom 27. Juni 2001 mit Durchführungsbestimmungen für die Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 des Rates über die Gewährung der Produktionserstattung bei der Verwendung von bestimmten Erzeugnissen des Zuckerssektors in der chemischen Industrie ⁽²⁾ enthält die Bestimmungen zur Festsetzung der Produktionserstattungen und nennt die chemischen Erzeugnisse, bei deren Herstellung die Gewährung der Produktionserstattung für die bei dieser Herstellung verwendeten Grunderzeugnisse zulässig ist. Gemäß den Artikeln 5, 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 1265/2001 leitet sich die Produktionserstattung für Rohzucker, Saccharosesirupe und Isoglukose in unverarbeitetem Zustand zu den für jedes dieser Grunderzeugnisse spezifischen Bedingungen von der für Weißzucker festgesetzten Erstattung ab.
- (3) Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1265/2001 wird die Produktionserstattung für Weißzucker monatlich für einen Zeitraum festgesetzt, der jeweils am ersten

Tag eines Monats beginnt. Ändern sich die Preise für Gemeinschaftszucker und/oder die Weltmarktpreise für Zucker in dem entsprechenden Zeitraum beträchtlich, so kann die Erstattung angepasst werden. In Anwendung dieser Bestimmungen wird die Produktionserstattung gemäß Artikel 1 für den ebenfalls dort genannten Zeitraum festgelegt.

- (4) Aufgrund der Änderung der Definition von Weiß- und Rohzucker gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a) und b) der Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 fällt Zucker mit Zusatz von Aroma-, Farb- oder anderen Stoffen nicht mehr unter diese Rubrik und ist daher als „anderer Zucker“ zu betrachten. Gemäß Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 1265/2001 kommen diese Zuckersorten jedoch als Grunderzeugnisse für eine Produktionserstattung in Frage. Zur Festsetzung der Produktionserstattung für diese Erzeugnisse sollte daher eine auf ihrem Saccharosegehalt beruhende Berechnungsmethode eingeführt werden.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Produktionserstattung für Weißzucker gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1265/2001 wird auf 45,414 EUR/100 kg netto festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 2004 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 178 vom 30.6.2001, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 39/2004 der Kommission (ABl. L 6 vom 10.1.2004, S. 16).

⁽²⁾ ABl. L 178 vom 30.6.2001, S. 63.

VERORDNUNG (EG) Nr. 610/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004
zur Festsetzung der im Sektor Reis geltenden Einfuhrzölle

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3072/95 des Rates vom 22. Dezember 1995 über die gemeinsame Marktorganisation für Reis ⁽¹⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1503/96 der Kommission vom 29. Juli 1996 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 3072/95 des Rates betreffend die Erhebung von Einfuhrzöllen im Reissektor ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 3072/95 werden bei der Einfuhr der in Artikel 1 derselben Verordnung genannten Erzeugnisse die Zölle des Gemeinsamen Zolltarifs erhoben. Bei den Erzeugnissen von Absatz 2 desselben Artikels entsprechen die Zölle jedoch dem bei ihrer Einfuhr geltenden Interventionspreis, erhöht bei der Einfuhr von geschältem oder vollständig geschliffenem Reis um einen bestimmten Prozentsatz und vermindert um den Einfuhrpreis. Dieser Zoll darf jedoch den Satz des Gemeinsamen Zolltarifs nicht überschreiten.
- (2) Gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 3072/95 wird der cif-Einfuhrpreis unter Zugrundelegung der repräsentativen Preise des betreffenden Erzeugnisses auf dem Weltmarkt oder auf dem gemeinschaftlichen Einfuhrmarkt berechnet.
- (3) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1503/96 wurden die Durchführungsbestimmungen erlassen, die sich auf die Verordnung (EG) Nr. 3072/95 beziehen und die im Sektor Reis geltenden Zölle betreffen.

- (4) Die Einfuhrzölle gelten, bis eine Neufestsetzung in Kraft tritt, außer wenn in den zwei Wochen vor der folgenden Festsetzung keine Notierung in der Referenzquelle gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1503/96 vorliegt.
- (5) Damit sich die Einfuhrzölle reibungslos anwenden lassen, sollten zu ihrer Berechnung die in einem Bezugszeitraum festgestellten Marktkurse zugrunde gelegt werden.
- (6) Die Anwendung des Artikels 4 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Verordnung (EG) Nr. 1503/96 hat die Anpassung der Zölle, die am 15. Mai 2003 durch die Verordnung (EG) Nr. 832/2003 der Kommission ⁽³⁾ festgesetzt worden sind, gemäß den Anhängen der vorliegenden Verordnung zur Folge —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Sektor Reis gemäß Artikel 11 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 3072/95 anwendbaren Einfuhrzölle werden gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1503/96 angepasst und in Anhang I unter Zugrundelegung der im Anhang II angegebenen Bestandteile festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 2004 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft

⁽¹⁾ ABl. L 329 vom 30.12.1995, S. 18. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 411/2002 (AbL. L 62 vom 5.3.2002, S. 27).

⁽²⁾ ABl. L 189 vom 30.7.1996, S. 71. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2294/2003 (AbL. L 340 vom 24.12.2003, S. 12).

⁽³⁾ ABl. L 120 vom 15.5.2003, S. 15.

ANHANG I

Festsetzung der Einfuhrzölle für Reis und Bruchreis

(in EUR/t)

KN-Code	Zoll (7)				
	Drittländer (außer AKP-Staaten und Bangladesch) (2)	AKP-Staaten (1) (2) (3)	Bangladesch (4)	Basmati Indien und Pakistan (6)	Ägypten (8)
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

(1) Bei der Einfuhr von Reis mit Ursprung in den AKP-Staaten gilt der im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2286/2002 des Rates (ABl. L 348 vom 21.12.2002, S. 5) und der geänderten Verordnung (EG) Nr. 638/2003 der Kommission (ABl. L 93 vom 10.4.2003, S. 3) festgelegte Zoll.

(2) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1706/98 wird bei der unmittelbaren Einfuhr von Erzeugnissen mit Ursprung in den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean in das überseeische Departement Réunion kein Zoll erhoben.

(3) Der bei der Einfuhr von Reis in das überseeische Departement Réunion zu erhebende Zoll ist in Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 3072/95 festgesetzt.

(4) Bei der Einfuhr von Reis, ausgenommen Bruchreis (KN-Code 1006 40 00), mit Ursprung in Bangladesch gilt der im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 3491/90 des Rates (ABl. L 337 vom 4.12.1990, S. 1) und der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 862/91 der Kommission (ABl. L 88 vom 9.4.1991, S. 7) festgelegte Zoll.

(5) Gemäß Artikel 101 Absatz 1 des geänderten Beschlusses 91/482/EWG des Rates (ABl. L 263 vom 19.9.1991, S. 1) werden Erzeugnisse mit Ursprung in überseeischen Ländern und Gebieten zollfrei eingeführt.

(6) Für geschälten Reis der Sorte Basmati, der seinen Ursprung in Indien und Pakistan hat, wird eine Ermäßigung um 250 EUR/t berücksichtigt (Artikel 4a der geänderten Verordnung (EG) Nr. 1503/96).

(7) Zollsatz des Gemeinsamen Zolltarifs.

(8) Bei der Einfuhr von Reis mit Ursprung in und Herkunft aus Ägypten gilt der im Rahmen der Verordnungen (EG) Nr. 2184/96 des Rates (ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 1) und (EG) Nr. 196/97 der Kommission (ABl. L 31 vom 1.2.1997, S. 53) festgelegte Zoll.

ANHANG II

Berechnung des im Sektor Reis zu erhebenden Einfuhrzolls

	Paddy	Indica		Japonica		Reisbruch
		Geschält	Geschliffen	Geschält	Geschliffen	
1. Einfuhrzoll (EUR/t)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Berechnungsbestandteile						
a) cif-Preis Arag (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) fob-Preis (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Frachtkosten (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Quelle	—	USDA und Operator	USDA und Operator	Operator	Operator	—

(¹) Zollsatz des Gemeinsamen Zolltarifs.

VERORDNUNG (EG) Nr. 611/2004 DER KOMMISSION
vom 31. März 2004
zur Festsetzung der im Sektor Getreide geltenden Zölle

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 des Rates vom 30. Juni 1992 über die gemeinsame Marktorganisation für Getreide ⁽¹⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1249/96 der Kommission vom 28. Juni 1996 mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 des Rates hinsichtlich der im Sektor Getreide geltenden Zölle ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 2 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 werden bei der Einfuhr der in Artikel 1 derselben Verordnung genannten Erzeugnisse die Zölle des gemeinsamen Zolltarifs erhoben. Bei den Erzeugnissen von Absatz 2 desselben Artikels entsprechen die Zölle jedoch dem bei ihrer Einfuhr geltenden Interventionspreis, erhöht um 55 % und vermindert um den auf die betreffende Lieferung anwendbaren cif-Einfuhrpreis. Dieser Zollsatz darf jedoch den Zoll des Gemeinsamen Zolltarifs nicht überschreiten.
- (2) Gemäß Artikel 10 Absatz 3 der genannten Verordnung wird der cif-Einfuhrpreis unter Zugrundelegung der für das betreffende Erzeugnis geltenden repräsentativen Weltmarktpreise berechnet.

- (3) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1249/96 wurden die Durchführungsbestimmungen erlassen, die sich auf die Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 beziehen und die im Sektor Getreide geltenden Zölle betreffen.
- (4) Die Einfuhrzölle gelten, bis eine Neufestsetzung in Kraft tritt.
- (5) Damit sich die Einfuhrzölle reibungslos anwenden lassen, sollten ihrer Berechnung die in repräsentativen Bezugszeiträumen festgestellten Marktkurse zugrunde gelegt werden.
- (6) Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1249/96 hat die Festsetzung der Zölle gemäß dem Anhang I zur vorliegenden Verordnung zur Folge —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Sektor Getreide gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 anwendbaren Zölle werden in Anhang I unter Zugrundelegung der im Anhang II derselben Verordnung angegebenen Bestandteile festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 2004 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. März 2004

Für die Kommission
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft

⁽¹⁾ ABl. L 181 vom 1.7.1992, S. 21. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1104/2003 (AbL. L 158 vom 27.6.2003, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 161 vom 29.6.1996, S. 125. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1110/2003 (AbL. L 158 vom 27.6.2003, S. 12).

ANHANG I

Die im Sektor Getreide gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 geltenden Zölle

KN-Code	Warenbezeichnung	Einfuhrzoll ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	Hartweizen hoher Qualität	0,00
	mittlerer Qualität	0,00
	niederer Qualität	0,00
1001 90 91	Weichweizen, zur Aussaat	0,00
ex 1001 90 99	Weichweizen hoher Qualität, anderer als zur Aussaat	0,00
1002 00 00	Roggen	19,42
1005 10 90	Mais, zur Aussaat, anderer als Hybridmais	23,89
1005 90 00	Mais, anderer als zur Aussaat ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Körner-Sorghum, zur Aussaat, anderer als Hybrid-Körner-Sorghum	19,42

⁽¹⁾ Für Ware, die über den Atlantik oder durch den Suez-Kanal nach der Gemeinschaft geliefert wird (siehe Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96), kann der Zoll ermäßigt werden um

— 3 EUR/t, wenn sie in einem Hafen im Mittelmeerraum entladen wird, oder

— 2 EUR/t, wenn sie in einem Hafen in Irland, im Vereinigten Königreich, in Dänemark, Schweden, Finnland oder an der Atlantikküste der Iberischen Halbinsel entladen wird.

⁽²⁾ Der Zoll kann pauschal um 24 EUR/t ermäßigt werden, wenn die Bedingungen nach Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96 erfüllt sind.

ANHANG II

Berechnungsbestandteile

(Zeitraum vom 15. März 2004 bis 31. März 2004)

1. Durchschnittswerte für den im Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96 genannten Bezugszeitraum:

Börsennotierungen	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Erzeugnis (% Eiweiß, 12 % Feuchtigkeit)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	mittlere Qualität (*)	niedere Qualität (**)	US barley 2
Notierung (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Golf-Prämie (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Prämie/Große Seen (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Negative Prämie von 10 EUR/t (Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96).

(**) Negative Prämie von 30 EUR/t (Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96).

(***) Positive Prämie von 14 EUR/t inbegriffen (Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96).

(****) Fob Duluth.

2. Durchschnittswerte für den im Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96 genannten Bezugszeitraum:

Fracht/Kosten: Golf von Mexiko-Rotterdam: 33,83 EUR/t. Große Seen-Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Zuschüsse gemäß Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 12 der Verordnung (EG) Nr. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
0,00 EUR/t (SRW2).

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 8. März 2004

zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie sind, das Änderungsprotokoll zu diesem Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft zu ratifizieren oder diesem beizutreten

(2004/294/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 61 Buchstabe c) und Artikel 67 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Absatz 3 Unterabsatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

mit Zustimmung des Europäischen Parlaments ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie, geändert durch das Zusatzprotokoll vom 28. Januar 1964 und durch das Protokoll vom 16. November 1982 (nachstehend „Pariser Übereinkommen“ genannt), wurde zur Verbesserung der Entschädigung von Opfern nuklearer Unfälle ausgehandelt. Es sieht die Erhöhung der Haftungsgrenze und die Ausweitung der nuklearen Haftungsregelung auf Umweltschäden vor.
- (2) Im Einklang mit den Verhandlungsdirektiven des Rates vom 13. September 2002 hat die Kommission im Namen der Gemeinschaft in den Bereichen, die in die Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft fallen, das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen ausgehandelt. Die Verhandlungsdirektiven des Rates sahen jedoch nicht die Aushandlung einer Klausel vor, die den Beitritt der Gemeinschaft zum Protokoll erlauben würde.
- (3) Das Protokoll wurde endgültig von den Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens angenommen. Der Wortlaut des Protokolls entspricht den vom Rat erteilten Verhandlungsdirektiven.
- (4) Die Zuständigkeit der Gemeinschaft bei der Änderung des Artikels 13 des Pariser Übereinkommens ist ausschließlich, soweit diese Änderung die mit der

Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen ⁽²⁾ aufgestellten Regelungen berührt. Die Mitgliedstaaten behalten ihre Zuständigkeit für die durch das Protokoll erfassten Themenbereiche, von denen das Gemeinschaftsrecht nicht berührt wird. Angesichts des Gegenstands und des Ziels des Änderungsprotokolls kann die Annahme der Bestimmungen des Protokolls, die unter die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, nicht von den Bestimmungen, die unter die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, getrennt werden.

- (5) Das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen ist von besonderer Bedeutung für die Interessen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, denn es erlaubt die Verbesserung der Entschädigungsregelung bei nuklearen Unfällen.
- (6) Das Protokoll ⁽³⁾ wurde gemäss dem Beschluss 2003/882/EG des Rates am 12. Februar 2004 von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, unter Abschlussvorbehalt im Namen der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet.
- (7) Das Pariser Übereinkommen und dessen Änderungsprotokoll stehen nicht der Beteiligung regionaler Organisationen offen. Aus diesem Grund ist die Gemeinschaft nicht in der Lage, das Protokoll zu unterzeichnen und zu ratifizieren oder diesem beizutreten. Unter diesen Umständen erscheint es gerechtfertigt, dass die Mitgliedstaaten in einem besonderen Ausnahmefall das Protokoll im Interesse der Gemeinschaft ratifizieren oder diesem beitreten.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 26. Februar 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 338 vom 23.12.2003, S. 32.

- (8) Drei Mitgliedstaaten, nämlich Irland, Luxemburg und Österreich sind jedoch nicht Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens. In Anbetracht der Tatsache, dass das Protokoll das Pariser Übereinkommen ändert, dass die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 den Mitgliedstaaten, die durch dieses Übereinkommen gebunden sind, ermöglicht, weiterhin dessen Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit anzuwenden, und dass das Protokoll die Vorschriften dieses Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit nicht grundlegend ändert, ist es sachlich gerechtfertigt, dass diese Entscheidung nur an diejenigen Mitgliedstaaten gerichtet ist, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind. Somit werden sich Irland, Luxemburg und Österreich weiterhin auf die Gemeinschaftsbestimmungen in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 stützen, und diese in dem Bereich zur Anwendung bringen, der unter das Pariser Übereinkommen und das Protokoll zur Änderung dieses Übereinkommens fällt.
- (9) Daher sollten die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft und unter Einhaltung der in dieser Entscheidung festgelegten Bedingungen ratifizieren oder diesem beitreten. Durch diese Unterzeichnung oder diesen Beitritt wird die Position Irlands, Luxemburgs und Österreichs nicht berührt.
- (10) Folglich ist die Anwendung der Bestimmungen des Protokolls für die Europäische Gemeinschaft auf die Mitgliedstaaten beschränkt, die gegenwärtig Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, ohne dass dadurch die Position Irlands, Luxemburgs und Österreichs berührt wird.
- (11) Für das Vereinigte Königreich und Irland ist die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 bindend; sie beteiligen sich daher an der Annahme dieser Entscheidung.
- (12) Dänemark beteiligt sich gemäß den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft beigefügten Protokolls über die Position Dänemarks nicht an der Annahme dieser Entscheidung, die für Dänemark somit nicht bindend oder anwendbar ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Gemeinschaft ratifizieren die Mitgliedstaaten, die gegenwärtig Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, im Interesse der Europäischen

Gemeinschaft das Änderungsprotokoll zu diesem Übereinkommen oder treten diesem bei. Durch diese Ratifizierung oder diesen Beitritt wird die Position Irlands, Luxemburgs und Österreichs nicht berührt.

(2) Der Wortlaut des Änderungsprotokolls zum Pariser Übereinkommen ist dieser Entscheidung beigefügt.

(3) Im Sinne dieser Entscheidung bezeichnet der Ausdruck „Mitgliedstaat“ alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Dänemark, Irland, Luxemburg und Österreich.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die Urkunden über ihre Ratifizierung des Protokolls oder den Beitritt zum Protokoll gleichzeitig innerhalb eines angemessenen Zeitraums und möglichst vor dem 31. Dezember 2006 beim Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung zu hinterlegen.

(2) Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, nehmen vor dem 1. Juli 2006 im Rat zusammen mit der Kommission einen Informationsaustausch über den Termin vor, zu dem ihres Erachtens ihre parlamentarischen Verfahren zur Ratifikation oder zum Beitritt abgeschlossen sein werden. Auf dieser Grundlage werden der Zeitpunkt und die Einzelheiten der gleichzeitigen Hinterlegung festgelegt.

Artikel 3

Wenn die Mitgliedstaaten das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen ratifizieren oder diesem beitreten, unterrichten sie den Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung schriftlich davon, dass die Ratifizierung oder der Beitritt gemäß dieser Entscheidung erfolgt ist.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 8. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

D. AHERN

PROTOKOLL**zur Änderung des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982**

DIE REGIERUNGEN der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, des Königreichs Spanien, der Republik Finnland, der Französischen Republik, der Hellenischen Republik, der Italienischen Republik, des Königreichs Norwegen, des Königreichs der Niederlande, der Portugiesischen Republik, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, der Republik Slowenien, des Königreichs Schweden, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Türkei —

IN DER ERWÄGUNG, dass es wünschenswert ist, das im Rahmen der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit, nunmehr Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, am 29. Juli 1960 in Paris geschlossene Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des am 28. Januar 1964 in Paris unterzeichneten Zusatzprotokolls und des am 16. November 1982 in Paris unterzeichneten Protokolls zu ändern —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

I.

Das Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982 wird wie folgt geändert:

A. Artikel 1 Absatz a) Ziffern i) und ii) erhält folgende Fassung:

- „i) ‚nukleares Ereignis‘ jedes einen nuklearen Schaden verursachende Geschehnis oder jede Reihe solcher aufeinander folgender Geschehnisse desselben Ursprungs;
- ii) ‚Kernanlage‘ Reaktoren, ausgenommen solche, die Teil eines Beförderungsmittels sind; Fabriken für die Erzeugung oder Bearbeitung von Kernmaterialien; Fabriken zur Trennung der Isotope von Kernbrennstoffen; Fabriken für die Aufarbeitung bestrahlter Kernbrennstoffe; Einrichtungen für die Lagerung von Kernmaterialien, ausgenommen die Lagerung solcher Materialien während der Beförderung; Anlagen zur Endlagerung von Kernmaterialien; alle Reaktoren, Fabriken, Einrichtungen oder Anlagen, die außer Betrieb genommen werden, sowie sonstige Anlagen, in denen sich Kernbrennstoffe oder radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle befinden und die vom Direktionsausschuss für Kernenergie der Organisation (im Folgenden ‚Direktionsausschuss‘ genannt) jeweils bestimmt werden; jede Vertragspartei kann bestimmen, dass zwei oder mehr Kernanlagen eines einzigen Betreibers, die sich auf demselben Gelände befinden, zusammen mit anderen Anlagen auf diesem Gelände, in denen sich Kernbrennstoffe oder radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle befinden, als eine einzige Kernanlage behandelt werden;“

B. In Artikel 1 Absatz a) werden vier neue Ziffern vii), viii), ix) und x) hinzugefügt, und zwar wie folgt:

- „vii) ‚nuklearer Schaden‘
 - 1. Tötung oder Verletzung eines Menschen;
 - 2. Verlust von oder Schaden an Vermögenswertensowie folgender Schaden in dem durch das Recht des zuständigen Gerichts festgelegten Ausmaß:
- 3. jeder immaterielle Schaden aufgrund des unter Nummer 1 oder 2 aufgeführten Verlusts oder Schadens, soweit er unter diesen Nummern nicht erfasst ist, wenn davon jemand betroffen ist, der hinsichtlich eines solchen Verlusts oder Schadens anspruchsberechtigt ist;
- 4. die Kosten von Maßnahmen zur Wiederherstellung geschädigter Umwelt, sofern diese Schädigung nicht unerheblich ist, wenn solche Maßnahmen tatsächlich ergriffen werden oder ergriffen werden sollen, und soweit diese Kosten nicht durch Nummer 2 erfasst werden;
- 5. entgangener Gewinn aus einem unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse an der Nutzung oder dem Genuss der Umwelt, der infolge einer beträchtlichen Umweltschädigung eingetreten ist, soweit dieser Einkommensverlust nicht durch Nummer 2 erfasst wird;
- 6. die Kosten von Vorsorgemaßnahmen und anderer Verlust oder Schaden, die infolge solcher Maßnahmen eingetreten sind;

bei den Nummern 1 bis 5 gilt dies, soweit der Verlust oder Schaden von ionisierender Strahlung herrührt oder darauf beruht, die von einer Strahlenquelle innerhalb einer Kernanlage oder von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen in einer Kernanlage oder von Kernmaterialien, die von einer Kernanlage kommen, dort ihren Ursprung haben oder an sie gesandt werden, ausgeht, unabhängig davon, ob der Verlust oder Schaden von den radioaktiven Eigenschaften solcher Materialien oder einer Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften des betreffenden Materials herrührt;

- viii) ‚Maßnahmen zur Wiederherstellung‘ angemessene Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden des Staates, in dem sie ergriffen wurden, genehmigt wurden und die auf eine Wiederherstellung oder Erneuerung geschädigter oder zerstörter Teile der Umwelt, oder, sofern angemessen, auf ein Einbringen eines entsprechenden Ersatzes dieser Teile der Umwelt gerichtet sind. Die Gesetzgebung des Staates, in dem der Schaden eingetreten ist, legt fest, wer befugt ist, solche Maßnahmen zu ergreifen;
- ix) ‚Vorsorgemaßnahmen‘ angemessene Maßnahmen, die von jemandem nach einem nuklearen Ereignis oder einem Geschehnis, das zu einer ernsten und unmittelbaren Gefahr eines nuklearen Schadens führt, ergriffen werden, um nuklearen Schaden im Sinne des Absatzes a) Ziffer vii) Nummern 1 bis 5 zu verhindern oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörden, wenn das Recht des Staates, in dem die Maßnahmen ergriffen werden, eine Genehmigung vorschreibt;
- x) ‚angemessene Maßnahmen‘ solche Maßnahmen, die nach dem Recht des zuständigen Gerichts als geeignet und verhältnismäßig gelten, wobei alle Umstände berücksichtigt werden, wie beispielsweise
 1. Art und Umfang des eingetretenen nuklearen Schadens oder, im Fall von Vorsorgemaßnahmen, Art und Ausmaß des Schadensrisikos;
 2. die im Zeitpunkt der Ergreifung solcher Maßnahmen bestehende Erfolgsaussicht und
 3. das zweckdienliche wissenschaftliche und technische Fachwissen.“

C. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

- a) Dieses Übereinkommen gilt für nuklearen Schaden, der im Hoheitsgebiet oder in nach dem Völkerrecht festgelegten Meereszonen
 - i) einer Vertragspartei;
 - ii) eines Nichtvertragsstaats, der im Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses Vertragspartei des Wiener Übereinkommens vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden sowie der für diese Vertragspartei in Kraft befindlichen Änderungen und des Gemeinsamen Protokolls vom 21. September 1988 über die Anwendung des Wiener Übereinkommens und des Pariser Übereinkommens ist, vorausgesetzt jedoch, dass die Vertragspartei des Pariser Übereinkommens, in deren Hoheitsgebiet die Anlage des haftenden Betreibers gelegen ist, eine Vertragspartei des Gemeinsamen Protokolls ist;
 - iii) eines Nichtvertragsstaats, der im Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses in seinem Hoheitsgebiet oder in seinen nach dem Völkerrecht festgelegten Meereszonen keine Kernanlage besitzt;
 - iv) eines sonstigen Nichtvertragsstaats, in dem im Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses Rechtsvorschriften über die Haftung für nuklearen Schaden in Kraft sind, die entsprechende Leistungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit bieten und die auf Grundsätzen beruhen, die mit denen dieses Übereinkommens identisch sind, darunter verschuldensunabhängige Haftung des haftenden Betreibers, ausschließliche Haftung des Betreibers oder eine Vorschrift mit derselben Wirkung, ausschließliche Zuständigkeit des zuständigen Gerichts, gleiche Behandlung aller Opfer eines nuklearen Ereignisses, Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen, freier Transfer von Schadensersatzleistungen, Zinsen und Kosten,oder — außer im Hoheitsgebiet von nicht unter den Ziffern ii) bis iv) genannten Nichtvertragsstaaten — an Bord eines Schiffes oder Luftfahrzeugs eintritt, das von einer Vertragspartei oder einem der unter den Ziffern ii) bis iv) genannten Nichtvertragsstaaten registriert wurde.
- b) Dieser Artikel hindert eine Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Betreibers gelegen ist, nicht daran, in ihrer Gesetzgebung einen weiteren Anwendungsbereich dieses Übereinkommens vorzusehen.“

D. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

- a) Der Betreiber einer Kernanlage haftet gemäß diesem Übereinkommen für nuklearen Schaden, ausgenommen
 - i) Schaden an der Kernanlage selbst und anderen Kernanlagen, einschließlich der im Bau befindlichen, die sich auf dem Gelände der erstgenannten befinden, und
 - ii) Schaden an Vermögenswerten auf demselben Gelände, die im Zusammenhang mit der einen oder der anderen Anlage verwendet werden oder verwendet werden sollen,

wenn sich herausstellt, dass dieser Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist, das in der Kernanlage eingetreten oder auf aus der Kernanlage stammende Kernmaterialien zurückzuführen ist, soweit Artikel 4 nichts anderes bestimmt.

- b) Wird der nukleare Schaden gemeinsam durch ein nukleares und ein nichtnukleares Ereignis verursacht, so gilt der Teil des Schadens, der durch das nichtnukleare Ereignis verursacht worden ist, soweit er sich von dem durch das nukleare Ereignis verursachten nuklearen Schaden nicht hinreichend sicher trennen lässt, als durch das nukleare Ereignis verursacht. Ist der nukleare Schaden gemeinsam durch ein nukleares Ereignis und eine nicht unter dieses Übereinkommen fallende ionisierende Strahlung verursacht worden, so wird durch dieses Übereinkommen die Haftung von Personen hinsichtlich dieser ionisierenden Strahlung weder eingeschränkt noch anderweitig berührt.“
- E. In Artikel 4 werden die Absätze c) und d) als Absätze d) und e) neu nummeriert und ein neuer Absatz c) mit folgendem Wortlaut eingefügt:
- „c) Die Übertragung der Haftung auf den Betreiber einer anderen Kernanlage gemäß den Absätzen a) Ziffern i) und ii) und b) Ziffern i) und ii) ist nur möglich, wenn dieser Betreiber ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse an den beförderten Kernmaterialien hat.“
- F. Artikel 5 Absätze b) und d) erhält folgende Fassung:
- „b) Wird jedoch ein nuklearer Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht, das in einer Kernanlage eintritt und nur mit Kernmaterialien im Zusammenhang steht, die dort in Verbindung mit ihrer Beförderung gelagert werden, so haftet der Betreiber dieser Kernanlage nicht, sofern gemäß Artikel 4 ein anderer Betreiber oder ein Dritter haftet.
- c) Haften gemäß diesem Übereinkommen mehrere Betreiber von Kernanlagen für einen nuklearen Schaden, so haften sie als Gesamtschuldner; ergibt sich jedoch die Haftung als Folge eines nuklearen Schadens, der durch ein nukleares Ereignis im Zusammenhang mit Kernmaterialien im Verlauf einer Beförderung auf ein und demselben Beförderungsmittel oder bei einer mit der Beförderung in Verbindung stehenden Lagerung in ein und derselben Kernanlage verursacht worden ist, so bemisst sich der Gesamtbetrag, bis zu dem die Betreiber haften, nach dem höchsten Betrag, der gemäß Artikel 7 für einen von ihnen festgesetzt ist. Keinesfalls kann die Haftung eines einzelnen Betreibers für ein nukleares Ereignis über den für ihn gemäß Artikel 7 festgesetzten Betrag hinausgehen.“
- G. Artikel 6 Absätze c) und e) erhält folgende Fassung:
- „c) i) Nicht berührt durch dieses Übereinkommen wird die Haftung
1. einer natürlichen Person, die durch eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung einen durch ein nukleares Ereignis entstandenen nuklearen Schaden verursacht hat, für den der Betreiber gemäß Artikel 3 a oder Artikel 9 nicht nach diesem Übereinkommen haftet;
 2. eines zum Betrieb eines Reaktors, der Teil eines Beförderungsmittels ist, ordnungsgemäß Befugten für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten nuklearen Schaden, sofern nicht ein Betreiber für diesen Schaden gemäß Artikel 4 Absatz a) Ziffer iii) oder Absatz b) Ziffer iii) haftet.
- ii) Außerhalb dieses Übereinkommens haftet der Betreiber nicht für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten nuklearen Schaden.“
- „e) Weist der Betreiber nach, dass sich der nukleare Schaden ganz oder teilweise entweder aus grober Fahrlässigkeit des Geschädigten oder aus einer in Schädigungsabsicht begangenen Handlung oder Unterlassung dieser Person ergibt, so kann das zuständige Gericht, wenn das innerstaatliche Recht dies vorsieht, den Betreiber ganz oder teilweise von seiner Pflicht zum Ersatz des von dieser Person erlittenen Schadens befreien.“
- H. Artikel 7 erhält folgende Fassung:
- „Artikel 7
- a) Jede Vertragspartei sieht in ihrer Gesetzgebung vor, dass die Haftung des Betreibers für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten nuklearen Schaden mindestens 700 Mio. EUR beträgt.
- b) Ungeachtet des Absatzes a) dieses Artikels und ungeachtet des Artikels 21 Absatz c) kann jede Vertragspartei
- i) unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Kernanlage sowie der wahrscheinlichen Folgen eines von dieser ausgehenden nuklearen Ereignisses einen niedrigeren Haftungsbetrag für diese Anlage festsetzen, wobei jedoch ein so festgesetzter Betrag nicht weniger als 70 Mio. EUR betragen darf, und
 - ii) unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Kernmaterialien sowie der wahrscheinlichen Folgen eines von diesen ausgehenden nuklearen Ereignisses einen niedrigeren Haftungsbetrag für die Beförderung von Kernmaterialien festsetzen, wobei jedoch ein so festgesetzter Betrag nicht weniger als 80 Mio. EUR betragen darf.
- c) Der Ersatz für nukleare Schäden an den Beförderungsmitteln, auf denen sich die betreffenden Kernmaterialien zur Zeit des nuklearen Ereignisses befanden, darf nicht bewirken, dass die Haftung des Betreibers für andere nukleare Schäden auf einen Betrag vermindert wird, der niedriger als 80 Mio. EUR oder niedriger als ein durch die Gesetzgebung einer Vertragspartei festgesetzter höherer Betrag ist.
- d) Der gemäß Absatz a) oder b) dieses Artikels oder gemäß Artikel 21 Absatz c) für Betreiber von Kernanlagen im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei festgesetzte Haftungsbetrag sowie die gemäß Absatz c) des vorliegenden Artikels erlassenen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für die Haftung dieser Betreiber, unabhängig von dem Ort, an dem das nukleare Ereignis eintritt.

- e) Eine Vertragspartei kann die Durchfuhr von Kernmaterialien durch ihr Hoheitsgebiet davon abhängig machen, dass der Höchstbetrag der Haftung des betreffenden ausländischen Betreibers hinaufgesetzt wird, wenn sie der Auffassung ist, dass dieser Betrag die Risiken eines nuklearen Ereignisses im Verlauf dieser Durchfuhr nicht angemessen deckt. Jedoch darf der so hinaufgesetzte Höchstbetrag den Höchstbetrag der Haftung der Betreiber der in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Kernanlagen nicht übersteigen.
 - f) Absatz e) gilt nicht
 - i) für die Beförderung auf dem Seeweg, wenn aufgrund des Völkerrechts ein Recht, in dringenden Notfällen in die Häfen der betreffenden Vertragspartei einzulaufen, oder ein Recht der friedlichen Durchfahrt durch ihr Hoheitsgebiet besteht;
 - ii) für die Beförderung auf dem Luftweg, wenn aufgrund von Übereinkünften oder des Völkerrechts ein Recht besteht, das Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei zu überfliegen oder darin zu landen.
 - g) Sofern das Übereinkommen auf Nichtvertragsstaaten gemäß Artikel 2 Absatz a) Ziffer iv) anwendbar ist, kann eine Vertragspartei für nuklearen Schaden Haftungsbeträge festsetzen, die niedriger als die nach diesem Artikel oder nach Artikel 21 Absatz c) festgesetzten Mindestbeträge sind, soweit dieser Staat keine entsprechenden Vorteile auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gewährt.
 - h) Zinsen und Kosten, die von einem Gericht in einem Schadensersatzprozess aufgrund dieses Übereinkommens zugesprochen werden, gelten nicht als Schadensersatz im Sinne dieses Übereinkommens und sind vom Betreiber zusätzlich zu dem Betrag zu zahlen, für den er gemäß diesem Artikel haftet.
 - i) Die in diesem Artikel genannten Beträge können in die nationalen Währungen umgerechnet und dabei gerundet werden.
 - j) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass von einem nuklearen Ereignis Geschädigte ihre Schadensersatzansprüche geltend machen können, ohne verschiedene Verfahren je nach Herkunft der für den Schadensersatz zur Verfügung gestellten Mittel einleiten zu müssen.“
- I. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

- a) Der Anspruch auf Schadensersatz gemäß diesem Übereinkommen verjährt oder erlischt, wenn eine Klage
 - i) wegen Tötung oder Verletzung von Menschen nicht binnen dreißig Jahren nach dem nuklearen Ereignis;
 - ii) wegen anderer nuklearer Schäden nicht binnen zehn Jahren nach dem nuklearen Ereigniserhoben wird.
- b) Die innerstaatliche Gesetzgebung kann jedoch eine längere als die in Absatz a) Ziffern i) oder ii) genannte Frist festsetzen, wenn die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Betreibers gelegen ist, Maßnahmen zur Deckung der Haftpflicht dieses Betreibers im Fall von Schadensersatzklagen getroffen hat, die nach Ablauf der in Absatz a) Ziffern i) oder ii) genannten Frist während der Zeit der Verlängerung erhoben werden.
- c) Wenn jedoch eine längere Frist gemäß Absatz b) festgesetzt wird, darf durch während dieser Frist erhobene Klagen auf keinen Fall der Anspruch desjenigen auf Schadensersatz gemäß diesem Übereinkommen beeinträchtigt werden, der gegen den Betreiber
 - i) binnen dreißig Jahren wegen Tötung oder Verletzung eines Menschen;
 - ii) binnen zehn Jahren wegen anderen nuklearen SchadensKlage erhoben hat.
- d) Die innerstaatliche Gesetzgebung kann für das Erlöschen oder die Verjährung des Schadensersatzanspruchs eine Frist von mindestens drei Jahren von dem Zeitpunkt an festsetzen, in dem der Geschädigte von dem nuklearen Schaden und dem haftenden Betreiber Kenntnis hatte oder vernünftigerweise hätte haben müssen; jedoch dürfen die nach den Absätzen a) und b) festgesetzten Fristen nicht überschritten werden.
- e) In den Fällen des Artikels 13 Absatz f) Ziffer ii) unterliegt der Schadensersatzanspruch nicht der Verjährung oder dem Erlöschen, wenn binnen der in den Absätzen a), b) und d) vorgesehenen Frist
 - i) vor der Entscheidung des in Artikel 17 genannten Gerichtshofs eine Klage bei einem der Gerichte erhoben worden ist, unter denen der Gerichtshof wählen kann; erklärt der Gerichtshof ein anderes Gericht als dasjenige, bei dem diese Klage bereits erhoben worden ist, für zuständig, so kann er eine Frist bestimmen, binnen deren die Klage bei dem für zuständig erklärten Gericht zu erheben ist, oder
 - ii) bei einer beteiligten Vertragspartei der Antrag gestellt worden ist, die Bestimmung des zuständigen Gerichts durch den Gerichtshof gemäß Artikel 13 Absatz f) Ziffer ii) einzuleiten, und nach dieser Bestimmung binnen einer vom Gerichtshof festgesetzten Frist Klage erhoben wird.
- f) Soweit das innerstaatliche Recht nichts Gegenteiliges bestimmt, kann derjenige, der einen durch ein nukleares Ereignis verursachten nuklearen Schaden erlitten und binnen der in diesem Artikel vorgesehenen Frist Schadensersatzklage erhoben hat, zusätzliche Ansprüche wegen einer Vergrößerung des nuklearen Schadens nach Ablauf dieser Frist geltend machen, solange noch kein endgültiges Urteil vorliegt.“

J. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Der Betreiber haftet nicht für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten nuklearen Schaden, wenn dieses Ereignis unmittelbar auf einen bewaffneten Konflikt, Feindseligkeiten, einen Bürgerkrieg oder einen Aufstand zurückzuführen ist.“

K. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

- a) Zur Deckung der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftung ist der Betreiber zu verpflichten, eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit in der gemäß Artikel 7 Absätze a) oder b) oder Artikel 21 Absatz c) festgesetzten Höhe abzuschließen bzw. zu stellen und aufrechtzuerhalten; ihre Art und Bedingungen werden von der zuständigen Behörde bestimmt.
- b) Sofern die Haftung des Betreibers nicht betragsmäßig beschränkt ist, legt die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Betreibers gelegen ist, für die finanzielle Sicherheit des haftenden Betreibers einen Höchstbetrag fest, der nicht unter dem in Artikel 7 Absätze a) oder b) genannten Betrag liegen darf.
- c) Die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Betreibers gelegen ist, stellt die Leistung des Schadensersatzes, zu dem der Betreiber wegen eines nuklearen Schadens verpflichtet wurde, durch Bereitstellung der notwendigen Mittel in dem Maß sicher, wie die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit hierzu nicht zur Verfügung steht oder nicht ausreicht, und zwar bis zu einem Betrag, der nicht unter dem in Artikel 7 Absatz a) oder Artikel 21 Absatz c) genannten Betrag liegen darf.
- d) Kein Versicherer und kein anderer, der eine finanzielle Sicherheit erbringt, darf die in den Absätzen a) oder b) vorgesehene Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aussetzen oder beenden, ohne dies der zuständigen Behörde mindestens zwei Monate vorher schriftlich anzuzeigen; soweit sich diese Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit auf die Beförderung von Kernmaterialien bezieht, ist ihre Aussetzung oder Beendigung für die Dauer der Beförderung ausgeschlossen.
- e) Die aus Versicherung, Rückversicherung oder sonstiger finanzieller Sicherheit stammenden Beträge dürfen nur zum Ersatz eines Schadens herangezogen werden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist.“

L. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Der gemäß diesem Übereinkommen zu leistende Schadensersatz, die Versicherungs- und Rückversicherungsprämien sowie die gemäß Artikel 10 aus Versicherung, Rückversicherung oder sonstiger finanzieller Sicherheit stammenden Beträge und die in Artikel 7 Absatz h) angeführten Zinsen und Kosten sind zwischen den Währungsgebieten der Vertragsparteien frei transferierbar.“

M. Artikel 13 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Artikel 13

- a) Sofern dieser Artikel nichts anderes bestimmt, sind für Klagen gemäß den Artikeln 3, 4 und 6 Absatz a) nur die Gerichte derjenigen Vertragspartei zuständig, in deren Hoheitsgebiet das nukleare Ereignis eingetreten ist.
- b) Tritt ein nukleares Ereignis innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone einer Vertragspartei ein oder, wenn eine solche Zone nicht festgelegt wurde, in einem nicht über die Grenzen einer ausschließlichen Wirtschaftszone hinausgehenden Gebiet, würde eine solche festgelegt, so sind für Klagen wegen nuklearen Schadens aus diesem nuklearen Ereignis für die Zwecke dieses Übereinkommens ausschließlich die Gerichte dieser Vertragspartei zuständig, vorausgesetzt jedoch, dass die betroffene Vertragspartei dem Generalsekretär der Organisation vor Eintreten des nuklearen Ereignisses ein solches Gebiet notifiziert hat. Dieser Absatz darf nicht so ausgelegt werden, als erlaube er die Ausübung der Zuständigkeit oder die Abgrenzung einer Meereszone auf eine dem internationalen Seerecht entgegenstehende Weise.
- c) Tritt ein nukleares Ereignis außerhalb der Hoheitsgebiete der Vertragsparteien oder in einem Gebiet ein, für das keine Notifikation gemäß Absatz b) erfolgte, oder kann der Ort des nuklearen Ereignisses nicht mit Sicherheit festgestellt werden, so sind für solche Klagen die Gerichte derjenigen Vertragspartei zuständig, in deren Hoheitsgebiet die Kernanlage des haftenden Betreibers gelegen ist.
- d) Tritt ein nukleares Ereignis in einem Gebiet ein, auf das Artikel 17 Absatz d) Anwendung findet, so liegt die Zuständigkeit bei den Gerichten, die auf Antrag einer betroffenen Vertragspartei von dem in Artikel 17 genannten Gerichtshof als die Gerichte derjenigen Vertragspartei bestimmt werden, die zu dem Ereignis die engste Beziehung hat und am stärksten von den Folgen betroffen ist.

- e) Weder aus der Ausübung der Zuständigkeit nach diesem Artikel noch aus der Notifikation eines Gebiets gemäß Absatz b) dieses Artikels ergibt sich ein Recht oder eine Verpflichtung und auch kein Präzedenzfall für die Abgrenzung von Meeresgebieten zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten.
- f) Ergibt sich aus Absatz a), b) oder c) die Zuständigkeit der Gerichte von mehr als einer Vertragspartei, so sind zuständig,
- i) wenn das nukleare Ereignis zum Teil außerhalb der Hoheitsgebiete der Vertragsparteien und zum Teil im Hoheitsgebiet nur einer Vertragspartei eingetreten ist, die Gerichte dieser Vertragspartei;
 - ii) in allen sonstigen Fällen die Gerichte, die auf Antrag einer betroffenen Vertragspartei von dem in Artikel 17 genannten Gerichtshof als die Gerichte derjenigen Vertragspartei bestimmt werden, die zu dem Ereignis die engste Beziehung hat und am stärksten von den Folgen betroffen ist.
- g) Die Vertragspartei, deren Gerichte zuständig sind, stellt sicher, dass bei Klagen auf Ersatz nuklearen Schadens
- i) ein Staat für Personen, die nuklearen Schaden erlitten haben und Angehörige dieses Staates sind oder ihren Wohnsitz oder Aufenthalt in seinem Hoheitsgebiet haben und ihr Einverständnis dazu erklärt haben, Klage erheben kann;
 - ii) jeder Klage erheben kann, um Rechte aus diesem Übereinkommen durchzusetzen, die durch Abtretung oder Übergang erworben wurden.
- h) Die Vertragspartei, deren Gerichte gemäß diesem Übereinkommen zuständig sind, stellt sicher, dass nur eines ihrer Gerichte für Entscheidungen über ein bestimmtes nukleares Ereignis zuständig ist; die Auswahlkriterien werden durch die innerstaatliche Gesetzgebung dieser Vertragspartei festgelegt.
- i) Hat ein gemäß diesem Artikel zuständiges Gericht nach einer streitigen Verhandlung oder im Säumnisverfahren ein Urteil gefällt und ist dieses Urteil nach dem von diesem Gericht angewandten Recht vollstreckbar geworden, so ist es im Hoheitsgebiet jeder anderen Vertragspartei vollstreckbar, sobald die von dieser anderen Vertragspartei vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt worden sind. Eine Nachprüfung in der Sache ist nicht zulässig. Dies gilt nicht für vorläufig vollstreckbare Urteile.
- j) Wird eine Schadensersatzklage gemäß diesem Übereinkommen gegen eine Vertragspartei erhoben, so kann sich diese vor dem gemäß diesem Artikel zuständigen Gericht nur im Rahmen der Zwangsvollstreckung auf Immunität von der Gerichtsbarkeit berufen.“
- N. Artikel 14 Absatz b) erhält folgende Fassung:
- „b) Die Ausdrücke ‚innerstaatliches Recht‘ und ‚innerstaatliche Rechtsvorschriften‘ bedeuten das Recht oder die innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Gerichts, das gemäß diesem Übereinkommen für die Entscheidung über Ansprüche zuständig ist, die sich aus einem nuklearen Ereignis ergeben, mit Ausnahme des Kollisionsrechts. Dieses Recht oder diese Rechtsvorschriften ist bzw. sind auf alle materiell- und verfahrensrechtlichen Fragen anzuwenden, die durch das vorliegende Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt sind.“
- O. Artikel 15 Absatz b) erhält folgende Fassung:
- „b) Soweit die Zahlung von Schadensersatz den in Artikel 7 Absatz a) genannten Betrag von 700 Mio. EUR übersteigt, können diese Maßnahmen, unabhängig von ihrer Form, unter Bedingungen angewandt werden, die von den Vorschriften dieses Übereinkommens abweichen.“
- P. Nach Artikel 16 wird ein neuer Artikel 16^{bis} eingefügt:
- „Artikel 16^{bis}
- Durch dieses Übereinkommen werden die Rechte und Pflichten einer Vertragspartei aufgrund der allgemeinen Regeln des Völkerrechts nicht berührt.“
- Q. Artikel 17 erhält folgende Fassung:
- „Artikel 17
- a) Ergeben sich Streitigkeiten zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, so beraten die betreffenden Parteien gemeinsam zur Beilegung der Streitigkeit durch Verhandlungen oder auf anderem gütlichen Weg.
 - b) Ist eine in Absatz a) genannte Streitigkeit nicht binnen sechs Monaten ab dem Zeitpunkt, in dem sie von einer der betreffenden Parteien als bestehend bestätigt wurde, beigelegt worden, so treffen sich die Vertragsparteien, um die betreffenden Parteien bei einer gütlichen Einigung zu unterstützen.
 - c) Ist eine Beilegung der Streitigkeit nicht binnen drei Monaten nach dem in Absatz b) genannten Treffen der Vertragsparteien erreicht worden, so wird sie auf Antrag einer der betreffenden Parteien dem Europäischen Kernenergie-Gericht vorgelegt, das durch das Übereinkommen vom 20. Dezember 1957 zur Einrichtung einer Sicherheitskontrolle auf dem Gebiet der Kernenergie errichtet worden ist.
 - d) Streitigkeiten über die Festlegung von Seegrenzen liegen nicht im Geltungsbereich dieses Übereinkommens.“

R. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

- a) Vorbehalte zu einer oder mehreren Bestimmungen dieses Übereinkommens können jederzeit vor der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung des Übereinkommens oder vor dem Beitritt zu ihm oder vor der Notifikation gemäß Artikel 23 hinsichtlich des oder der darin genannten Hoheitsgebiete gemacht werden. Vorbehalte sind nur zulässig, wenn die Unterzeichnerstaaten ihnen ausdrücklich zugestimmt haben.
- b) Die Zustimmung eines Unterzeichnerstaats ist nicht erforderlich, wenn er dieses Übereinkommen nicht selbst binnen zwölf Monaten, nachdem ihm der Vorbehalt durch den Generalsekretär der Organisation gemäß Artikel 24 mitgeteilt worden ist, ratifiziert, angenommen oder genehmigt hat.
- c) Jeder gemäß diesem Artikel zugelassene Vorbehalt kann jederzeit durch Notifikation an den Generalsekretär der Organisation zurückgezogen werden.“

S. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

- a) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden beim Generalsekretär der Organisation hinterlegt.
- b) Dieses Übereinkommen tritt mit Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden durch mindestens fünf Unterzeichnerstaaten in Kraft. Für jeden Unterzeichnerstaat, der es später ratifiziert, annimmt oder genehmigt, tritt dieses Übereinkommen mit Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.“

T. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Änderungen dieses Übereinkommens werden im gegenseitigen Einvernehmen aller Vertragsparteien angenommen. Sie treten in Kraft, wenn sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien ratifiziert, angenommen oder genehmigt worden sind. Für jede Vertragspartei, die sie später ratifiziert, annimmt oder genehmigt, treten sie mit der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung in Kraft.“

U. Artikel 21 wird ein neuer Absatz c) mit folgendem Wortlaut angefügt:

- „c) Ungeachtet des Artikels 7 Absatz a) kann die Regierung eines Nicht-Unterzeichnerstaats dieses Übereinkommens, die diesem nach dem 1. Januar 1999 beiträgt, in ihren Rechtsvorschriften festlegen, dass die Haftung des Betreibers einer Kernanlage für einen durch ein nukleares Ereignis hervorgerufenen nuklearen Schaden für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren vom Zeitpunkt der Annahme des Protokolls vom 12. Februar 2004 zur Änderung dieses Übereinkommens auf einen Übergangsbetrag von mindestens 350 Mio. EUR für ein innerhalb dieses Zeitraums liegendes nukleares Ereignis begrenzt werden kann.“

V. In Artikel 22 wird Absatz c) zu Absatz d), und ein neuer Absatz c) wird eingefügt:

- „c) Die Vertragsparteien beraten nach Ablauf jeder Fünfjahresfrist ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gemeinsam über alle Fragen von gemeinsamem Interesse, die durch die Anwendung dieses Übereinkommens aufgeworfen werden; insbesondere um zu prüfen, ob Erhöhungen der Beträge für die Haftung und für die finanzielle Sicherheit gemäß diesem Übereinkommen wünschenswert sind.“

W. Artikel 23 Absatz b) erhält folgende Fassung:

- „b) Jeder Unterzeichnerstaat oder jede Vertragspartei kann anlässlich der Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder anlässlich des Beitritts zu ihm oder zu jedem späteren Zeitpunkt dem Generalsekretär der Organisation notifizieren, dass dieses Übereinkommen auch in den nicht unter Absatz a) fallenden Gebieten der Vertragsparteien gilt, die in der Notifikation angeführt werden; dies gilt auch für Gebiete, für deren internationale Beziehungen der Unterzeichnerstaat oder die Vertragspartei verantwortlich ist. Jede derartige Notifikation kann bezüglich der darin angeführten Gebiete unter Einhaltung einer Frist von zwölf Monaten durch ein an den Generalsekretär der Organisation zu richtendes Schreiben zurückgezogen werden.“

X. Artikel 24 erhält folgende Fassung:

„Artikel 24

Der Generalsekretär der Organisation zeigt allen Unterzeichner- und beitretenden Staaten den Eingang jeder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs-, Beitritts- oder Kündigungsurkunde, jeder Notifikation gemäß Artikel 13 Absatz b) und Artikel 23 und jeder Entscheidung des Direktionsausschusses gemäß Artikel 1 Absatz a) Ziffern ii) und iii) und Absatz b) an. Er notifiziert ihnen auch den Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt, den Wortlaut aller Änderungen, den Zeitpunkt, zu dem sie in Kraft treten, sowie jeden gemäß Artikel 18 gemachten Vorbehalt.“

- Y. Der Ausdruck „Schaden“ wird in den folgenden Artikeln durch den Ausdruck „nuklearer Schaden“ ersetzt:
Artikel 4 Absätze a) und b)
Artikel 5 Absätze a) und c)
Artikel 6 Absätze a), b), d), f) und h).
- Z. In Artikel 4 Satz 1 des französischen Wortlauts wird das Wort „stockage“ durch das Wort „entreposage“ ersetzt; in Absatz a) desselben Artikels wird das Wort „transportées“ durch den Ausdruck „en cours de transport“ ersetzt. In Artikel 6 h des englischen Wortlauts wird das Wort „workmen's“ durch das Wort „workers“ ersetzt.
- AA. Anhang II des Übereinkommens wird aufgehoben.

II.

- a) Die Bestimmungen dieses Protokolls sind im Verhältnis seiner Vertragsparteien untereinander Bestandteil des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982 (im Folgenden „Übereinkommen“ genannt); das Übereinkommen wird als „Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964, des Protokolls vom 16. November 1982 und des Protokolls vom 12. Februar 2004“ bezeichnet.
- b) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung. Die Urkunden zur Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Protokolls werden beim Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung hinterlegt.
- c) Die Unterzeichner dieses Protokolls, die das Übereinkommen bereits ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, bekunden ihre Absicht, das Protokoll so bald wie möglich zu ratifizieren, anzunehmen oder zu genehmigen. Die anderen Unterzeichner dieses Protokolls verpflichten sich, es gleichzeitig mit der Ratifikation des Übereinkommens zu ratifizieren, anzunehmen oder zu genehmigen.
- d) Dieses Protokoll steht nach Artikel 21 des Übereinkommens zum Beitritt offen. Der Beitritt zum Übereinkommen ist nur zulässig, wenn er mit dem Beitritt zum Protokoll verbunden ist.
- e) Dieses Protokoll tritt nach Artikel 20 des Übereinkommens in Kraft.
- f) Der Generalsekretär der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung zeigt allen Unterzeichnern und allen beitretenden Regierungen den Eingang jeder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunde zu diesem Protokoll an.
-

ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 22. März 2004

zur Ermächtigung Italiens, eine von Artikel 21 der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern abweichende Regelung anzuwenden

(2004/295/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Sechste Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern — Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 27,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 77/388/EWG kann der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig jeden Mitgliedstaat ermächtigen, von dieser Richtlinie abweichende Sondermaßnahmen einzuführen oder zu verlängern, um die Steuererhebung zu vereinfachen oder bestimmte Arten der Steuerhinterziehung oder -umgehung zu verhüten.
- (2) Mit Schreiben, dessen Eingang beim Generalsekretariat der Kommission am 31. Oktober 2003 registriert wurde, hat die italienische Regierung die Ermächtigung beantragt, im Abfallstoffsektor eine Ausnahmeregelung anzuwenden zu dürfen.
- (3) Die anderen Mitgliedstaaten wurden am 28. November 2003 von dem Antrag Italiens unterrichtet.
- (4) Die besagte Ausnahmeregelung soll es Italien ermöglichen, den Empfänger bestimmter Arten von Lieferungen im Abfallsektor als Steuerschuldner zu bestimmen. Gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a) der Richtlinie 77/388/EWG kann der Empfänger der Lieferungen von Abfallstoffen die für diese Lieferungen geschuldete Steuer abziehen. Dies sollte die Probleme der Steuerbehörden bei der Vereinnahmung der MWSt. in diesem Sektor verringern, ohne sich auf die Höhe der Steuerschuld auszuwirken.
- (5) Die beantragte Maßnahme dient in erster Linie dazu, bestimmte Arten der Steuerhinterziehung im Abfallwiederverwertungssektor zu verhindern, so z. B. die Nichtabführung in Rechnung gestellter MWSt. durch Wirtschaftsbeteiligte, die Abfallstoffe sammeln, sortieren und grob bearbeiten und später nicht mehr auffindbar sind. Die Maßnahme erleichtert außerdem die Arbeit der Steuerbehörden.
- (6) Die Maßnahme ist den angestrebten Zielen angemessen, denn sie soll nicht für alle steuerpflichtigen Umsätze in dem betroffenen Sektor gelten, sondern nur für spezifische Umsätze, bei denen ein erhebliches Hinterziehungsrisiko besteht.

- (7) Am 7. Juni 2000 stellte die Kommission eine Strategie zur kurzfristigen Verbesserung der Funktionsweise des MWSt.-Systems vor und sagte in diesem Rahmen eine gewisse Straffung der zahlreichen derzeit geltenden Ausnahmeregelungen zu. In manchen Fällen könnte diese Straffung dadurch erfolgen, dass bestimmte Ausnahmeregelungen, die sich als besonders wirksam erwiesen haben, auf alle Mitgliedstaaten ausgeweitet werden.
- (8) Die jüngsten Kontakte der Kommission mit einigen nationalen Steuerverwaltungen und Vertretern des Sektors haben ergeben, dass sich eine den Besonderheiten des Sektors angepasste Sonderregelung als notwendig erweisen könnte, um gemeinschaftsweit eine gerechtere Besteuerung aller betroffenen Wirtschaftsbeitragsnehmer zu gewährleisten. Die Kommission beabsichtigt, einen Vorschlag für eine Sonderregelung für den Abfallwiederverwertungssektor auszuarbeiten.
- (9) Diese Ausnahmeregelung sollte deshalb bei Inkrafttreten einer Sonderregelung für die Anwendung der MWSt. im Abfallwiederverwertungssektor, spätestens jedoch am 31. Dezember 2005, außer Kraft treten.
- (10) Die Ausnahmeregelung wirkt sich nicht negativ auf die MWSt.-Eigenmittel der Gemeinschaft aus und verringert nicht den Betrag der im Stadium des Endverbrauchs fälligen Steuer —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Abweichend von Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 77/388/EWG in der Fassung von Artikel 28g dieser Richtlinie wird die Republik Italien ermächtigt, bei den in Artikel 2 dieser Entscheidung bezeichneten Lieferungen von Gegenständen und Dienstleistungen die Empfänger dieser Leistungen als Steuerschuldner zu bestimmen.

Artikel 2

In den folgenden Fällen kann der Empfänger der Lieferung von Gegenständen oder der Dienstleistung als Mehrwertsteuerschuldner bestimmt werden:

- Lieferungen von Alteisen, Schrott und sonstigem eisenhaltigen Altmaterial sowie von Altglas, Altpapier und Karton, Lumpen, Abfällen von Knochen und Häuten sowie von Kautschuk- und Kunststoffbruch, einschließlich Lieferungen solcher Gegenstände nachdem sie einer bestimmten Bearbeitung unterzogen wurden, etwa, wenn sie gereinigt, poliert, sortiert oder zerschnitten oder zu Blöcken geschmolzen wurden, und mit diesen Lieferungen verbundene Umsätze;

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/15/EG (ABl. L 52 vom 21.2.2004, S. 61).

- Lieferungen von Halberzeugnissen aus Eisen und Nicht-eisen-Metallen wie Roheisen, raffiniertem Kupfer und Kupferlegierungen, Rohnickel und Rohaluminium und mit solchen Lieferungen verbundene Umsätze.

Artikel 3

Diese Entscheidung tritt bei Inkrafttreten einer die Richtlinie 77/388/EWG ändernden Sonderregelung für die Anwendung der MWSt. im Abfallwiederverwertungssektor, spätestens jedoch am 31. Dezember 2005, außer Kraft.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 22. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

B. COWEN

EMPFEHLUNG DES RATES
vom 30. März 2004
zur Ernennung eines Mitglieds des Direktoriums der Europäischen Zentralbank

(2004/296/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe b) und Artikel 122 Absatz 4 sowie auf die Artikel 11.2 und 43.3 des Protokolls über die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank —

EMPFIEHLT,

Herrn José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO zum Mitglied des Direktoriums der Europäischen Zentralbank für eine Amtszeit von acht Jahren mit Wirkung zum 1. Juni 2004 zu ernennen.

Diese Empfehlung wird den Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, die den Euro als Währung haben, nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Zentralbank zur Entscheidung vorgelegt.

Diese Empfehlung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am 30. März 2004.

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. McDOWELL

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 29. März 2004

zur Ermächtigung der Tschechischen Republik, Estlands, Litauens, Ungarns, Polens und der Slowakei, die Anwendung bestimmter Vorschriften der Richtlinien 2002/53/EG und 2002/55/EG des Rates hinsichtlich des Inverkehrbringens von Saatgut bestimmter Sorten aufzuschieben

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 962)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2004/297/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über den Beitritt der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik, insbesondere auf Artikel 2 Absatz 3,

gestützt auf die Akte über den Beitritt der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik, insbesondere auf Artikel 42,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 42 der Beitrittsakte kann die Kommission Übergangsmaßnahmen erlassen, wenn diese erforderlich sind, um den Übergang von der in den neuen Mitgliedstaaten bestehenden Regelung auf die Regelung zu erleichtern, die sich aus der Anwendung der veterinär- und pflanzenschutzrechtlichen Bestimmungen der Gemeinschaft ergibt. Diese Bestimmungen umfassen diejenigen betreffend das Inverkehrbringen von Saatgut.
- (2) Gemäß der Richtlinie 2002/53/EG des Rates vom 13. Juni 2002 über einen gemeinsamen Sortenkatalog für landwirtschaftliche Pflanzenarten⁽¹⁾ und der Richtlinie 2002/55/EG des Rates vom 13. Juni 2002 über den Verkehr mit Gemüsesaatgut⁽²⁾ darf Saatgut von in Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 2002/53/EG bzw. Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 2002/55/EG fallenden Sorten landwirtschaftlicher Pflanzenarten nur in den Verkehr gebracht werden, wenn die Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1, Artikel 7 und Artikel 11 dieser beiden Richtlinien erfüllt sind.

- (3) Das Inverkehrbringen von Saatgut bestimmter Sorten müsste in der Tschechischen Republik, Estland, Litauen, Ungarn, Polen und der Slowakei ab dem Zeitpunkt des Beitritts verboten werden, es sei denn, es wird eine Ausnahme von diesen Vorschriften gewährt.
- (4) Damit diese Länder die erforderlichen Maßnahmen treffen und anwenden können, um zu gewährleisten, dass die betreffenden Sorten gemäß den Grundsätzen der Gemeinschaftsregelung zugelassen worden sind, ist ihnen zu erlauben, die Anwendung der Richtlinien 2002/53/EG und 2002/55/EG hinsichtlich des Inverkehrbringens in ihrem Hoheitsgebiet von Saatgut von in den jeweiligen Katalogen aufgeführten Sorten nach Maßgabe anderer Grundsätze als derjenigen der vorgenannten Richtlinien zu verschieben.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für das landwirtschaftliche, gartenbauliche und forstliche Saat- und Pflanzgutwesen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Abweichend von Artikel 4 Absatz 1, Artikel 7 und Artikel 11 der Richtlinien 2002/53/EG und 2002/55/EG dürfen die Tschechische Republik, Estland, Litauen, Ungarn, Polen und die Slowakei die Anwendung der vorgenannten Richtlinien hinsichtlich des Inverkehrbringens in ihrem Hoheitsgebiet von Saatgut von Sorten, das in ihren jeweiligen nationalen Katalogen von Sorten landwirtschaftlicher Pflanzenarten und Gemüsearten aufgeführt und nicht gemäß den Vorschriften der genannten Richtlinie amtlich zugelassen worden ist, um drei Jahre ab dem Zeitpunkt des Beitritts verschieben.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 20.7.2002, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 268 vom 18.10.2003, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 193 vom 20.7.2002, S. 33. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1829/2003.

Während dieses Zeitraums wird solches Saatgut nur im Hoheitsgebiet der jeweiligen Mitgliedstaaten in den Verkehr gebracht. Aus jedem amtlichen oder nichtamtlichen Etikett oder Dokument, das an der Saatgutpartei befestigt ist oder sie gemäß den Vorschriften dieser Entscheidung begleitet, muss deutlich hervorgehen, dass das Saatgut nur für das Inverkehrbringen im Hoheitsgebiet des betreffenden Landes bestimmt ist.

Artikel 2

Diese Entscheidung gilt vorbehaltlich des Inkrafttretens des Vertrags über den Beitritt der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Malta, Polens, Sloweniens und der Slowakei ab dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 29. März 2004

Für die Kommission

David BYRNE

Mitglied der Kommission

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

ENTSCHEIDUNG DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

vom 16. Juli 2003

über Ausgleichszahlungen für Expressbusunternehmen
(Norwegen)

(2004/298/EG)

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE —

GESTÜTZT AUF das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum ⁽¹⁾, insbesondere auf die Artikel 49, 61 bis 63 und auf dessen Anhang XIII ⁽²⁾,

GESTÜTZT AUF das Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 24 und auf Artikel 1 des Protokolls 3 dazu,

GESTÜTZT AUF den Leitfaden der Behörde für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens ⁽⁴⁾, insbesondere auf dessen Kapitel 5, 6 und 15,

GESTÜTZT AUF den Beschluss der Behörde, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten ⁽⁵⁾,

NACHDEM DEN BETEILIGTEN PARTEIEN GELEGENHEIT GEGEBEN WURDE, sich gemäß den Bestimmungen von Kapitel 5 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen ⁽⁶⁾ zur Sache zu äußern, und unter Berücksichtigung ihrer Einlassungen —

⁽¹⁾ Nachstehend als „EWR-Abkommen“ bezeichnet.

⁽²⁾ Insbesondere auf die Rechtsakte, auf die in Punkt 4, Kapitel I „Inlandsverkehr“ des Anhangs XIII des EWR-Abkommens Bezug genommen wird (d. h. die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S.1), insbesondere in der geänderten Fassung durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. Nr. L 169 vom 29.6.1991, S.1); den Rechtsakt, auf den in Punkt 32, Kapitel II „Straßenverkehr“ Bezug genommen wird (d. h. die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. Nr. L 74 vom 20.3.1992, S. 1), in der geänderten Fassung durch Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. Nr. L 004 vom 08.01.1998, S. 1); und den Rechtsakt, auf den in Punkt 33 a, Kapitel II „Straßenverkehr“ Bezug genommen wird (d. h. die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. Nr. L 251 vom 29.8.1992, S. 1), auf die Neufassung durch den Rechtsakt, auf den in Punkt 33 b, Kapitel II „Straßenverkehr“ Bezug genommen wird (d. h. die Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. Nr. L 004 vom 08.01.98, S. 10).

⁽³⁾ Nachstehend als „Überwachungs- und Gerichtsabkommen“ bezeichnet.

⁽⁴⁾ Leitfaden für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens und des Artikels 1 des Protokolls 3 zum Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs, verabschiedet und erlassen durch die EFTA-Überwachungsbehörde am 19. Januar 1994, veröffentlicht in ABl. Nr. L 231, 1994; in EWR-Beilage vom 3.9.1994, Nr. 32, zuletzt geändert durch den Beschluss der Behörde Nr. 264/02/KOL vom 18. Dezember 2002, bisher nicht veröffentlicht; nachstehend als „Leitfaden der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen“ bezeichnet.

⁽⁵⁾ Beschluss vom 18. Dezember 2000, Beschluss Nr. 381/00/KOL, veröffentlicht in ABl. Nr. C 125 vom 26.4.2001 und in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der EG Nr. 22 vom 26.4.2001.

⁽⁶⁾ Insbesondere Punkt 5.3.2. des Leitfadens.

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

A. VERFAHREN UND BISHERIGER SCHRIFTWECHSEL

1. ERÖFFNUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

Nach Eingang einer Beschwerde über die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen führte die Überwachungsbehörde im Rahmen der EWR-Bestimmungen für staatliche Beihilfen eine einleitende Untersuchung der betreffenden Ausgleichsregelung durch. Diese Untersuchung führte zum Beschluss der Überwachungsbehörde vom 18. Dezember 2000, das förmliche Prüfverfahren gegen diese Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen einzuleiten. Dieser Beschluss wurde der norwegischen Regierung mit Schreiben vom selben Tag mitgeteilt (Dok. Nr. 00-9192-D).

Mit diesem Schreiben wurde die norwegische Regierung gemäß Punkt 5.3.1. Absatz 1 des Kapitels 5 des Leitfadens der Überwachungsbehörde ersucht, sich zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens zu äußern. Die norwegische Regierung wurde ferner aufgefordert, alle notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, um die Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit den Bestimmungen des EWR-Abkommens über staatliche Beihilfen bewerten zu können.

Die Überwachungsbehörde wies die norwegische Regierung darauf hin, dass rechtswidrige Beihilfen gemäß Punkt 6.2.3 des Kapitels 6 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können, wenn die Überwachungsbehörde die Ausgleichsregelung als mit dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärt. Vor diesem Hintergrund wurde die norwegische Regierung ersucht, den Beihilfeempfängern unverzüglich eine Kopie des Beschlusses zuzuleiten.

Schließlich und im Hinblick auf die beabsichtigte weitere Anwendung der Ausgleichsregelung für das Jahr 2001 wies die Überwachungsbehörde die norwegische Regierung auf ihre Verpflichtung hin, diese Beihilfen nicht in Kraft zu setzen.

2. EINLASSUNGEN UND WEITERE INFORMATIONEN DER NORWEGISCHEN REGIERUNG

Die norwegische Regierung legte ihre Einlassungen zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens mit Schreiben vom 31. Januar 2001 vor, das bei der Überwachungsbehörde am 8. Februar 2001 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 01-1029-A). Sie behauptete, die Ausgleichsregelung stelle keine „neue Beihilfe“ dar und sei jedenfalls von den Mitteilungspflichten ausgenommen, da sie in Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69⁽⁷⁾ des Rates stehe. Folglich setzte die norwegische Regierung die Überwachungsbehörde davon in Kenntnis, dass die Beihilfen im Rahmen der Ausgleichsregelung nicht ausgesetzt würden.

Mit Schreiben vom 12. April 2001 (Dok. Nr. 01-2781-D) bestätigte die Überwachungsbehörde den Eingang dieses Schreibens und forderte zusätzliche Informationen an.

Mit Schreiben vom 15. Juni 2001, das bei der Überwachungsbehörde am 20. Juni 2001 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 01-4686-A), legte die norwegische Regierung die angeforderten Informationen vor.

⁽⁷⁾ Gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates sind die Ausgleichszahlungen für die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, vom Verfahren der Mitteilungspflicht ausgenommen und unterliegen daher nicht der Stillhalteverpflichtung.

3. AUSFÜHRUNGEN UND ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN VONSEITEN DRITTER PARTEIEN

Nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, aber vor der Veröffentlichung des entsprechenden Beschlusses im Amtsblatt legte der Verband der norwegischen Transportunternehmen („Transportbedriftenes Landsforening“) mit Schreiben vom 21. Februar 2001 seine Anmerkungen zum Einleitungsbeschluss vor, das bei der Überwachungsbehörde am 23. Februar 2001 registriert wurde (Dok. Nr. 01-1387-A).

Der Beschwerdeführer wurde ebenfalls mit Schreiben vom 18. Dezember 2000 über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens in Kenntnis gesetzt (Dok. Nr. 00-9193-D).

Nach Eingang der Einlassungen der norwegischen Regierung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wandte sich die Überwachungsbehörde mit Schreiben vom 12. April 2001 (Dok. Nr. 01-2780-D) erneut an den Beschwerdeführer. In diesem Schreiben fasste die Überwachungsbehörde die von der norwegischen Regierung in Bezug auf die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens vorgebrachten Einlassungen zusammen und forderte den Beschwerdeführer auf, seine Auffassung zu den von der Regierung vorgebrachten Argumenten darzulegen. Der Beschwerdeführer wurde ferner aufgefordert, zusätzliche Informationen vorzulegen, so insbesondere im Hinblick auf die norwegische Wettbewerbssituation zwischen Gelegenheitsverkehrs- und Linienverkehrsdienstleistungen (die von Expressbusunternehmen erbracht werden). Der Beschwerdeführer antwortete darauf mit Schreiben vom 21. Mai 2001, das bei der Überwachungsbehörde am 23. Mai 2001 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 01-3911-A).

Weitere Anmerkungen vonseiten dritter Parteien wurden innerhalb der Ausschlussfrist gemäß Punkt 5.3.2. Absatz 1 des Kapitels 5 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen⁽⁸⁾, d. h. dem 26. Mai 2001, nicht vorgelegt.

4. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN DER NORWEGISCHEN REGIERUNG IN BEZUG AUF DIE AUSFÜHRUNGEN VONSEITEN DRITTER PARTEIEN

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2001 (Dok. Nr. 01-8453-D) übermittelte die Überwachungsbehörde der norwegischen Regierung die Ausführungen der Drittparteien. Zusätzlich setzte die Überwachungsbehörde die norwegische Regierung davon in Kenntnis, dass die Ausgleichsregelung für nicht subventionierte Busunternehmen ihrer Auffassung nach nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates fällt. Schließlich und im Hinblick auf eine etwaige Rechtfertigung mit Umweltschutzziele hob die Überwachungsbehörde insbesondere hervor, dass die Ausgleichsregelung zeitlich begrenzt und grundsätzlich degressiv sein müsste, dass die den Busunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen deren Ausgaben für den tatsächlichen Dieselmotorkraftstoffverbrauch auf fahrplanmäßigen Busstrecken unterschreiten müssten, und dass die Ausgleichszahlungen vom Umfang her reduziert werden müssten, um den Busunternehmen einen Anreiz für Einsparungen beim Dieselmotorkraftstoffverbrauch zu bieten. Die norwegische Regierung wurde diesbezüglich ersucht, zusätzliche Informationen vorzulegen.

Mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation vom 31. Januar 2002, das bei der Überwachungsbehörde am 5. Februar 2002 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 02-1006-A), übermittelte die norwegische Regierung ihre Einlassungen zu den Ausführungen der Drittparteien. Auch legte sie ihre Auffassung zu der Bewertung der Überwachungsbehörde bezüglich der Anwendbarkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates dar und unterbreitete die angeforderten Informationen. Es erfolgten auch noch weitere Ausführungen der norwegischen Regierung (vgl. das Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation vom 4. April 2002, das bei der Überwachungsbehörde am 9. April 2002 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 02-2573-A)).

5. ANMERKUNGEN VONSEITEN DRITTER PARTEIEN NACH ABLAUF DER AUSSCHLUSSFRIST

Nach Ablauf der Ausschlussfrist für die Anmerkungen von Drittparteien (also dem 26. Mai 2001) erhielt die Überwachungsbehörde auch noch weitere Anmerkungen vonseiten des Verbands der norwegischen Transportunternehmen (vgl. Fax vom 7. Februar 2002, das bei der Überwachungsbehörde am selben Tag einging und registriert wurde (Dok. Nr. 02-1058-A), wie auch das Schreiben vom 9. April 2002, das bei der Überwachungsbehörde am 11. April 2002 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 02-2557-A)) und vonseiten des Beschwerdeführers (vgl. das Schreiben vom 8. Mai 2002, das bei der Überwachungsbehörde am 15. Mai 2002 einging und registriert wurde (Dok. Nr. 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Gemäß Punkt 5.3.2. Absatz 1 des Kapitels 5 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen können beteiligte Parteien ihre Anmerkungen zum Einleitungsbeschluss innerhalb eines Monats ab dem Datum der Veröffentlichung des Beschlusses einreichen.

B. BESCHREIBUNG DER AUSGLEICHSREGELUNG FÜR EXPRESSBUSUNTERNEHMEN

1. DIE NORWEGISCHE ABGABE AUF DIESELKRAFTSTOFF: AUFHEBUNG DER BEFREIUNG DER BUSUNTERNEHMEN VON DER DIESELABGABE

Die Abgabe auf Dieselkraftstoff („autodieselavgift“) war ursprünglich mit Wirkung vom 1. Oktober 1993 eingeführt worden (und ersetzte damals die 1978 eingeführte Kilometerabgabe)⁽⁹⁾. Diese Abgabe wird auf den Verbrauch von Dieselkraftstoff erhoben, wobei der Abgabensatz pro Liter jährlich durch Beschluss des norwegischen Parlaments festgelegt wird⁽¹⁰⁾. Busunternehmen des Personenverkehrs waren von dieser Dieselabgabe befreit, (da sie zuvor auch von der Kilometerabgabe ausgenommen waren). In der parlamentarischen Gesetzesvorlage betreffend Umweltsteuern (St. prp. nr. 54 (1997-1998) „Grønne Skatter“) vertrat die norwegische Regierung die Auffassung, dass die für Busse geltende Abgabenbefreiung aus Umweltschutzgesichtspunkten nicht zu rechtfertigen sei, da sie die Busunternehmen von externen, aus der Straßenbenutzung, Unfällen und der Umweltverschmutzung entstehenden Kosten befreie und ihnen keinen wirtschaftlichen Anreiz biete, diese Kosten zu senken. Die norwegische Regierung schlug daher vor, die Befreiung der Busunternehmen von der Dieselabgabe aufzuheben und sie auf diese Weise dazu anzuregen, ihre Effizienz zu erhöhen und umweltorientierte Investitionsentscheidungen zu treffen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1999 unterlagen alle Busunternehmen des Personenverkehrs (d. h. die Beförderungsdienstleistungen sowohl des Linien-⁽¹¹⁾ als auch des Gelegenheitsverkehrs⁽¹²⁾) grundsätzlich der Abgabe auf Dieselkraftstoff.

2. DIE EINFÜHRUNG VON AUSGLEICHSREGELUNGEN

Um eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs (d. h. der Linienverkehrsleistungen) zu vermeiden, wurde jedoch vorgeschlagen, bestimmten Kategorien von Busunternehmen (den sogenannten „tilskuddsberettiget bussdrift“ oder „subventionierten“ Busunternehmen, d. h. Busunternehmen, die für die Erbringung von Linienverkehrsleistungen im Personenverkehr⁽¹³⁾ mit direkten staatlichen Beihilfen unterstützt werden können) einen Ausgleich für die Mehrkosten zu gewähren, die aufgrund der Aufhebung der Abgabenbefreiung anfallen. Für die anderen Kategorien von Busunternehmen (den sogenannten „ikke-tilskuddsberettiget bussdrift“ oder „nicht subventionierten“ Busunternehmen, d. h. Busunternehmen, die Linienverkehrsleistungen im Personenverkehr erbringen, aber diesbezüglich nicht mit direkten staatlichen Beihilfen unterstützt werden können⁽¹⁴⁾), stellt die parlamentarische Gesetzesvorlage über Umweltsteuern fest, dass kein Ausgleich gewährt werden solle, da diese Busunternehmen voraussichtlich in der Lage seien, die Mehrkosten entweder durch erhöhte Fahrkartenpreise oder durch eine geringere Gewinnspanne auszugleichen. Ferner wurde die Auffassung vertreten, die Aufhebung der Abgabenbefreiung sei ein Anreiz für die Busunternehmen, ihre Effizienz zu erhöhen und umweltfreundlicher zu arbeiten.

Dem Vorschlag der Regierung folgend beschloss das norwegische Parlament im Herbst 1998 die Einführung einer Ausgleichsregelung für „subventionierte“ Busunternehmen. Im Frühjahr 1999 nahm das norwegische Parlament mit seinem Beschluss über den revidierten staatlichen Haushaltsplan für 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) eine zweite Ausgleichsregelung für sogenannte „nicht subventionierte“ Busunternehmen an, obgleich diese in der ursprünglichen Gesetzesvorlage der Regierung über die Umweltsteuerreform nicht vorgesehen war. Diese Ausgleichsregelung fällt in die Ressortzuständigkeit des Verkehrsministeriums (vgl. St.prp.nr. 1 (1999-2000), Kapitel 1330, Posten 71 „Tilskudd til ekspressbuss“).

⁽⁹⁾ Verordnung vom 8. Juni 1993 über die Abgabe auf Dieselkraftstoff, „Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje“.

⁽¹⁰⁾ Die unten stehende Tabelle 2 enthält detailliertere Informationen über die seit 1999 geltenden Abgabensätze.

⁽¹¹⁾ Der Begriff „Linienverkehrsleistung“ wird in dieser Entscheidung gemäß der Definition in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, verwandt.

⁽¹²⁾ Der Begriff „Gelegenheitsverkehrsleistung“ wird in dieser Entscheidung gemäß der Definition in Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, verwandt.

⁽¹³⁾ Eine detailliertere Beschreibung dieser Kategorie von Busunternehmen enthält Punkt C der vorliegenden Entscheidung.

⁽¹⁴⁾ Eine detailliertere Beschreibung dieser Kategorie von Busunternehmen enthält Punkt C der vorliegenden Entscheidung.

Mit der Einführung der Ausgleichsregelungen sowohl für „subventionierte“ als auch für „nicht subventionierte“ Busunternehmen erhielten somit Busunternehmer, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, seit dem 1. Januar 1999 (teilweise) Ausgleichszahlungen für die Mehrkosten, die aufgrund der Dieselabgabe anfallen. Im Unterschied dazu hatten die anderen Busunternehmen, so z. B. diejenigen, welche Leistungen des Gelegenheitsverkehrs erbringen, die aufgrund der Dieselabgabe anfallenden Mehrkosten in voller Höhe selbst zu tragen.

Die Bedingungen der Ausgleichsregelungen für Expressbusunternehmen wurden in zwei Schriftstücken vom 21. Februar 2000 festgelegt⁽¹⁵⁾, die den Busunternehmen zugeleitet wurden, die für eine solche Unterstützung in Betracht kommen.

Der für das einzelne Busunternehmen anfallende Ausgleichsbetrag wird nach den Entfernungen des „Streckenplans“ berechnet, wobei ein bestimmter Kilometersatz angerechnet wird. Dieser Satz wird nicht von vornherein, sondern erst dann festgelegt, wenn alle Strecken sämtlicher Konzessionsbesitzer erfasst wurden⁽¹⁶⁾. Der norwegischen Regierung zufolge beliefen sich die Kilometersätze für die Jahre 1999 und 2000 auf 1,37 bzw. 1,41 und die geschätzten Kilometersätze für die Jahre 2001 und 2002 auf 1,07 bzw. 0,62 NOK.

Zusätzlich wird eine Ausgleichszahlung für sogenannte „Positionsfahrten“⁽¹⁷⁾ und „Zubringerdienste“⁽¹⁸⁾ gewährt. Den norwegischen Behörden zufolge wurden Ausgleichszahlungen in diesen Fällen nur dann gewährt, wenn die „Positionsfahrten“ und „Zubringerdienste“ 10 % der Fahrten nach Fahrplan überstiegen. Außerdem wird eine Ausgleichszahlung auch für „genehmigte Abweichungen“ von der fahrplanmäßigen Fahrtroute gewährt⁽¹⁹⁾.

Inländische Beförderungsdienstleistungen, die im Zuge grenzübergreifender Beförderungsleistungen („Kabotageleistungen“) erbracht werden, fallen ebenfalls unter die Ausgleichsregelung. Diesbezüglich wird davon ausgegangen, dass die ausländischen Unternehmen ihre Kabotage-Dienstleistungen in einem Kooperationspool mit norwegischen Unternehmen anbieten. Ferner wird davon ausgegangen, dass die norwegischen Unternehmen bei der Antragstellung auf Ausgleichszahlungen im Namen der ausländischen Unternehmen tätig werden.

3. DER GEGENSTAND DER VORLIEGENDEN ERMITTLUNGEN

Mit Beschluss vom 18. Dezember 2000 leitete die EFTA-Überwachungsbehörde das förmliche Prüfverfahren gegen die „Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen“⁽²⁰⁾ ein. In ihren Einlassungen zum Einleitungsbeschluss stellte die norwegische Regierung klar, dass die Empfänger der dem Prüfverfahren unterliegenden Beihilferegulation nicht mit den „Expressbusunternehmen“ identisch sind. Der Begriff „Expressbus“ werde von den Unternehmen zur Vermarktung ihres Angebots verwendet. Der norwegischen Regierung zufolge erbringen „Expressbusunternehmen“ in der Tat sowohl „subventionierte“ als auch „nicht subventionierte“ Leistungen des Personenlinienverkehrs. Angesichts dieser Einlassungen macht die Überwachungsbehörde darauf aufmerksam, dass es sich bei der dem Prüfverfahren unterworfenen Ausgleichsregelung um diejenige handelt, die für die „nicht subventionierten“ Personenlinienverkehrsunternehmen eingeführt wurde. Die Ausgleichsregelung für „subventionierte“ Busunternehmen ist nicht Gegenstand des anhängigen förmlichen Prüfverfahrens.

⁽¹⁵⁾ Der Beschluss über die Einleitung des Verfahrens enthält eine detailliertere Beschreibung der Ausgleichsregelungen.

⁽¹⁶⁾ Dieser Satz wird allem Anschein nach so berechnet, dass der für die Ausgleichszahlungen veranschlagte Gesamtbeitrag durch die Gesamtkilometerzahl geteilt wird, für die Ausgleichszahlungen beantragt wurden.

⁽¹⁷⁾ „Positionsfahrten“ sind notwendig vor und nach den Fahrten nach Fahrplan, so z. B. die Fahrten von und zu der Garage/dem Depot.

⁽¹⁸⁾ „Zubringerdienste“ sind notwendig, damit alle Fahrgäste, die eine spezielle Buslinie benutzen, zu jedem Zeitpunkt nach Fahrplan versorgt werden können.

⁽¹⁹⁾ Unter „genehmigten Abweichungen“ werden die Abweichungen verstanden, auf die sich die Antwort der norwegischen Regierung vom 12. April 2001 auf das Ersuchen der Überwachungsbehörde um Zusatzinformationen bezieht: „...größere Abweichungen [von der festgelegten Fahrstrecke] sind nicht vorgekommen, sofern sie nicht Bestandteil der in der Konzessionserteilung spezifizierten und mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen sind...“.

⁽²⁰⁾ Dieser Begriff wurde von der Überwachungsbehörde in ihrem Einleitungsbeschluss verwendet; er beruht auf der Bezeichnung im Ermittlungsverfahren, die sich auch im staatlichen Haushaltsplan Norwegens wiederfindet.

C. BESCHREIBUNG DER GESETZLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN ZUR REGELUNG DES PERSONENLINIENVERKEHRS IN NORWEGEN

1. DIE GESETZLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN ZUR REGELUNG DER ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN DES PERSONENLINIENVERKEHRS IN NORWEGEN

Nach den Einlassungen der norwegischen Regierung unterliegen alle Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs in Norwegen dem Beförderungsgesetz (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) und der Verordnung über den inländischen Personenverkehr (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) ⁽²¹⁾. Alle Unternehmen, die über Konzession gemäß § 3 des Beförderungsgesetzes verfügen, dürfen Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs erbringen. Andererseits unterliegen nach den Bestimmungen des Beförderungsgesetzes und der Verordnung über den inländischen Personenverkehr alle konzessionierten Unternehmen denselben Bedingungen zur Regelung der Erbringung von Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs. Die Bestimmungen der Verordnung über den inländischen Personenverkehr schreiben unter anderem vor, dass der Inhaber einer Konzession sowohl das Recht als auch die Pflicht zur Erbringung der von der Konzession erfassten Beförderungsleistung hat. Die fahrplanmäßigen Fahrtrouten und die Beförderungsentgelte unterliegen der Genehmigung durch die zuständigen Behörden ⁽²²⁾. Für den Fall, dass ein Unternehmen einen Antrag auf Einstellung der betreffenden Beförderungsdienstleistung stellt (z. B. einen Antrag auf Einstellung der Beförderungsleistungen auf einer bestimmten Fahrtroute oder auf Änderung der Bedingungen für die Beförderungsleistungen), können die zuständigen Behörden von dem Unternehmen verlangen, die Beförderungsdienstleistungen fortzusetzen, und zwar unter Gewährung von Ausgleichszahlungen für die etwaigen Defizite auf der betreffenden Fahrtroute, die nicht durch die Gewinne auf anderen Fahrstrecken ausgeglichen werden können (vgl. § 19 Absatz 2 der Verordnung über den inländischen Personenverkehr).

2. UNTERSCHIEDUNG ZWISCHEN DEN SOGENANTEN „SUBVENTIONIERTEN“ UND DEN „NICHT SUBVENTIONIERTEN“ BUSUNTERNEHMEN

Die norwegische Regierung hob hervor, dass die Unterscheidung zwischen „subventionierten“ und „nicht subventionierten“ Busunternehmen nicht auf der Rechtsgrundlage des Beförderungsgesetzes oder auf einem anderen Rechtsakt zur Regelung von Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs beruhe.

Die Überwachungsbehörde hält jedoch fest, dass „subventionierte“ und „nicht subventionierte“ Busunternehmen unterschiedlichen Regelungen unterliegen, und zwar bezüglich des Verfahrens der Konzessionserteilung für den Personenlinienverkehr auf einzelnen Fahrtrouten wie auch bezüglich der bestehenden (oder nicht vorhandenen) Förderfähigkeit im Rahmen direkter staatlicher Beihilfen für die Erbringung von derartigen Beförderungsdienstleistungen.

Aus den der Überwachungsbehörde zur Verfügung stehenden Informationen geht hervor, dass die sogenannten „subventionierten“ Busunternehmen im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens für die Erbringung von Personenlinienverkehrsdienstleistungen ausgewählt werden. Für diese Linienverkehrsleistungen wird der Ausgleich aufgrund einer „Rahmenvereinbarung“ mit dem jeweiligen Bezirk gewährt. Die Bedingungen für das Ausschreibungsverfahren, den Abschluss von derartigen Rahmenvereinbarungen und die Gewährung von Ausgleichszahlungen sind in der Verordnung über das Ausschreibungsverfahren für lokale Beförderungsdienstleistungen geregelt („Forskrift om anbud i lokal rutetransport“). Auf der anderen Seite können Busunternehmen eine Konzession für den Personenlinienverkehr auf bestimmten Fahrtrouten beantragen, die gute Rentabilitätsaussichten für Beförderungsleistungen im Linienverkehr aufweisen. Derartige Anträge werden von den zuständigen Behörden unter Berücksichtigung des Bedarfs an Beförderungsleistungen und der Wettbewerbssituation evaluiert. Busunternehmen, die Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs aufgrund ihrer Antragstellung erbringen, sind nicht berechtigt, direkte staatliche Beihilfen zu erhalten. Dementsprechend laufen sie unter der Bezeichnung „nicht subventionierte“ Busunternehmen.

D. DER BESCHLUSS DER ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE, DAS FÖRMICHE PRÜFVERFAHREN EINZULEITEN, DIE EINLASSUNGEN NORWEGENS UND DIE IM VERFAHRENSVERLAUF VORGEBRACHTEN ANMERKUNGEN VONSEITEN DRITTER PARTEIEN

Im Dezember 2000 beschloss die Überwachungsbehörde, das förmliche Prüfverfahren gegen die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen einzuleiten ⁽²³⁾. In diesem Beschluss brachte die Überwachungsbehörde zum Ausdruck, dass Zweifel an der Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit dem EWR-Abkommen bestehen. Nach Auffassung der Überwachungsbehörde stellte die 1999 eingeführte Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen eine „neue Beihilfe“ dar. Angesichts der Tatsache, dass bei dieser Ausgleichsregelung das Verfahren der Mitteilungspflicht an die Überwachungsbehörde gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen nicht eingehalten wurde, war die Ausgleichsregelung gemäß Kapitel 6.1 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen als „formell rechtswidrig“ anzusehen. Außerdem brachte die Überwachungsbehörde ihre Zweifel zum Ausdruck, ob die Ausgleichsregelung insbesondere mit der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Umweltschutz vereinbar ist.

⁽²¹⁾ In ihren Einlassungen bezog sich die norwegische Regierung auf die „flankierenden Anweisungen“.

⁽²²⁾ Im Folgenden erfolgt eine detailliertere Beschreibung der Bedingungen zur Regelung der Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs in Norwegen.

⁽²³⁾ Siehe Fußnote 5.

1. STAATLICHE BEIHILFEN IM SINNE VON ARTIKEL 61 ABSATZ 1 DES EWR-ABKOMMENS

a) **Die Rechtsauffassung der Überwachungsbehörde im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens**

Aufgrund der beim vorläufigen Prüfverfahren erhaltenen Informationen konnte die Überwachungsbehörde nicht ausschließen, dass die Wettbewerbsstellung von Unternehmen, die Personenbeförderungsdienstleistungen sowohl in Norwegen als auch außerhalb dieses Landes erbringen, infolge der Ausgleichsregelung gestärkt wird, und dass somit der Wettbewerb verzerrt und der Handel zwischen den Vertragsparteien beeinträchtigt wird.

Die Schlussfolgerungen der Überwachungsbehörde im Einleitungsbeschluss wurden auf folgende Umstände gestützt:

Die von der Ausgleichsregelung begünstigten Unternehmen können sowohl Linienverkehrsleistungen als auch Gelegenheitsverkehrsleistungen erbringen. Daher kann der Überwachungsbehörde zufolge nicht ausgeschlossen werden, dass die aufgrund der Ausgleichsregelung erfolgten Zahlungen dazu verwendet werden, Dienstleistungen des Gelegenheitsverkehrs zu erbringen (also Dienstleistungen, die vollständig liberalisiert sind).

Sogar in den Fällen, wo Busunternehmen ausschließlich Linienverkehrsleistungen erbringen, können wettbewerbsverzerrende Wirkungen nicht ausgeschlossen werden, da die „nicht subventionierten“ Busunternehmen — wenn auch nur in gewissem Umfang — sich im Wettbewerb mit Busunternehmen des Gelegenheitsverkehrs befinden.

Bezüglich der grenzübergreifenden Linienverkehrsleistungen war die Überwachungsbehörde nicht davon überzeugt, dass die Ausgleichsregelung auch ausländischen Unternehmen in transparenter und nicht diskriminierender Art und Weise zugute kommt. Die Überwachungsbehörde wies schließlich darauf hin, dass Auswirkungen auf den Handel nicht auszuschließen seien, und zwar selbst bei einer nicht diskriminierenden Anwendung der Ausgleichsregelung auf ausländische Unternehmen, die Beförderungsdienstleistungen in Norwegen erbringen, da die norwegischen Busunternehmen, die in den Genuss von Ausgleichszahlungen kommen, sich außerhalb Norwegens sowohl im Bereich des Gelegenheits- als auch des Linienverkehrs mit anderen Unternehmen im Wettbewerb befinden können.

b) **Die Einlassungen der norwegischen Regierung zu dem Beschluss der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens**

In ihren Einlassungen zum Beschluss der Einleitung des Prüfverfahrens (vgl. Schreiben vom 31. Januar 2001) vertrat die norwegische Regierung die Auffassung, dass die Ausgleichsregelung keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens darstellt. Die Ausgleichszahlungen, die für Linienverkehrsleistungen gewährt werden, könnten die Wettbewerbssituation der Gelegenheitsverkehrsleistungen nicht beeinträchtigen, da es sich bei den Märkten für Linienverkehrs- und für Gelegenheitsverkehrsleistungen um zwei unterschiedliche Märkte mit nur sehr begrenzten Überschneidungen handele. Ferner machte die norwegische Regierung geltend, dass der Handel durch die Ausgleichsregelung nicht beeinträchtigt werde, da die Ausgleichszahlungen allen gewährt würden (inländischen und ausländischen Busunternehmen), die innerhalb Norwegens Kabotageleistungen im Personenlinienverkehr erbringen. Außerdem würden die Ausgleichszahlungen ausschließlich auf der Grundlage der innerhalb Norwegens gefahrenen Kilometerleistungen berechnet.

c) **Zusätzliche Informationen, die von der norwegischen Regierung vorgelegt wurden**

Die von der norwegischen Regierung vorgelegten Informationen ergaben, dass von den insgesamt 100 Busunternehmen, die in Norwegen Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs erbringen und dabei Ausgleichszahlungen für die Diesellabgabe im Rahmen der fraglichen Ausgleichsregelung erhielten, 49 Unternehmen ebenfalls Gelegenheitsverkehrsleistungen erbringen; das sind 49 %. Die norwegische Regierung legte auch Zahlen vor, die zeigten, dass die nicht fahrplanmäßigen Beförderungsdienstleistungen⁽²⁴⁾ im norwegischen Linienbus- und Reisebusgewerbe normalerweise weniger als 15 % der gesamten Betriebskosten der betreffenden Busunternehmen ausmachen.

Was die Wettbewerbssituation zwischen den Linienverkehrs- und den Gelegenheitsverkehrsleistungen angeht, so erklärte die norwegische Regierung (vgl. Schreiben vom 15. Juni 2001), dass diese Dienstleistungen zwei getrennte Märkte darstellten, und zwar wegen der unterschiedlichen gesetzlichen Verpflichtungen bei beiden Beförderungstätigkeiten (Erfordernis einer Konzession für die Dienstleistungen des Linienverkehrs, nicht aber für die des Gelegenheitsverkehrs; zusätzliche Verpflichtungen in Bezug auf die Fahrpläne, die Häufigkeit und die Streckenführung der Fahrtrouten bei den Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs, nicht aber bei denen des Gelegenheitsverkehrs) und wegen der Art der wirtschaftlichen Betätigung, über die behauptet wurde, sie sei aus der Verbrauchersicht grundverschieden.

⁽²⁴⁾ Dieser Begriff wird von der norwegischen Regierung verwendet. Die Überwachungsbehörde versteht den Begriff als Bezugnahme auf die Beförderungsdienstleistungen, die keine „Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates sind; siehe Fußnote 2.

Der norwegischen Regierung zufolge kann der Linienverkehr für Fahrgastgruppen nur dann eine gute Alternative zum Gelegenheitsverkehr darstellen, wenn die Anziehungspunkte, die Hotels etc. auf der spezifisch festgelegten Fahrstrecke liegen. Die norwegische Regierung trug ebenfalls vor, dass ein Fahrgast unter bestimmten Umständen der Ansicht sein könnte, dass in gewissen Situationen eine wirtschaftlich sinnvolle Entscheidung zwischen der Reise per angemieteter Gelegenheitsverkehrsleistung und der Reise per fahrplanmäßiger Linienverkehrsleistung⁽²⁵⁾ zu treffen ist. Normalerweise dürfte diese Situation nach Auffassung der norwegischen Regierung aber nicht häufig auftreten; auch haben die Anbieter von Linienverkehrsleistungen nur in sehr begrenztem Umfang Fahrgastgruppen bedient, die für gewöhnlich zum Kundenkreis der Anbieter von Gelegenheitsverkehrsleistungen gehören.

Ferner wurde vorgetragen, dass das norwegische Beförderungsgesetz den Anbietern von Linienverkehrsleistungen von Rechts wegen die Möglichkeit eröffnet, Fahrgastgruppen abzuholen, sofern es sich um eine angemessene Entfernung von den fahrplanmäßigen Bushaltestellen handelt. Nach Kenntnis der norwegischen Behörden gab es bisher keine größeren Routenabweichungen, es sei denn als ein in der Konzession spezifisch festgelegter Bestandteil der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen. Zu diesen Verpflichtungen können auch Beförderungsdienstleistungen zu speziellen Ausflugszielen gehören.

Ferner erklärte die norwegische Regierung, die sich dabei auf die Feststellung im Einleitungsbeschluss bezog, dass es Linienverkehrsunternehmen gestattet sei, ihre Routen im Winter zu ändern, um Beförderungsdienstleistungen zu den Fremdenverkehrszielen zu erbringen, dass die Anträge auf Abänderung der jeweiligen Fahrtroute bei den „nicht subventionierten“ Beförderungsdienstleistungen einer Evaluierung durch das Ministerium für Verkehr und Kommunikation unterliegen, das dabei die Notwendigkeit der jeweiligen Abänderung und ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb prüft. Außerdem ist es der norwegischen Regierung zufolge den Busunternehmen grundsätzlich nicht gestattet, ihre Fahrtroute zu ändern, wenn eine Fahrgastgruppe dies verlangt (wahrscheinlich dürfte eine solche Abänderung aber unter der Voraussetzung möglich sein, dass dadurch die fahrplanmäßigen Beförderungsdienstleistungen nicht unterbrochen, d. h. also die Fahrpläne eingehalten und die fahrplanrelevanten Haltestellen angefahren werden).

Was die ausländischen Beförderungsunternehmen anbelangt, die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommen, so hat die norwegische Regierung die Überwachungsbehörde davon in Kenntnis gesetzt, dass es derzeit nur ein Unternehmen gibt, nämlich die schwedische Gesellschaft Swebus AB, die im Zuge grenzübergreifender Beförderungsdienstleistungen (Kabotage) Linienverkehrsleistungen in Norwegen erbringt; dieses Unternehmen arbeitet in einem Pool mit dem norwegischen Unternehmen AS Østfold Bilruter zusammen.

Was die norwegischen Verkehrsunternehmen anbelangt, die Beförderungsdienstleistungen im Ausland erbringen, so hat die norwegische Regierung die Überwachungsbehörde davon in Kenntnis gesetzt, dass derzeit 330 Konzessionen für die Gemeinschaft erteilt wurden⁽²⁶⁾. Die Informationen über die Erteilung von Konzessionen für Linienverkehrsleistungen müssten bei den jeweiligen Ländern eingeholt werden.

d) Die Anmerkungen des Verbands der norwegischen Transportunternehmen zur Einleitung des Prüfverfahrens

Der Verband der norwegischen Transportunternehmen gab zwar zu, dass sich die fahrplanmäßigen⁽²⁷⁾ Beförderungsdienstleistungen mit den Gelegenheitsverkehrsleistungen im Wettbewerb befinden, er behauptete aber, dass ein derartiger Wettbewerb integraler Bestandteil der norwegischen und der europäischen Verkehrspolitik sei. Der Verband machte geltend, dass Fahrplanänderungen (aufgrund von Nachfrageschwankungen je nach Jahreszeit) wie auch die Möglichkeit, Fahrgastgruppen abzuholen, die sich in angemessener Entfernung von den fahrplanmäßigen Bushaltestellen befinden, in der Natur der Sache solcher Dienstleistungen lägen und von der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates gedeckt seien. Was die grenzübergreifenden fahrplanmäßigen⁽²⁸⁾ Beförderungsdienstleistungen anbelangt, so stellte der Verband fest, dass ausländische Anbieter die gleiche Behandlung erfahren wie inländische Unternehmen. In Bezug auf die Anwendbarkeit von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens auf die in Frage stehende Ausgleichsregelung vertritt der Verband in seinem Schreiben vom 9. April 2002 den Standpunkt, dass die Personenlinienverkehrsunternehmen, die in den Genuss der fraglichen Ausgleichsregelung kommen, auf Norwegen begrenzt sind; die Wettbewerbsbestimmungen seien daher auf diese Ausgleichsregelung nicht anwendbar.

⁽²⁵⁾ Dieser Begriff wird von der norwegischen Regierung verwendet. Die Überwachungsbehörde versteht den Begriff als Bezugnahme auf die „Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates sind; siehe Fußnote 2.

⁽²⁶⁾ Die norwegische Regierung hat jedoch nicht angegeben, wieviele dieser Konzessionen von Busunternehmen gehalten werden, die unter das vorliegende Ermittlungsverfahren fallen.

⁽²⁷⁾ Dieser Begriff wird vom Verband der norwegischen Transportunternehmen verwendet. Die Überwachungsbehörde versteht den Begriff als Bezugnahme auf die „Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates sind; siehe Fußnote 2.

⁽²⁸⁾ Dieser Begriff wird vom Verband der norwegischen Transportunternehmen verwendet. Die Überwachungsbehörde versteht den Begriff als Bezugnahme auf die „Dienstleistungen des grenzübergreifenden Personenlinienverkehrs“ im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates sind; siehe Fußnote 2.

e) **Die Ausführungen des Beschwerdeführers**

Nach Aussage des Beschwerdeführers stehen die „nicht subventionierten“ Busunternehmen mit den Reisebusunternehmen in Wettbewerb. Diesbezüglich verweist der Beschwerdeführer auf bestimmte Fahrtrouten, die sowohl von „nicht subventionierten“ Busunternehmen als auch von Reisebusunternehmen bedient werden, wo auch beide Betreibergruppen um dieselben Fahrgastgruppen in Wettbewerb miteinander stehen (z. B. die Fahrstrecken von Expressbussen zum Flughafen Oslo, wo die Busunternehmen mit Linienverkehrsleistungen mit den Busdiensten für Touristen in Wettbewerb stehen).

Ferner macht der Beschwerdeführer — im Unterschied zu den Einlassungen der norwegischen Regierung — geltend, dass es den fahrplanmäßigen Busdiensten gestattet ist, von ihren Fahrtrouten zu abzuweichen und Fahrgastgruppen in Fremdenverkehrsgebiete zu bringen, was typischerweise also ein Betätigungsfeld für Reisebusse ist (in dieser Hinsicht bezieht sich der Beschwerdeführer auf die Valdresbusse, welche die Fahrtroute Oslo-Beitostølen, „also ein typisches Fremdenverkehrsgebiet“ bedienen; die anderen vom Beschwerdeführer angeführten Beispiele betreffen die Fahrtrouten Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal und Oslo-Geilo). Derartige Abweichungen von der fahrplanmäßigen Fahrstrecke führten zu Überschneidungen bei der Erbringung der Beförderungsdienstleistungen.

Außerdem erhielten „nicht subventionierte“ Busunternehmen Ausgleichszahlungen für „Zubringerdienste“ und für „Positionsfahrten“. Beide Tätigkeiten würden von diesen Busunternehmen ausgenutzt, um Beförderungsdienstleistungen zu erbringen, die mit denen des Beschwerdeführers in Wettbewerb stehen (dabei bezieht sich der Beschwerdeführer insbesondere auf die Fahrtroute Valdres-Oslo; auf den Rückfahrten/Positionsfahrten erbringen diese Busunternehmen nämlich touristische Dienstleistungen für Fahrgastgruppen).

Schließlich hob der Beschwerdeführer hervor, dass „nicht subventionierte“ Busunternehmen Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Personenlinienverkehrsleistungen auf Fahrtrouten erhalten, auf denen diese konzessionierten Busunternehmen gleichzeitig den Transport von Gütern anbieten.

f) **Einlassungen der norwegischen Regierung auf die Anmerkungen vonseiten der Drittparteien**

Die Behauptungen des Beschwerdeführers, insbesondere in Bezug auf die Fahrtrouten, die sowohl von Personenlinienverkehrs- als auch von Gelegenheitsverkehrsunternehmen bedient werden, und in Bezug auf die Möglichkeiten für Personenlinienverkehrsunternehmen, von ihren Fahrtrouten abzuweichen, um Fahrgastgruppen in Fremdenverkehrsgebiete bringen zu können, wurden von der norwegischen Regierung nicht bestritten (vgl. Schreiben der norwegischen Regierung vom 31. Januar 2002). Jedoch hat sie auf die Kontrollmechanismen im Rahmen der Ausgleichsregelung hingewiesen, wonach sichergestellt sei, dass die Ausgleichszahlungen nicht missbraucht werden können, so z. B. nicht einer wirtschaftlichen Betätigung eines Busunternehmens im Tourismussegment zugute kommen könnten, und dass die Ausgleichszahlungen nur für Entfernungen gewährt werden, die spezifizierten Fahrtrouten und Fahrplänen entsprechen. Was die Beförderung von Gütern anbelangt, so teilte die norwegische Regierung der Überwachungsbehörde mit, dass nach den Informationen des Verbands der norwegischen Transportunternehmen der anteilmäßige Umfang des mit der Beförderung von Gütern erzeugten Umsatzes im Vergleich zu dem mit den Linienverkehrsleistungen bewirkten Umsatz „wahrscheinlich unter 1 % liegt“.

Was die Auswirkungen der Ausgleichsregelung bezüglich der Zubringerdienste, der Positionsfahrten und der genehmigten Abweichungen von den fahrplanmäßigen Fahrtrouten gemäß den Festlegungen in der Konzession anbelangt, so erklärte die norwegische Regierung, dass im Jahr 1999 die Zubringerdienste und die Positionsfahrten, für die Ausgleichszahlungen gewährt wurden, sich auf weniger als 4 % der fahrplanmäßigen Fahrten beliefen. Aufgrund dieser Zahlen vertritt die norwegische Regierung die Auffassung, dass sich die Einbeziehung der Positionsfahrten und der Zubringerdienste nur unwesentlich auf den Wettbewerb auswirkt. Die norwegische Regierung bestätigte, dass für die genehmigten Abweichungen von der Fahrtroute ⁽²⁹⁾ ebenfalls Ausgleichszahlungen gewährt werden.

⁽²⁹⁾ Unter den „genehmigten Abweichungen von der Fahrstrecke“ werden die Abweichungen verstanden, auf die sich die norwegische Regierung in ihrer Antwort vom 12. April 2001 auf Ersuchen der Überwachungsbehörde um zusätzliche Informationen bezieht: „...größere Abweichungen [von der festgelegten Fahrstrecke] sind nicht vorgekommen, es sei denn als Bestandteil der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen, die in der Konzession spezifisch festgelegt sind. Bei solchen Verpflichtungen kann es sich auch darum handeln... spezielle Ausflugsziele... zu bedienen“.

2. MITTEILUNGSPFLICHT UND STILLHALTEVERPFLICHTUNG

a) *Die Auffassungen der Überwachungsbehörde gemäß dem Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens*

In diesem Einleitungsbeschluss vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die fragliche Ausgleichsregelung eine „neue Beihilfe“ darstellt. Nach Ansicht der Überwachungsbehörde konnte diese Ausgleichsregelung nämlich nicht als „bestehende Beihilfe“ im Sinne von Punkt 7.2 Absatz 1 erster Gedankenstrich des Kapitels 7 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen angesehen werden, da die Ausgleichszahlungen nicht auf einer Rechtsgrundlage beruhten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des EWR-Abkommens Gültigkeit hatte (nachdem die für die Busunternehmen geltende Befreiung von der Diesellabgabe mit Wirkung vom 1. Januar 1999 aufgehoben worden war, wurde die Ausgleichsregelung für die so genannten „nicht subventionierten“ Busunternehmen eingeführt). Außerdem wird der Ausgleichsbetrag nach spezifischen Regeln festgesetzt, die den betroffenen Busunternehmen zum Teil in den beiden Schriftstücken vom 21. Februar 2000 mitgeteilt wurden. Diese neuen Regeln stellten einen neuen rechtlichen Rahmen für die Gewährung von Beihilfen an bestimmte Linienbusunternehmen dar. Daher kann die Ausgleichsregelung nicht als Fortsetzung einer in einem anderen Rechtsakt festgelegten Abgabenerleichterung angesehen werden.

b) *Die Einlassungen der norwegischen Regierung zum Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens*

In ihren Einlassungen zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens vertrat die norwegische Regierung den Standpunkt, dass es irrelevant sei, ob die Ausgleichsregelung einen neuen rechtlichen Rahmen darstellt. Entscheidend für die Feststellung, ob eine Maßnahme eine „neue Beihilfe“ oder eine „bestehende Beihilfe“ darstellt, sei, ob zusätzliche Gelder bereitgestellt und neue Begünstigte miteinbezogen werden. Diesbezüglich machte die norwegische Regierung geltend, die Ausgleichsregelung sei weniger weitreichend (sowohl geldlich als auch in Bezug auf die förderfähigen Unternehmen) als die vorhergehende Abgabenerleichterung: Der norwegischen Regierung zufolge wurde bei der Festsetzung der Ausgleichsbeträge für 1999 eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 6 % angenommen; außerdem wurde der Geltungsbereich der Ausgleichsregelung auf Linienverkehrsunternehmen beschränkt, während die vorherige Abgabenerleichterung allen Busunternehmen zugute kam, also auch denen, die Gelegenheitsverkehrsleistungen anbieten.

3. BEURTEILUNG DER VEREINBARKEIT DER AUSGLEICHSREGELUNG MIT DER VERORDNUNG (EWG) NR. 1191/69 DES RATES

a) *Die Sichtweise der Überwachungsbehörde, wie sie im Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens zum Ausdruck kommt*

Obwohl sich die norwegische Regierung im Laufe der Voruntersuchungen nicht darauf berufen hatte, prüfte die Überwachungsbehörde, ob die Verordnung Nr. 1191/69 anwendbar ist. Auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Informationen gelangte die Überwachungsbehörde zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass „...der Ausgleich für ‚nicht subventionierte‘ Busunternehmen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fällt, da die für die Förderung in Frage kommenden Unternehmen anscheinend nicht den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 2 der Verordnung unterliegen.“ Außerdem brachte die Überwachungsbehörde ihre Auffassung zum Ausdruck, dass „... aus den mit den beiden Schriftstücken vom 21. Februar 2000 mitgeteilten Vorschriften über Ausgleichszahlungen hervorgeht, dass der den betreffenden Busunternehmen gewährte Ausgleich nicht unter Einhaltung des Verfahrens der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (insbesondere Art. 9 ff.) festgesetzt wurde. ...“

b) *Die Einlassungen der norwegischen Regierung zum Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens*

In ihren Einlassungen zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens machte die norwegische Regierung geltend, dass die Ausgleichsregelung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates fällt.

Der norwegischen Regierung zufolge fallen alle Leistungen des Personenlinienverkehrs in Norwegen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates. Sie behauptete, dass sowohl „subventionierte“ als auch „nicht subventionierte“ Busunternehmen denselben rechtlichen Rahmenbedingungen unterliegen. Nach dem norwegischen Beförderungsgesetz gebe es keine Unterscheidung zwischen diesen beiden Gruppen. Demzufolge sah die norwegische Regierung keinerlei Rechtfertigung für eine unterschiedliche Beurteilung beider Gruppen von Busunternehmen. In der Annahme, die Überwachungsbehörde erachte den Ausgleich für die sogenannten „subventionierten“ Busunternehmen als mit dem EWR-Abkommen vereinbar, machte die norwegische Regierung geltend, der den sogenannten „nicht subventionierten“ Unternehmen gewährte Ausgleich sei auch als mit dem EWR-Abkommen vereinbar einzustufen.

Denn sie hob hervor, dass die Unterscheidung zwischen den beiden Unternehmenskategorien je nach Einschätzung der wirtschaftlichen Rentabilität der Fahrstrecken vor der Aufhebung der Befreiung von der Dieselaabgabe getroffen wurde. Nach der Aufhebung der Abgabenbefreiung habe sich die wirtschaftliche Situation der so genannten „nicht subventionierten“ Busunternehmen geändert. Den norwegischen Behörden zufolge war deutlich erkennbar, dass die „nicht subventionierten“ Busunternehmen die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen, die sie vor dem 1. Januar 1999 erfüllt hatten, nicht unbedingt in demselben Maße oder unter denselben Bedingungen übernehmen würden, wie sie es für die Befreiung von der Dieselaabgabe getan hatten.

Der norwegischen Regierung zufolge stellen das Beförderungsgesetz („Lov om samferdsel 1976 nr. 63“) und die Verordnung über die Personenbeförderung im Inland (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) eine Reihe von Bedingungen zur Regelung der Erbringung von Dienstleistungen im Personenlinienverkehr auf, die mit Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbunden sind: ⁽³⁰⁾

- Dem Busunternehmen obliegt, außer im Falle höherer Gewalt, die unbedingte Beförderungspflicht (§ 7);
- das Busunternehmen ist verpflichtet, eine ausreichende Anzahl von Bussen einzusetzen, um den Normalbedarf und möglichst auch den vorgesehenen Sonderbedarf abzudecken (§ 8);
- die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung durch die zuständige Behörde; alle Informationen zu den Fahrplänen, Ausgangsorten, Zwischenstops und Bestimmungsorten sind dieser ordnungsgemäß mitzuteilen (§ 10);
- die Fahrpreise und Ermäßigungen unterliegen der Genehmigung durch die zuständige Behörde (§ 11);
- das Busunternehmen muss Fahrkarten, Fahrscheinkontroll- und Entwertungsgeräte oder andere Ausrüstungen einsetzen, die von der zuständigen Behörde genehmigt sind (§ 12);
- die zuständige Behörde hat das Recht, Entscheidungen über die Endstationen, Haltestellen und die genaue Streckenführung der Fahrtrouten zu treffen (§ 13);
- die zuständige Behörde kann entscheiden, dass Fahrgäste das Recht haben, vorab Platzreservierungen vorzunehmen (§ 15);
- das Busunternehmen muss die Haltestellen mit Informationstafeln ausstatten.

Ferner wird geltend gemacht, dass den Busunternehmen auf vielen Fahrtrouten, die parallel zu Eisenbahnstrecken verlaufen, das Recht verwehrt ist, Fahrgäste in der Nähe von Dienstleistungen der Eisenbahn aufzunehmen, was für die betroffenen Busunternehmen eine mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtung darstelle.

Den norwegischen Behörden zufolge liegt es auf der Hand, dass die Betriebskosten durch die Verpflichtungen nach dem Beförderungsgesetz und nach der Verordnung über die Personenbeförderung im Inland über dem Niveau liegen, das zutreffend wäre, wenn die Beförderungsdienstleistungen auf streng wirtschaftlicher Grundlage erbracht werden könnten, und dass insbesondere die Beschränkungen zum Schutz der Dienstleistungen des Eisenbahnverkehrs den Ertrag mindern.

In Bezug auf die Einwände der Überwachungsbehörde, dass die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen nicht mit den Anforderungen gemäß Artikel 10 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vereinbar ist, da der gewährte Ausgleich nicht unter Einhaltung der darin festgelegten Verfahrenskriterien berechnet wird, machten die norwegischen Behörden geltend, dass diese Diskrepanzen die Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit der Verordnung nicht beeinträchtigten, da der Betrag der gewährten Ausgleichszahlungen immer noch innerhalb der im Rahmen der Verordnung erlaubten Spanne liege.

Die norwegische Regierung nimmt auch Bezug auf die Ausgleichsregelungen, die in anderen EU-Mitgliedstaaten angewendet werden und nicht Gegenstand von Beanstandungen der Europäischen Kommission waren (in diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Befreiung von der Steuer auf Dieselkraftstoffe für fahrplanmäßige Linienbusleistungen in Dänemark Bezug genommen). Die Regierung macht geltend, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates werde von der Kommission nicht sehr eng ausgelegt, und zieht daraus den Schluss, dass im Sinne des nachsichtigen Ansatzes der Kommission alle Kosten im Zusammenhang mit den mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen erstattungsfähig sind.

⁽³⁰⁾ Es wird auf die einschlägigen Bestimmungen der Rechtsverordnung über die Personenbeförderung im Inland verwiesen.

c) **Zusätzliche Einlassungen der norwegischen Regierung**

In Beantwortung des Schreibens der Überwachungsbehörde vom 30. Oktober 2001, in dem diese ihre Zweifel bezüglich der Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates zum Ausdruck brachte, wiederholte die norwegische Regierung ihre Auffassung, dass die Bedingungen nach dem Beförderungsgesetz und der Rechtsverordnung über die Personenbeförderung im Inland mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen darstellen, die den betroffenen Busunternehmen auferlegt werden. In Erwiderung auf die Argumentation der Überwachungsbehörde, dass diese Bedingungen nicht unbedingt als den betroffenen Busunternehmen auferlegt anzusehen sind, da der jeweilige Betreiber eine Konzession für die Erbringung einer bestimmten Beförderungsdienstleistung auf einer bestimmten Fahrtroute beantragt hat, erklärte die norwegische Regierung, dass die Busunternehmen die Standards der kontinuierlichen, regelmäßigen und kapazitätsgebundenen Erbringung der Dienstleistungen, so wie sie in ihrer Konzession festgelegt sind, nicht einseitig verändern könnten, um sich an die veränderten finanziellen Rahmenbedingungen anzupassen (hier die Aufhebung der Befreiung von der Abgabe auf Dieselkraftstoffe). Ihre Anträge auf Abänderung der Fahrpreise, der Fahrpläne und der Fahrtrouten würden nicht immer genehmigt. Insofern diese Anträge auf Abänderung bestimmter Bedingungen nicht genehmigt würden, sei dies als eine dem betroffenen Busunternehmen auferlegte, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtung zu betrachten. Die norwegische Regierung stellte auch fest, dass einige der Leistungen des Personenlinienverkehrs nach der Aufhebung der Befreiung von der Dieselabgabe wahrscheinlich keine Rentabilität mehr aufweisen. Infolgedessen würden wahrscheinlich einige Busunternehmen ihre diesbezüglichen Dienstleistungen einstellen. Andere Busunternehmen wären gezwungen, ihre Fahrpreise zu erhöhen und/oder die Bedienungshäufigkeit einzuschränken, um die Rentabilität aufrechterhalten zu können. Der norwegischen Regierung zufolge kann sie weder die Einstellung von Buslinien noch größere Fahrpreiserhöhungen als Folge der Aufhebung der Befreiung von der Dieselabgabe akzeptieren.

Die norwegische Regierung brachte vor, nach Schätzungen des Verbandes der norwegischen Transportunternehmen sei in Ermangelung einer Ausgleichsregelung zu erwarten, dass unter Umständen etwa 25 Buslinien eingestellt und bei den übrigen Buslinien die Fahrpreise um etwa 15 % erhöht werden. Auf Nachfrage der Überwachungsbehörde, diesbezüglich nachprüfbar Informationen vorzulegen, gab die norwegische Regierung an, sie sehe angesichts der geringfügigen Gewinne mancher Busunternehmen keinen Grund, an der Wahrscheinlichkeit zu zweifeln, dass die Aufhebung der Ausgleichsregelung zur Einstellung einiger Buslinien und/oder zu Fahrpreiserhöhungen führen kann. Welche Dienstleistungen genau eingestellt oder für welche Fahrstrecken die Fahrpreise angehoben werden müssten, wenn die Ausgleichsregelung aufzuheben wäre, würde sich erst mit der tatsächlichen Aufhebung der Ausgleichsregelung zeigen.

Außerdem, und im Hinblick auf die Kosten, die aus diesen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen erwachsen, wird Bezug auf die Ausführungen des Verbandes der norwegischen Transportunternehmer (und insbesondere auf Anhang II dieser Vorlage) genommen. Dieser Anhang II enthält Schätzungen über die finanziellen Folgen der Erfüllung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen. Der norwegischen Regierung zufolge lässt die Ausgleichsregelung keinen Spielraum für zu hohe Ausgleichszahlungen (Überkompensation). Generell wurden die Ausgleichszahlungen auf einem Niveau gehalten, das die aus der Dieselabgabe entstehenden tatsächlichen Kosten sehr wohl unterschreitet. Was die genauen Kosten der Erfüllung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen anbelangt, so gab die norwegische Regierung jedoch zu, dass keinerlei konkret nachprüfbar Informationen vorliegen.

d) **Die Anmerkungen des Verbands der norwegischen Transportunternehmer**

Nach dem Verband der norwegischen Transportunternehmer unterlagen alle inländischen fahrplanmäßigen Beförderungsdienstleistungen mit Omnibussen, ob sie nun als „nicht subventionierte“ oder als „subventionierte“ Busunternehmen bezeichnet werden, gleichermaßen den mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen nach dem Beförderungsgesetz und nach der Rechtsverordnung über die Personenbeförderung im Inland und sollten daher auch gleichermaßen für Ausgleichszahlungen in Betracht kommen.

In der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates finde sich keinerlei Hinweis darauf, dass einträgliche und nicht einträgliche Dienstleistungen im Hinblick auf die Erfüllung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen und deren Ausgleich unterschiedlich zu behandeln sind.

Dem Verband der norwegischen Transportunternehmer zufolge wurde die Frage der Rechtmäßigkeit von Abgabenerleichterungen als praktische Form der Ausgleichsgewährung für die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen zuvor weder von einem EG-Mitgliedstaat noch von der Europäischen Kommission aufgeworfen. Die Abgabenerleichterung stelle in ihren verschiedenen Formen vielmehr in der gesamten EU ein übliches Mittel der Ausgleichsgewährung im öffentlichen Verkehrswesen dar. Dem Verband zufolge gilt die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates nicht nur für die direkten Ausgleichszahlungen, sondern auch für die mittelbaren Formen der Beihilfe, wie Mehrwertsteuerbefreiungen, Befreiungen von Mineralölabgaben etc. Der Verband betont, dass praktische und administrative Erwägungen zu der Entscheidung führten, die in Frage stehenden mittelbaren Beihilfen zusätzlich zu dem komplizierteren System der direkten Ausgleichszahlungen durch operationelle Subventionen einzuführen. Die mittelbare Form der Beihilfe durch Ausgleichszahlungen für die Mineralölabgabe sei als mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vereinbar anzusehen, der vorschreibt, dass die zuständige Behörde die für die Gemeinschaft kostengünstigste Beihilfeform auswählt.

Der Verband räumt ein, dass die norwegische Ausgleichsregelung für die Rückerstattung der Kraftstoffabgabe formell nicht unmittelbar an die tatsächlichen Kosten anknüpft, die aus den auferlegten, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen erwachsen. Solange jedoch keine zu hohen Ausgleichszahlungen (Überkompensation) erfolgten und die erforderlichen Schritte zu deren Verhinderung unternommen würden, sei die Frage der Vereinbarkeit mit den Artikeln 10 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates rein theoretischer Art.

Der Verband legte eine Auflistung der in den einschlägigen Rechtsdokumenten wie auch in mehreren Konzessionen enthaltenen Verpflichtungen vor, zu denen auch betriebliche Beschränkungen auf bestimmten Teilstrecken der Fahrtroute gehören, für welche die Konzession erteilt wurde. Diese verschiedenen Verpflichtungen erhöhen dem Verband zufolge die normalerweise anfallenden Betriebskosten, wenn also die Beförderungsleistungen auf der Grundlage rein wirtschaftlicher Erwägungen erbracht würden, und sie verringern die Einnahmen aufgrund der Vorkehrungen zum Schutz des Eisenbahnverkehrs, dass der Markt auf bestimmten Teilstrecken der Fahrtrouten nur eingeschränkt bedient werden darf. Dem Verband zufolge sind die Zweifel der Überwachungsbehörde, dass die norwegischen Behörden nicht nachgewiesen haben, in welchem Umfang die betreffenden Busunternehmen zusätzliche Verpflichtungen und Kosten übernehmen, und zwar im Vergleich zum Umfang der aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen erbrachten Beförderungsleistungen, rein theoretischer Art. Die betreffenden Busunternehmen könnten niemals Linienverkehrsleistungen erbringen, ohne die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen zu übernehmen. Was die Zweifel der Überwachungsbehörde bezüglich der Einordnung der eingeschränkten Dienstleistungsmöglichkeiten auf Fahrtrouten entlang von Eisenbahnlinien als eine mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtung anbelangt, so macht der Verband geltend, dass sich aus der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates ergebe, dass die auferlegte Zumutung eingeschränkter Einnahmemöglichkeiten eine mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtung darstellt. Diesbezüglich wird behauptet, dass es in Europa gang und gäbe ist, derartige Verpflichtungen im Rahmen der Anrechnung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auszugleichen.

Der Verband legte Schätzungen im Hinblick auf die finanziellen Folgen der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen bei fahrplanmäßigen Beförderungsdienstleistungen mit Omnibussen in Norwegen vor (die unter die vom Verkehrsministerium verwaltete Ausgleichsregelung fallen). Nach seiner Auffassung ist der Negativwert der verschiedenen Verpflichtungen höher als der Betrag der Rückerstattung der Kraftstoffabgabe. Selbst wenn ein Element der Überkompensation vorhanden sei, so lägen derartige Vorteile für die Erbringung von Beförderungsdienstleistungen im Rahmen von Verpflichtungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, in der Natur der EWR-weiten Politik für das öffentliche Verkehrswesen.

Anhand der Berechnungen und Erwägungen in Anhang II zu den Ausführungen des Verbands der norwegischen Transportunternehmer lassen sich die finanziellen Auswirkungen aufgrund der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen wie folgt zusammenfassen ⁽³¹⁾:

Tabelle 1:

Bedingungen/Verpflichtungen	Geschätzte Mehrkosten
— Unbedingte Beförderungspflicht	n.a.
— Einsatz einer ausreichenden Anzahl von Bussen	n.a.
— Ausrüstung der Bushaltestellen mit Informationstafeln und anderen Gegenständen	n.a.
— Verpflichtung zur Abgabe finanzieller und statistischer Informationen	n.a.
— Inserate im „Rutebok for Norge“	NOK 0,1 Million ⁽¹⁾
— Spezielle Beförderungsentgelte und Fahrpreisermäßigungen	NOK 30 Millionen pro Jahr
— Verpflichtung zum Anlaufen spezieller Endstationen	NOK 13 Millionen pro Jahr ⁽²⁾

⁽³¹⁾ Festzuhalten ist, dass der Verband der norwegischen Transportunternehmer Schätzungen über die Mehrkosten nur für bestimmte Verpflichtungen und nur für bestimmte Busunternehmen vorgelegt hat; bei fehlenden Informationen macht die Überwachungsbehörde dies mit „n.a.“ kenntlich.

Bedingungen/Verpflichtungen	Geschätzte Mehrkosten
— Mehrkosten aufgrund der Bedienung von obligatorischen Fahrtrouten in bestimmten Gebieten	NOK 0,5 Million pro Jahr ⁽¹⁾
— Eingeschränkte betriebswirtschaftliche Leistungsfähigkeit aufgrund der auferlegten Zeitfahrpläne, der Begrenzungen in der Anzahl der Abfahrten und in den Betriebszeiten, vor allem zum Schutz der Eisenbahnlinien	Es wurden keine allgemeinen Schätzungen vorgelegt; der Verband der norwegischen Transportunternehmer bezog sich auf ein Beispiel, wo es einem Busunternehmen nicht gestattet war, Beförderungsdienstleistungen zur Tageszeit anzubieten (für diesen spezifischen Fall wurden geschätzte Kosten von NOK 0,5 Million pro Jahr angegeben).
— Einnahmeverluste aufgrund der eingeschränkten Dienstleistungsmöglichkeiten auf diesem Markt, so meistens zum Schutz der Eisenbahnlinien vor Wettbewerb auf ähnlich verlaufenden Fahrtrouten	Der Verband der norwegischen Transportunternehmer gab an, dass es nicht möglich ist, realistische Berechnungen über die finanziellen Folgen vorzunehmen; jedoch wurde festgestellt, dass die Einnahmeverluste höher sind, als dies aus der Berechnung der o.a. Zusatzkosten hervorgeht.

⁽¹⁾ Bezieht sich auf die Inseratskosten für die fahrplanmäßige Fahrstrecke des NOR-WAY Expressbussystems.
⁽²⁾ Bezieht sich auf das obligatorische Anlaufen spezieller Endstationen in Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Hauge-sund, Bergen, Elverum, Fagernes und Otta; Schätzungen wurden jedoch nur für die Benutzungsgebühren für die Busbahnhöfe in Oslo und teilweise in Trondheim vorgelegt.
⁽³⁾ Schätzungen wurden nur für die Langstreckenbusse von Oslo in Richtung Süden und Westen vorgelegt. Die Schätzungen über die Mehrkosten wurden nur bezüglich dieser Fahrtrouten vorgelegt. Jedoch wurde darauf hingewiesen, dass ähnliche Kosten auch in den anderen Gebieten entstehen, so besonders in den größeren städtischen Einzugsgebieten. Diesbezüglich wurde auch auf die Einnahmeverluste hingewiesen, die aus dem Verbot der Dienstleistung in Innenstädten erwachsen, ohne jedoch diesbezügliche Schätzungen vorzulegen.

Zusätzlich zu diesen Schätzungen legte der Verband Beispielsfälle bestimmter Expressbusunternehmen und Bedingungen vor, unter denen bestimmte Fahrtrouten betrieben werden.

Der Verband betonte die Bedeutung der norwegischen Expressbuslinien für die entfernt gelegenen und gering besiedelten Gegenden Norwegens, wo keine alternativen öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Schließlich vertrat der Verband die Auffassung, dass eine Entscheidung der Überwachungsbehörde, mit der die Ausgleichsregelung für eine Gruppe der konzessionierten Busunternehmen als mit dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärt wird, eine Verletzung von Artikel 61 und möglicherweise auch von Artikel 59 des EWR-Abkommens sowie von Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ⁽³²⁾ darstellen könnte. Außerdem lenkt der Verband die Aufmerksamkeit der Überwachungsbehörde auf die Tatsache, dass es einen geänderten Vorschlag für eine neue Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen ⁽³³⁾ gibt, nach dem die Berechnungsregeln für die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen gemäß Artikel 1 in Anhang I nicht für die Ausnahmen von einigen oder allen finanziellen Auswirkungen einer Verbrauchsabgabe auf Kraftstoffe gelten. Auf diese Weise beabsichtigt die Europäische Kommission, das Thema Kraftstoffabgabe aus den Ausgleichsregelungen für die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen vollständig herauszunehmen. Der Verband betrachtet dies als wichtigen Faktor, der im laufenden Prüfverfahren berücksichtigt werden sollte.

e) Die Ausführungen des Beschwerdeführers

Dem Beschwerdeführer zufolge unterliegen die „nicht subventionierten“ Busunternehmen keinen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen. Insbesondere bei Fahrtrouten, die auch durch Eisenbahnlinien bedient werden, seien es die Dienstleistungen der Eisenbahn, die Beförderungsdienstleistungen im öffentlichen Interesse erbringen. Es gebe keinen zusätzlichen Bedarf für Expressbusse entlang dieser Eisenbahnlinien.

⁽³²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. Nr. L 175 vom 23.07.1968, S. 1).

⁽³³⁾ KOM (2002) 107 endg. vom 21.2.2002.

4. VEREINBARKEIT DER AUSGLEICHSREGELUNG IM RAHMEN DES LEITFADENS FÜR STAATLICHE BEIHILFEN ZU ZWECKEN DES UMWELTSCHUTZES

a) **Die Auffassung der Überwachungsbehörde gemäß ihren Ausführungen im Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens**

In diesem Einleitungsbeschluss vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, die norwegischen Behörden hätten nicht dargelegt, dass die Ausgleichsregelung mit den Bedingungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes vereinbar ist, und zwar im Hinblick auf das Niveau der Ausgleichszahlungen, die zeitliche Befristung, die degressive Art der Beihilfe und die Notwendigkeit der Beihilfe, um einen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit zu kompensieren.

(1) *Mögliche Überkompensation*

Im Beschluss über die Einleitung des Prüfverfahrens erkannte die Überwachungsbehörde an, „dass der Rückgang der Ausgleichszahlungen im Vergleich zu den vorher gewährten Befreiungen von den Dieselabgaben möglicherweise ein Hinweis darauf ist, dass die Ausgleichszahlungen die aus der Dieselabgabe entstehenden Kosten unterschreiten.“ Jedoch vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, es sei nicht auszuschließen, dass Busunternehmen, die Zahlungen im Rahmen der Ausgleichsregelung erhalten, von Ausgleichsbeträgen profitieren, die ihre tatsächlichen aufgrund der Dieselabgabe anfallenden Kosten übersteigen.

(2) *Anreizwirkung: zeitliche Befristung und degressive Natur der Ausgleichsregelung*

Bezüglich der zeitlichen Befristung der Ausgleichsregelung stellte die Überwachungsbehörde im Einleitungsbeschluss fest, dass die Ausgleichsregelung selbst keinerlei Befristung enthält. In Bezug auf die Anreizfunktionen der Ausgleichsregelung brachte die Überwachungsbehörde ihre Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass „...es kein klares Signal für eine künftige Reduzierung der staatlichen Unterstützung gibt, die die Busunternehmen zwingen würde, ihren Kraftstoffverbrauch zu verringern.“

Die Überwachungsbehörde stellte ebenfalls fest, dass die norwegischen Behörden „...keine einschlägigen Informationen übermittelt haben, die es ihr gestatten würden, zu überprüfen, ob die Gesamthöhe der im Rahmen der Ausgleichsregelung vorgenommenen Zahlungen seit ihrer Einführung laufend und im Vergleich zur Situation vor der Aufhebung der Steuerbefreiung im Jahr 1999 zurückgegangen ist.“

Schließlich brachte die Überwachungsbehörde ihre Besorgnis zum Ausdruck, dass „...ohne Informationen über die Höhe der im Rahmen der Regelung vorgenommenen Zahlungen kaum festgestellt werden kann, inwieweit die Regelung einen hinreichenden Anreiz darstellt.“

(3) *Notwendigkeit der Beihilfe, um einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit auszugleichen*

Wie die Überwachungsbehörde im Einleitungsbeschluss feststellte, sah die Gesetzesvorlage der Regierung über Umweltsteuern bezüglich der Ausgleichsregelung für die so genannten „nicht subventionierten“ Busunternehmen im Unterschied zu der für die so genannten „subventionierten“ Busunternehmen, die beide Linienverkehrsleistungen erbringen, vor, dass kein Ausgleich notwendig ist, da diese „nicht subventionierten“ Busunternehmen voraussichtlich in der Lage seien, die höheren Kosten entweder durch erhöhte Fahrkartenpreise oder durch geringere Gewinnspannen auszugleichen. Daher hatte die Überwachungsbehörde starke Zweifel, ob die Ausgleichsregelung notwendig war.

b) **Die Einlassungen der norwegischen Regierung**

(1) *Mögliche Überkompensation*

Die norwegische Regierung behauptete, die Ausgleichsregelung sei auf die Mehrkosten begrenzt, die infolge der Einführung der Abgabe auf Dieselkraftstoff anfallen. Außerdem informierten die norwegischen Behörden die Überwachungsbehörde, dass der Ausgleichsbetrag auf der Grundlage des Verbrauchs der im Energieverbrauch wirtschaftlichsten Fahrzeuge berechnet werde. Zu hohe Ausgleichszahlungen (Überkompensation) könnten nur auftreten, wenn ein Expressbusunternehmen weniger als 0,31 Liter pro km verbräuche. Alle im Rahmen der Ausgleichsregelung zugewiesenen Ausgleichsbeträge, die den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um den auf der Grundlage der im Energieverbrauch wirtschaftlichsten Fahrzeuge berechneten Verbrauch auszugleichen, würden nicht ausbezahlt. Ferner wies die norwegische Regierung darauf hin, dass bei Busunternehmen Ausgaben anfallen, die nicht vollständig ausgeglichen werden, wie beispielsweise Zubringerdienste und Positionsfahrten.

Bezüglich der Höhe der Ausgleichszahlungen im Rahmen der fraglichen Ausgleichsregelung legte die norwegische Regierung folgende Zahlen vor:

Tabelle 2:

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Zugewiesene Ausgleichsbeträge im Rahmen von Kapitel 1330, Posten 71 (NOK)	n.a.	71 Millionen	75,4 Millionen	50 Millionen	29 Millionen
B	Tatsächlich ausgezahlte Ausgleichsbeträge (NOK)	n.a.	64 Millionen	66 Millionen (geschätzt)	50 Millionen (geschätzt)	29 Millionen (geschätzt)
C	Einnahmen aus der Diesellabgabe nur im Zusammenhang mit Leistungen des Personenlinienverkehrs, die von nicht subventionierten Busunternehmen erbracht werden (NOK) (einschließlich MWSt)	n.a.	Über 64 Millionen	Über 66 Millionen	Über 53 Millionen	Über 51 Millionen
D=B/C	Prozentsatz der Einnahmen aus der Diesellabgabe, der als Ausgleichsbetrag ausgezahlt wurde	n.a.	Unter 100 %	Unter 100 %	Unter 100 %	Unter 100 %
E	Verbrauch an Diesellkraftstoff (Liter pro km) (1)	0,315 (geschätzt)	0,315 (geschätzt)	0,315 (geschätzt)	0,315 (geschätzt)	0,315 (geschätzt)
F	Diesellabgabe (NOK pro Liter) ausschließlich MWSt	3,43	3,54	3,74 (ab 1. Juli: 3,54)	3,04 (ab 1. Juli: 2,72)	2,77
	Diesellabgabe (NOK pro Liter) einschließlich MWSt	4,22	4,35	4,6 (ab 1. Juli: 4,35)	3,77 (ab 1. Juli: 3,37)	3,43
G	Ausgleichsbetrag (NOK pro km)	n.a.	1,37	1,41	1,07 (geschätzt)	0,62 (geschätzt)

(1) Der norwegischen Regierung zufolge stellen diese Zahlen den Verbrauch der im Energieverbrauch wirtschaftlichsten Fahrzeuge dar.

(2) *Notwendigkeit der Beihilfe, um einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit auszugleichen*

Die norwegische Regierung machte geltend, die Ausgleichsregelung sei zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Busunternehmen notwendig, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen. Den norwegischen Behörden zufolge machten die Erfahrungen der letzten Jahre deutlich, dass das öffentliche Verkehrswesen ohne wesentliche Beiträge aus öffentlichen Mitteln nicht in einem ausreichenden Maße aufrechtzuerhalten ist, um wirksam mit privaten Beförderungsmitteln konkurrieren zu können. Daher sei man der Auffassung, dass es notwendig ist, die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrswesens gegenüber dem privaten Auto nicht zu schwächen.

Die norwegische Regierung machte im Unterschied zu ihren Darlegungen in der Gesetzesvorlage über Umweltsteuern ⁽³⁴⁾ geltend, dass die Ertragslage dieser Busunternehmen nicht ausreiche, um die erhöhten Kosten auffangen zu können. Unter Bezugnahme auf den Beschluss des norwegischen Parlaments sei zu erwarten, dass die Aufhebung der vorherigen Befreiung von der Abgabe auf Dieselkraftstoff die wirtschaftliche Rentabilität vieler Strecken des Linienverkehrs mit der Folge verringern würde, dass die sogenannten „nicht subventionierten“ Fahrtrouten, die zuvor mit geringen Gewinnspannen betrieben wurden, eingestellt werden müssten. Bei den anderen Fahrstrecken wurde erwartet, dass die Fahrpreise mit dem Risiko erhöht werden müssten, dass die Fahrgäste auf private Beförderungsmittel umsteigen. Auch wurde betont, dass unter dem Gesichtspunkt der Bereitstellung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erschwinglichen Preisen ein Anheben der Fahrpreise als inakzeptabel zu betrachten ist.

Die norwegische Regierung bezog sich in dieser Hinsicht auf einen Bericht über die Evaluierung der Wettbewerbssituation von Expressbusunternehmen ⁽³⁵⁾. Bezüglich der vier ausgewählten Fahrstrecken (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen und TIMEkspressen) stellte die norwegische Regierung aufgrund dieses Berichts fest, dass der Prozentsatz der Reisenden, die alternativ auch einen Privatwagen als Fahrer oder Mitreisender benutzen würden, im Durchschnitt etwa 47 % beträgt.

Die norwegische Regierung machte geltend, dass die Kosten im Zusammenhang mit der Benutzung eines Privatwagens in der Tat nicht die externen, durch dieses Beförderungsmittel verursachten Kosten widerspiegeln.

In Bezug auf die Kostensteigerungen infolge der Aufhebung der Befreiung von der Dieselabgabe legte die norwegische Regierung Informationen vor, die einen Vergleich zwischen den Kosten im Rahmen der alten Rechtslage, d. h. bei Befreiung von der Dieselabgabe im Jahr 1998, und den Kosten nach der neuen Rechtslage, d. h. nach Aufhebung der Abgabenbefreiung ab 1. Januar 1999, ermöglichen. Den norwegischen Behörden zufolge betrug der Durchschnittspreis für Dieselkraftstoff im Einzelhandel NOK 4,38 (einschl. MWSt) pro Liter im Jahr 1998, während er NOK 8,27 (einschl. MWSt und Dieselabgabe) im Jahr 1999 betrug. Die Kosten pro km lagen 1998 bei NOK 1,38 und 1999 bei NOK 2,61 (die Kosten pro km wurden auf der Grundlage eines angenommenen Kraftstoffverbrauchs von 0,315 Litern pro km errechnet).

c) *Die Ausführungen des Beschwerdeführers*

Der Beschwerdeführer machte geltend, die Ausgleichsregelung führe dazu, dass die Busunternehmen Ausgleichszahlungen für 0,45 Liter pro km erhielten, was den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch übersteige.

d) *Die Anmerkungen des Verbands der norwegischen Transportunternehmer*

Nach den Informationen des Verbands der norwegischen Transportunternehmer, auf die sich die norwegische Regierung bezog, könnten die Gesamtkosten pro km auf bis zu NOK 12 (einschl. MWSt. und Dieselabgabe) angesetzt werden. Dies würde bedeuten, dass die Kraftstoffkosten 1998 (einschl. MWSt, aber ohne Dieselabgabe) auf etwa 12 % der Gesamtkosten geschätzt werden könnten, während sie 1999 (einschl. MWSt und Dieselabgabe) auf etwa 20 % der Gesamtkosten angesetzt werden könnten.

e) *Anmerkungen in Bezug auf das ausgewogene Beihilfeniveau innerhalb des EWR*

Die norwegische Regierung und der Verband der norwegischen Transportunternehmer machten geltend, dass die norwegische Ausgleichsregelung den Ausnahmeregelungen ähnlich ist, die in der Europäischen Union zugunsten des lokalen öffentlichen Personenverkehrs für die Mineralölabgabe gelten. Diese Ausnahmeregelungen fallen unter die Mineralölrichtlinie der EG ⁽³⁶⁾ und die jüngste Entscheidung des Rates vom 12. März 2001 ⁽³⁷⁾. Ferner machte die norwegische Regierung geltend, dass die spezielle Topografie Norwegens wie auch die Tatsache, dass die Bevölkerung des Landes im Unterschied zu anderen europäischen Ländern weit über das ganze Land zerstreut ist, Sonderregelungen für den öffentlichen Verkehrssektor notwendig macht. In entfernt liegenden Gebieten des Landes sei es schwierig, das öffentliche Verkehrswesen auf rein betriebswirtschaftlicher Grundlage aufrechtzuerhalten.

⁽³⁴⁾ Vgl. den Vorschlag der norwegischen Regierung für den Haushaltsplan 1999 (St.prp. nr.1 (1998-1999)), der die Vorschläge der parlamentarischen Gesetzesvorlage über Umweltsteuern (St.prp. nr. 54 (1997-98)) aufgreift.

⁽³⁵⁾ „Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter“, Hjeltnes COWI AS, July 1999.

⁽³⁶⁾ In der Europäischen Gemeinschaft gelten zwei „Mineralölrichtlinien“: Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Verbrauchssteuern auf Mineralöle (ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 12) und Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze für Mineralöle (ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 19).

⁽³⁷⁾ Entscheidung des Rates vom 12. März 2001 über Verbrauchssteuerermäßigungen und -befreiungen für Mineralöle, die zu bestimmten Zwecken verwendet werden (ABl. Nr. L 84 vom 23.03.2001, S. 23).

Der Beschwerdeführer machte mit Schreiben vom 8. Mai 2002 geltend, die norwegische Ausgleichsregelung sei nicht als annehmbare Ausnahmeregelung zu betrachten, die unter die Richtlinie 92/81/EWG des Rates⁽³⁸⁾ falle. Er machte diesbezüglich geltend, der Ausgleich sei nicht von der tatsächlich verbrauchten Kraftstoffmenge abhängig, sondern vielmehr von der Kilometerzahl der Fahrtroute; dies würde nicht berücksichtigen, dass die Menge des Kraftstoffverbrauchs je nach Geschwindigkeit, Jahreszeit, Straßenqualität etc. erheblichen Schwankungen unterliegt. Der Beschwerdeführer weist ebenfalls darauf hin, dass Ausnahmeregelungen nach der Richtlinie nur dann genehmigungsfähig sind, wenn sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. STAATLICHE BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 61 ABSATZ 1 DES EWR-ABKOMMENS

Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens lautet: „Soweit in diesem Abkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind Beihilfen der EG-Mitgliedstaaten oder der EFTA-Staaten oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Funktionieren dieses Abkommens unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Vertragsparteien beeinträchtigen.“

Die aufgrund der Ausgleichsregelung gewährten Unterstützungsmaßnahmen werden aus dem Staatshaushalt finanziert (vgl. staatlicher Haushaltsplan, Kapitel 1330, Posten 71: Subventionen für Expressbusunternehmen, „Tilskudd til ekspressbusser“). Aus dem einschlägigen Fallrecht ergibt sich, dass Maßnahmen, welche die Belastungen reduzieren, die normalerweise im Wirtschaftsbudget eines Unternehmens anfallen, staatliche Beihilfen darstellen⁽³⁹⁾. Die im Rahmen der Ausgleichsregelung förderfähigen Busunternehmen erhalten finanzielle Zuwendungen, welche ihre mit dem täglichen Betrieb verbundenen Geschäftskosten reduzieren (d. h. die Mehrkosten aufgrund der Dieselabgabe) und ihnen somit einen Vorteil gegenüber ihren Konkurrenten verschaffen.

Nach Auffassung der Überwachungsbehörde wird diese Beurteilung durch die Feststellungen des Europäischen Gerichtshofs im „Ferring-Urteil“⁽⁴⁰⁾ nicht relativiert. In diesem Urteil erkannte der Gerichtshof für Recht, dass die steuerlichen Maßnahmen, welche die Wirkung haben, bestimmte Unternehmen von der in Frage stehenden Abgabe zu befreien, und welche Ausgleichszahlungen für die Mehrkosten gewähren, die für diese Unternehmen bei der Erfüllung ihrer mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen tatsächlich anfallen, unter Umständen als Sonderbehandlung für die Dienstleistungen angesehen werden können, die diese Unternehmen bereitstellen, und somit nicht als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 (jetzt Artikel 87) des EG-Vertrags. Der Gerichtshof stellte ebenfalls fest, dass die infrage stehenden Unternehmen keine realen Vorteile im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 (jetzt Artikel 87) des EG-Vertrags genießen, und zwar unter der Voraussetzung, dass die notwendige Gleichwertigkeit zwischen der gewährten Befreiung und den anfallenden Mehrkosten gewahrt bleibt, da die einzige Wirkung der in Frage stehenden steuerlichen Maßnahme darin bestehe, die auf demselben Markt tätigen Unternehmen auf eine gleichberechtigte wettbewerbsrechtliche Ebene zu stellen.

Angesichts der sektorspezifischen Bestimmungen im Verkehrssektor (insbesondere des Artikels 49 des EWR-Abkommens und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates) versteht es sich nicht von selbst, dass die Schlussfolgerungen dieses Urteils auch auf den Verkehrssektor anwendbar sind. Die Frage der Einordnung der öffentlichen Unterstützung für Leistungen des Personenlinienverkehrs als staatliche Beihilfen ist derzeit beim Europäischen Gerichtshof anhängig⁽⁴¹⁾.

Außerdem hat die norwegische Regierung, wie im Einzelnen weiter unten ausgeführt wird, nach Auffassung der Überwachungsbehörde nicht dargelegt, ob und in welchem Umfang die Busunternehmen, die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommen, Verpflichtungen unterliegen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind und daher möglicherweise zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen (kommerziellen) Busunternehmen führen. Ferner war die Überwachungsbehörde nicht damit zufrieden, dass die den Expressbusunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen angeblich auf die Mehrkosten begrenzt sind, die aufgrund der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen anfallen. Denn an sich bewirkt die Ausgleichsregelung keine ausdrückliche Verknüpfung zwischen den etwaigen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen und den Ausgleichszahlungen. Demzufolge kann die Überwachungsbehörde nicht ausschließen, dass die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährte finanzielle Unterstützung den förderfähigen Busunternehmen einen realen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, der den Bestimmungen des EWR über staatliche Beihilfen unterliegt.

⁽³⁸⁾ Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Verbrauchssteuern auf Mineralöle (ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 12).

⁽³⁹⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs, Rechtssache C-387/92 Banco Exterior de España [1994], Slg. I-877, Absatz 13, und Rechtssache C-75/97 Belgien gegen Kommission [1999], Slg. I-3671, Absatz 23.

⁽⁴⁰⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. November 2001, Rechtssache C-53/00, Ferring SA gegen ACCOSS [2001], Slg. I-9067, Absätze 27 und 29.

⁽⁴¹⁾ Rechtssache C-280/00, „Altmark Trans GmbH“; Ersuchen um Vorabentscheidung, am Europäischen Gerichtshof anhängig: ABl. Nr. C 273 vom 23.9.2000, S. 8.

Die Beihilferegelung ist auch insofern spezifisch, als sie nur Unternehmen im Verkehrssektor begünstigt.

Damit eine Maßnahme unter Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens fällt, muss sie auch den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen den EWR-Staaten beeinträchtigen. Wenn die finanzielle Hilfe des Staates die Position eines Unternehmens gegenüber anderen Unternehmen stärkt, die im innergemeinschaftlichen Handel in Wettbewerb miteinander stehen, so sind Letztere als durch die Hilfe beeinträchtigt anzusehen⁽⁴²⁾. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs „... genügt es im Bereich der staatlichen Beihilfen dagegen für die Geeignetheit einer Beihilfe, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, schon, dass der betreffende Markt dem Wettbewerb nur teilweise geöffnet ist“⁽⁴³⁾.

Im Hinblick auf die möglicherweise verzerrenden Auswirkungen der im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährten staatlichen Unterstützungen beruft sich die Überwachungsbehörde auf die für die Personenbeförderung geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Der Zugang zum grenzübergreifenden Markt für die Personenbeförderung wurde durch die Verordnung (EWG) 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen⁽⁴⁴⁾ geschaffen. Das Recht zur Erbringung von Kabotageleistungen wurde eingeführt mit der Verordnung (EEWG) 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind⁽⁴⁵⁾, später ersetzt durch die Verordnung (EWG) 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 zur selben Thematik⁽⁴⁶⁾.

Gemäß der Verordnung (EWG) 12/98 des Rates wurde die Kabotage im Personenkraftverkehr mit Ausnahme der inländischen Linienverkehrsdienstleistungen mit Wirkung vom 1. Januar 1996 liberalisiert. Diese Bestimmungen haben den Markt dem Wettbewerb geöffnet, und zwar für Gelegenheitsverkehrsleistungen, spezielle Linienverkehrsleistungen wie auch Linienverkehrsleistungen, die im Rahmen einer grenzübergreifenden Linienverkehrsleistung erbracht werden.

Nach einer von der Europäischen Kommission durchgeführten Analyse des Marktes für den Personenverkehr wird der Markt des öffentlichen Personenverkehrs innerhalb der EG nach und nach dem Wettbewerb geöffnet. Bei elf von fünfzehn Mitgliedstaaten stellt die Europäische Kommission fest, dass Rechts- oder Verwaltungsvorschriften eingeführt wurden, die wenigstens auf einem Teil der städtischen, regionalen und interregionalen Kraftomnibusmärkte für Wettbewerb sorgen⁽⁴⁷⁾.

Außerdem bezieht sich die Analyse der Europäischen Kommission auf die Regelungen für das öffentliche Beschaffungswesen und insbesondere auf die nationale Gesetzgebung der EG-Mitgliedstaaten zur Verbesserung des EG-/EWR-weiten Marktzugangs. Schließlich stellte die Europäische Kommission fest, dass die Transportunternehmen wachsendes Interesse am Tätigwerden auf den Inlandsmärkten der anderen Länder zeigen und in gewissem Maße auch schon Anteile an nationalen Busgesellschaften erworben haben oder öffentliche Versorgungsleistungen außerhalb ihrer heimischen Märkte erbringen⁽⁴⁸⁾.

Wie die Überwachungsbehörde bereits in ihrem Einleitungsbeschluss ausgeführt hat, erbringen Expressbusunternehmen Leistungen sowohl des Personenlinienverkehrs als auch des Gelegenheitsverkehrs. Daher besteht die Gefahr, dass die staatlichen Beihilfen im Rahmen der Ausgleichsregelung von den Expressbusunternehmen für Gelegenheitsverkehrsleistungen ausgenutzt werden. Im Hinblick auf den Markt für Personenlinienverkehrsleistungen kann die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährte staatliche Beihilfe von den förderfähigen Busunternehmen außerdem sogar dazu genutzt werden, ähnliche Dienstleistungen im Ausland zu erbringen, und zwar in den Ländern, die dieses Marktsegment dem Wettbewerb geöffnet haben.

⁽⁴²⁾ Rechtssache 730/79, Philip Morris gegen Kommission [1980] Slg. S. 2671, Abs. 11.

⁽⁴³⁾ Urteil vom 4. April 2001, Rechtssache T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia gegen Kommission, [2001], Slg. II-1169, Abs. 95.

⁽⁴⁴⁾ ABl. Nr. L 74 vom 20.3.1992, S. 1; in das EWR-Abkommen aufgenommen in Anhang XIII, Punkt 32.

⁽⁴⁵⁾ ABl. Nr. L 251 vom 29.8.1992, S. 1; in das EWR-Abkommen aufgenommen in Anhang XIII, Punkt 33a.

⁽⁴⁶⁾ ABl. Nr. L 004 vom 08.01.1998, S. 10; in das EWR-Abkommen aufgenommen in Anhang XII, Punkt 33b.

⁽⁴⁷⁾ Siehe den ersten Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsverträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen, KOM (2000) 7 endg. vom 26.7.2000, insbesondere Seite 4 der Begründung: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. Nach den Informationen in diesen Erläuterungen haben insbesondere Dänemark, Finnland und Schweden ihre Verkehrsmärkte bereits geöffnet.

⁽⁴⁸⁾ Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass die im Omnibusgewerbe tätigen norwegischen Gesellschaften ausländische Unternehmen erworben haben, die Beförderungsleistungen per Bus erbringen, siehe z.B. die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 10. Dezember 1999 (Rechtssache Nr. COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS), mit der ein Unternehmenszusammenschluss von u.a. der norwegischen Busgesellschaft Schoyen, die insbesondere im Omnibusgewerbe tätig ist, und der schwedischen Gesellschaft Swibus, die auf dem Gebiet der Beförderung mit Kraftfahrtsomnibussen tätig ist, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wurde, veröffentlicht in ABl. Nr. C 11 vom 14.1.2000, S. 6.

Allein diese Umstände führen bereits zu der Schlussfolgerung, dass die Ausgleichsregelung, im Rahmen derer Beihilfen für Unternehmen gewährt werden, die Personenlinienverkehrsleistungen auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene erbringen, als geeignet anzusehen ist, zu Wettbewerbsverzerrungen und Handelsbeeinträchtigungen im Sinne des Artikels 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens zu führen.

Diese Schlussfolgerung steht auch in Einklang mit der Praxis der Europäischen Kommission auf diesem Gebiet ⁽⁴⁹⁾.

Ferner stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens von der norwegischen Regierung vorgelegten Informationen wie auch die von dritten Parteien vorgelegten Informationen und Anmerkungen tatsächlich darauf hinweisen, dass die den „nicht subventionierten“ Busunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen den Wettbewerb verfälschen und den Handel beeinträchtigen.

Erstens zeigten die im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens vorgelegten Informationen, dass fast 50 % der im Rahmen der Ausgleichsregelung förderfähigen Busunternehmen sowohl Linienverkehrs- als auch Gelegenheitsverkehrsleistungen erbringen. Folglich könnte jeglicher finanzieller Vorteil, der den Expressbusunternehmen für die Erbringung von Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs gewährt wird, auch in andere Geschäftsbereiche fließen, wie z. B. in die Erbringung von Gelegenheitsverkehrsleistungen.

Zweitens kann die Überwachungsbehörde nicht ausschließen, dass zumindest auf bestimmten Fahrtrouten Linienverkehrs- und Gelegenheitsverkehrsleistungen in Wettbewerb zueinander stehen. Was die Wettbewerbssituation zwischen den Linienverkehrs- und den Gelegenheitsverkehrsleistungen der Busunternehmen anbelangt, so machte die norwegische Regierung geltend, dass aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Bedingungen, die für die Linienverkehrs- und die Gelegenheitsverkehrsdienstleistungen gelten, der Gelegenheitsverkehr und der Personenlinienverkehr zwei unterschiedliche Märkte darstellen. Die Überwachungsbehörde stellte jedoch fest, dass das tatsächliche Ausmaß des Wettbewerbs zwischen Linienverkehrs- und Gelegenheitsverkehrsleistungen nicht abstrakt bestimmt werden kann. Ob diese beiden Dienstleistungskategorien in Wettbewerb zueinander stehen oder nicht, kann nur auf der Grundlage der einzelnen Fahrtrouten und der individuellen Umstände, wie Entfernungen, Standorte etc., festgestellt werden.

Aufgrund der von der norwegischen Regierung vorgelegten Informationen und ihrer Einlassungen auf die diesbezüglichen Ausführungen des Beschwerdeführers stellt die Überwachungsbehörde fest, dass es eine Reihe von Fahrtrouten geben dürfte, die sowohl mit Linienverkehrs- als auch mit Gelegenheitsverkehrsleistungen bedient werden. Dies dürfte insbesondere dort der Fall sein, wo der Bestimmungsort ein Fremdenverkehrsgebiet/Wintersportort ist oder wo Touristenattraktionen entlang einer spezifischen Fahrtroute gelegen sind. Ferner zeigen die vorgelegten Informationen, dass es den Busunternehmen, die Linienverkehrsleistungen erbringen, gestattet ist, bestimmte Fahrgastgruppen zu speziellen Ausflugszielen zu bringen.

Beim Markt für Gelegenheitsverkehrsleistungen (wie auch beim Markt für den Transport von Gütern/Paketen) handelt es sich um einen vollständig liberalisierten Markt. Daher ist die staatliche Unterstützung, die den Wettbewerb auf diesem Markt verzerren kann, auch geeignet, den Handel zu beeinträchtigen. Außerdem kann die staatliche Unterstützung den Handel auch bezüglich der Erbringung von Linienverkehrsleistungen beeinträchtigen. Die Tatsache, dass ausländische Busunternehmen, die grenzübergreifende Linienverkehrsleistungen in Norwegen erbringen, gleichermaßen von der fraglichen Ausgleichsregelung profitieren können, schließt Auswirkungen auf den Handel nicht aus, da die Busunternehmen, die im Rahmen der Ausgleichsregelung begünstigt werden, Vorteile aus der Marktöffnung in anderen EWR-Staaten ziehen und Linienverkehrsleistungen außerhalb Norwegens erbringen können.

Daher kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass die in Frage stehende Ausgleichsregelung geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen den Vertragsparteien des EWR-Abkommens zu beeinträchtigen.

Aufgrund vorstehender Erwägungen gelangt die Überwachungsbehörde zu der Schlussfolgerung, dass die infrage stehende Ausgleichsregelung eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens darstellt.

⁽⁴⁹⁾ Siehe die Entscheidung der Europäischen Kommission bezüglich der Fortführung der ökologischen Steuerreform, Staatliche Beihilfe N 575/A/99 — Deutschland, wie auch die jüngere Entscheidung der Kommission bezüglich der Fortführung dieser Maßnahmen über März 2001 hinaus, Staatliche Beihilfe N 449/2001 — Deutschland, und die noch jüngere Entscheidung der Kommission bezüglich einer Regelung über nicht rückzahlbare Zuschüsse für Leistungen im Langstreckenomnibusverkehr, Staatliche Beihilfe N 588/2002 — Vereinigtes Königreich.

B. MITTEILUNGSPFLICHT UND STILLHALTEVERPFLICHTUNG

Nach Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen „[wird] die EFTA-Überwachungsbehörde... von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann. Der betreffende Staat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Überwachungsbehörde eine anschließende Entscheidung erlassen hat“.

Diese Mitteilungspflicht und die Stillhalteverpflichtung betreffen eine „neue Beihilfe“. Auf der anderen Seite kann eine „bestehende Beihilfe“ so lange gewährt werden, bis die Überwachungsbehörde die fragliche Beihilfe als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens unvereinbar beurteilt. Gemäß Punkt 7.2 des Kapitels 7 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen wird „bestehende Beihilfe“ als „Vor-EWR-Hilfe“ (d. h. „Beihilferegulungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des EWR-Abkommens bereits angewendet wurden“) und als genehmigte Beihilfe definiert.

Bei der Entscheidung, ob die Beihilferegulung als „neue Beihilfe“ oder als „bestehende Beihilfe“ anzusehen ist, untersucht die Überwachungsbehörde die einschlägigen Rechtsvorschriften, welche die Rechtsgrundlage für die infrage stehende Beihilfe sind, und insbesondere das Inkrafttreten dieser Rechtsvorschriften. Die Überwachungsbehörde ist nicht dazu verpflichtet, eine wirtschaftliche Analyse der in Frage stehenden Maßnahme durchzuführen, die auf einem Vergleich mit den vor der Einführung der neuen Rechtsvorschriften geltenden Beihilferegulungen beruht.

Diese Rechtsauffassung wird durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bestätigt.

Nach dem Europäischen Gerichtshof in der Rechtssache „Namur-Les Assurances“ gilt: „Ergibt sich die Beihilfe aus früheren, nicht geänderten Rechtsvorschriften, so kann... die Frage, ob eine neue Beihilfe oder die Umgestaltung einer bestehenden Beihilfe vorliegt, nicht danach beurteilt werden, welche Bedeutung die Beihilfe für das Unternehmen im Lauf des Bestehens jeweils hatte und wie hoch sie insbesondere jeweils war. Maßstab für die Einstufung einer Beihilfe als neue oder umgestaltete Beihilfe sind die Bestimmungen, in denen sie vorgesehen ist, sowie die dort vorgesehenen Modalitäten und Beschränkungen.“⁽⁵⁰⁾ (hier unterstrichen)

Die Tatsache, dass die vorherige Abgabenbefreiung, die auf Beschlüssen beruhte, die im Rahmen des norwegischen Gesetzes über Verbrauchssteuern gefasst worden waren, aufgehoben und eine neue Ausgleichsregelung eingeführt wurde, reicht aus, um diese Ausgleichsregelung als „neue Beihilfe“ im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen zu qualifizieren.

Ferner vertritt die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die 1999 eingeführte Ausgleichsregelung Bestimmungen bezüglich des Umfangs der förderfähigen Geschäftstätigkeiten und insbesondere der Berechnung der Ausgleichsbeträge enthält, die sich als solche erheblich von den früheren Bestimmungen über die Abgabenbefreiung unterscheiden. Diesbezüglich stellt die Überwachungsbehörde insbesondere fest, dass die frühere Befreiung von der Dieselabgabe eine Gewähr dafür bot, dass die Vorteile aus dieser Abgabenbefreiung definitionsgemäß gleich hoch waren wie die Mehrkosten aufgrund der Dieselabgabe, wohingegen die neu eingeführte Ausgleichsregelung nicht sicherstellt, dass die Ausgleichszahlungen an die Busunternehmen ihre tatsächlichen Mehrkosten aufgrund der Dieselabgabe nicht übersteigen. Die Ausgleichsregelung birgt die Gefahr zu hoher Ausgleichszahlungen (Überkompensation), da der Ausgleichsbetrag nicht an die tatsächlichen Mehrkosten aufgrund der Dieselabgabe der betreffenden Busunternehmen gekoppelt ist, sondern auf der Berechnungsgrundlage der Kilometerzahl des Streckenplans festgestellt wird, der von den Busunternehmen gefahren wurde, die einen Antrag auf staatliche Beihilfe im Rahmen der Ausgleichsregelung stellen⁽⁵¹⁾.

Nach der Rechtsauffassung der Überwachungsbehörde war die Ausgleichsregelung nicht gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates von der Mitteilungspflicht ausgenommen, da die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. August 1994, Rechtssache C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [1994] Slg. I-3829, Absatz 28.

⁽⁵¹⁾ Diese Frage wird weiter unten ausführlicher erörtert.

⁽⁵²⁾ Eine detailliertere Bewertung der Ausgleichsregelung im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erfolgt weiter unten.

Die Überwachungsbehörde gelangt daher zu dem Schluss, dass die 1999 eingeführte Ausgleichsregelung eine „neue Beihilfe“ darstellt, die gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen der Überwachungsbehörde vorab mitzuteilen war ⁽⁵³⁾.

Da die in Frage stehende Ausgleichsregelung der Überwachungsbehörde aber nicht vorab mitgeteilt wurde, ist sie gemäß Kapitel 6 Abschnitt 6.2.3. des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen als „formell rechtswidrige Beihilfe“ anzusehen.

C. VEREINBARKEIT DER AUSGLEICHSREGELUNG FÜR EXPRESSBUSUNTERNEHMEN MIT DEM EWR-ABKOMMEN

Die Überwachungsbehörde beurteilte die Ausgleichsregelung für die „nicht subventionierten“ Busunternehmen im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates (und des Artikels 49 des EWR-Abkommens) und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen im Lichte der von der norwegischen Regierung geltend gemachten Umweltschutzziele.

1. VERORDNUNG (EWG) NR. 1191/69 DES RATES

a) *Rechtliche Rahmenbedingungen*

Gemäß Artikel 49 des EWR-Abkommens ist eine staatliche Beihilfe mit diesem Abkommen vereinbar, wenn sie die Bedingungen der Koordinierung des Verkehrswesens erfüllt oder einen Ausgleich für die Erfüllung gewisser mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundener Verpflichtungen darstellt.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ⁽⁵⁴⁾ in der geänderten Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 20. Juni 1991 ⁽⁵⁵⁾, die Bestandteil des EWR-Abkommens wurde, legt fest, nach welchen Regeln die Ausgleichszahlungen für die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar anzusehen sind.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erklärt Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, als mit dem EWR-Abkommen vereinbar und befreit sie von der vorherigen Mitteilungspflicht, wenn diese Verpflichtungen dem Unternehmen auferlegt und die Ausgleichsbeträge in Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung festgelegt wurden.

Die im Sinne der Verordnung mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen sind in Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 definiert und aufgelistet. Aus Artikel 2 der Verordnung ergibt sich, dass jegliche Verpflichtung in diesem Sinne nur dann Ausgleichszahlungen begründen kann, wenn feststellbar ist, dass diese Verpflichtungen den Busunternehmen entgegen ihren kommerziellen Interessen auferlegt wurden.

Außerdem ist es den EFTA-Staaten nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gestattet, Verpflichtungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, beizubehalten und dabei auch auf die anderen Formen des Beförderungsgewerbes zurückzugreifen, um eine angemessene Personenverkehrsversorgung im öffentlichen Interesse sicherstellen zu können. Die Beförderungsunternehmen können bei den zuständigen Behörden einen Antrag auf Aufhebung solcher Verpflichtungen stellen, wenn diese Verpflichtungen wirtschaftliche Nachteile mit sich bringen. Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung schreibt vor, dass die Entscheidung, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen aufrechtzuerhalten, gleichzeitig auch die Ausgleichszahlungen umfasst, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung festzusetzen sind (vgl. Artikel 10 bis 13 der Verordnung).

⁽⁵³⁾ Die Schlussfolgerungen der Überwachungsbehörde stehen in Einklang mit der Praxis der Europäischen Kommission, z. B. Staatliche Beihilfe N 1999/99 — Die Niederlande bezüglich Steuererleichterungen für kommunale Verkehrsbetriebe.

⁽⁵⁴⁾ ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S.1; in das EWR-Abkommen aufgenommen unter Punkt 4, Kapitel I. „Inländische Beförderungsdienstleistungen“ von Anhang XIII.

⁽⁵⁵⁾ ABl. Nr. L 169 vom 29.6.1991, S.1; in das EWR-Abkommen aufgenommen unter Punkt 4, Kapitel I. „Inländische Beförderungsdienstleistungen“ von Anhang XIII.

b) **Definition der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen**

Zu Beginn stellt die Überwachungsbehörde fest, dass sie nicht ausschließt, dass die in der norwegischen Verordnung über die Personenbeförderung im Inland festgelegten Bedingungen grundsätzlich als mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen gemäß Artikel 2 Absätze 2 bis 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates eingestuft werden können.

c) **Den „nicht subventionierten“ Busunternehmen auferlegte spezifische Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes**

Aufgrund der vorgelegten Informationen gelangt die Überwachungsbehörde zu der Auffassung, dass die in der norwegischen Verordnung über die Personenbeförderung im Inland festgelegten Bedingungen nicht als den Busunternehmen auferlegt anzusehen sind, denen die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen zugute kommt.

Nach der Rechtsauffassung der Überwachungsbehörde bestehen erhebliche Unterschiede zwischen „subventionierten“ und „nicht subventionierten“ Busunternehmern, die eine unterschiedliche Bewertung im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfordern. Diese Unterschiede ergeben sich aus den im norwegischen Recht festgelegten rechtlichen Rahmenbedingungen. Die „subventionierten“ Busunternehmen werden ausgewählt, um Leistungen des Personenlinienverkehrs zu erbringen, und zwar nach einer Ausschreibung, in der die zuständigen Behörden die spezifischen Bedingungen festlegen, zu denen die Busunternehmen die Beförderungsdienstleistungen zu erbringen haben. Die ausgewählten Busunternehmen erhalten direkte staatliche Fördermaßnahmen in Form von Ausgleichszahlungen für die Kosten, die ihnen aus der Erbringung des im Rahmen der Ausschreibung festgelegten Umfangs der Beförderungsdienstleistungen entstehen. Der Vertragsabschluss mit den im Rahmen einer Ausschreibung ausgewählten Busunternehmen, der diesen das Recht gibt, eine bestimmte Buslinie nach den zuvor festgelegten Verpflichtungen zu betreiben, könnte als Entscheidung der Behörde eingestuft werden, mit der dem ausgewählten Busunternehmen spezifische Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auferlegt werden. Auf der anderen Seite haben aber auch „nicht subventionierte“ Busunternehmen aus kommerziellen Erwägungen Dienstleistungen des Linienverkehrs übernommen. Demzufolge sind diese Busunternehmen nach dem norwegischen Recht aber nicht berechtigt, direkte staatliche Fördermaßnahmen für ihre Erbringung von Personenlinienverkehrsleistungen auf diesen Fahrtrouten zu erhalten.

Die Überwachungsbehörde ist der Auffassung, dass die den „nicht subventionierten“ Busunternehmen von den zuständigen Behörden erteilte Konzession zur Erbringung von Personenlinienverkehrsleistungen auf bestimmten Fahrtrouten nicht als eine nach Artikeln 3 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erforderliche Entscheidung anzusehen ist. Nach Auffassung der Überwachungsbehörde ist die Konzession eher eine Vorbedingung für die Erbringung von Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs als eine Entscheidung, mit der den Busunternehmen die Erbringung dieser Dienstleistungen auferlegt wird. Zwar umfasst die diesen Busunternehmen erteilte Konzession auch die Verpflichtung, die im Beförderungsgesetz wie auch in der Verordnung über die Personenbeförderung im Inland festgelegten Bedingungen zu erfüllen, doch stellen diese Bedingungen nicht notwendigerweise auch Verpflichtungen dar, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind und den betreffenden Busunternehmen auferlegt werden, da diese Busunternehmen eine Konzession beantragt haben, um aus kommerziellen Erwägungen heraus Linienverkehrsleistungen zu erbringen. Ferner stellt die Überwachungsbehörde fest, dass der Umfang dieser Dienstleistungen allem Anschein nach nicht so sehr von den öffentlichen Behörden, sondern vielmehr von den Busunternehmen selbst weitgehend festgelegt wurde, die für eine bestimmte Fahrstrecke eine Konzession für Personenlinienverkehrsleistungen beantragt hatten ⁽⁵⁶⁾.

Die Überwachungsbehörde ist sich der Tatsache bewusst, dass die Anträge auf Konzessionserteilung für spezielle Fahrtrouten und der Umfang der von den Busunternehmen angebotenen und Bestandteil der Konzession gewordenen Dienstleistungen den rechtlichen Rahmenbedingungen unterliegen, aufgrund derer die betreffenden Busunternehmen (teilweise ⁽⁵⁷⁾) von den aus der Dieselabgabe erwachsenden Kosten befreit waren. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die wirtschaftlichen Annahmen, die einer solchen Antragstellung auf Erteilung einer Konzession zum Betreiben von Fahrtrouten des Personenlinienverkehrs zu Grunde lagen, dort geändert haben, wo die Busunternehmen die Kosten der Dieselabgabe (zum Teil) selbst tragen müssen.

⁽⁵⁶⁾ Siehe z. B. die Entscheidung des Verwaltungsbezirks Møre und Romsdal vom 6. Februar 2002 wie auch die Entscheidung des Verwaltungsbezirks Buskerud vom 22. August 2001. Beide Entscheidungen sind über Internet abrufbar.

⁽⁵⁷⁾ Wenn die Busunternehmen ihre Konzession vor dem 1. Januar 1999 beantragt haben, so sind sie vollständig von der Abgabe auf Dieselmotorkraftstoff befreit; wurde die Konzession aber nach diesem Stichtag erteilt, so unterlagen die Busunternehmen grundsätzlich der Dieselabgabe, waren aber zum Erhalt von Ausgleichszahlungen in Rahmen der in Frage stehenden Ausgleichsregelung berechtigt und somit nur teilweise von den aufgrund der Dieselabgabe anfallenden Kosten befreit.

Die Überwachungsbehörde stellt auch fest, dass die einschlägigen Rechtsvorschriften (vgl. § 19 der Verordnung über die Personenbeförderung im Inland) es den Beförderungsunternehmen allem Anschein nach auch gestatten, die Einstellung der jeweiligen Beförderungsdienstleistungen auf einer speziellen Fahrtroute oder eine Abänderung der für die Erbringung der Beförderungsdienstleistungen geltenden Bedingungen zu beantragen. Aufgrund eines solchen Antrags könnte die zuständige Behörde dem betreffenden Busunternehmen Verpflichtungen auferlegen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, wenn die Aufrechterhaltung der Beförderungsdienstleistungen auf dieser Fahrstrecke im öffentlichen Interesse liegt. Aufgrund dieser Bestimmung dürfte den norwegischen Behörden nämlich die Feststellung gestattet sein, welche Streckenführungen im öffentlichen Interesse und welche Bedingungen und Verpflichtungen den betreffenden Busunternehmen aufzuerlegen sind, um einen Dienstleistungsumfang sicherstellen zu können, den das jeweilige Busunternehmen aufgrund seiner wirtschaftlichen Eigeninteressen nicht anbieten würde.

Die Überwachungsbehörde stellt jedoch fest, dass diese Bestimmung im vorliegenden Fall nicht angewandt wurde. Daher gelangt die Überwachungsbehörde zu der Auffassung, dass von den zuständigen öffentlichen Behörden keinerlei Entscheidung getroffen wurde, mit der speziellen Busunternehmen Verpflichtungen auferlegt wurden, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.

d) Bestimmung der Mehrkosten gegenüber den Kosten, die bei den „nicht subventionierten“ Busunternehmen aus betriebswirtschaftlichem Eigeninteresse anfallen

Die Überwachungsbehörde ist sich der Tatsache bewusst, dass § 19 der Verordnung über die Personenbeförderung im Inland möglicherweise aufgrund der bestehenden Ausgleichsregelung nicht bemüht wurde. Die Überwachungsbehörde hat anhand der finanziellen Situation der Betreiber geprüft, ob die „nicht subventionierten“ Busunternehmen möglicherweise so anzusehen sind, dass sie die im Beförderungsgesetz und in der Verordnung über die Personenbeförderung im Inland festgelegten Verpflichtungen entgegen ihren wirtschaftlichen Interessen übernehmen (insbesondere dort, wo das Betreiben bestimmter Fahrtrouten ohne die Einnahmen aufgrund der Ausgleichsregelung ein Verlustgeschäft wäre).

Die Überwachungsbehörde schließt nicht aus, dass wirtschaftliche (d. h. rentable) Betreiber für staatliche Fördermaßnahmen in der Form von Ausgleichszahlungen für mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen in Betracht kommen, wie dies vom Verband der norwegischen Transportunternehmer vorgetragen wird. Damit jedoch derartige staatliche Fördermaßnahmen als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden können, müssen die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates festgelegten Anforderungen erfüllt sein (insbesondere müssen die zusätzlichen Nettokosten, die durch die spezifischen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen hervorgerufen werden, festgestellt und die jeweiligen Ausgleichsbeträge dementsprechend berechnet werden).

Gemäß den in den Artikeln 10 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates festgelegten „allgemeinen Verfahrenskriterien für Ausgleichszahlungen“ ist der Ausgleichsbetrag auf der Grundlage der durch die spezifischen Bedingungen und Verpflichtungen verursachten Mehrkosten als gewinnfreier Nettoertrag festzusetzen. Bei der Anwendung dieser Methode wird von den zuständigen Behörden verlangt, die Situation, in der die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes erfüllt wird, mit der (realen oder hypothetischen) Situation zu vergleichen, in der es dem betreffenden Busunternehmen freigestellt wäre, über die Erbringung der Dienstleistung auf rein betriebswirtschaftlicher Grundlage zu entscheiden. Bei der Festsetzung des jeweiligen Ausgleichsbetrags müssen die zuständigen Behörden die Auswirkungen auf die Kosten und die Einnahmen der Betreiber von Fall zu Fall neu bewerten, die durch die betreffenden mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen verursacht sind.

Diesbezüglich stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die in Frage stehende Ausgleichsregelung eine derartige Bewertung nicht vorsieht. Es ist daher schwer vorzustellen, wie die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen als mit den Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vereinbar anzusehen ist.

Ferner stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die von der norwegischen Regierung und vom Verband der norwegischen Transportunternehmer vorgelegten Informationen weder die Zusatzkosten klar und deutlich ausweisen, die durch die behaupteten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes insgesamt verursacht sind, noch Feststellungen zu derartigen Zusatzkosten für einzelne Transportunternehmen enthalten. Diesbezüglich hält die Überwachungsbehörde fest, dass für einige Verpflichtungen (wie die uneingeschränkte Beförderungspflicht) keine Schätzungen im Hinblick auf die Mehrkosten vorgelegt wurden. Ferner verursachen einige der sowohl von der norwegischen Regierung als auch vom Verband der norwegischen Transportunternehmer angeführten Verpflichtungen nach Auffassung der Überwachungsbehörde nicht unbedingt Mehrkosten gegenüber dem, was die betroffenen Busunternehmen aus eigenem wirtschaftlichen Interesse unternehmen würden (z. B. das Erfordernis, Informationen über die Fahrpläne und Fahrtrouten in angemessener Art und Weise zu veröffentlichen). Weiterreichende Bedingungen dürften auch zu zusätzlichen Einnahmen führen, die dann von den Mehrkosten abzuziehen wären. Jedoch wurden keine Informationen über etwaige zusätzliche Einnahmen vorgelegt, die aufgrund der vom Verband der norwegischen Transportunternehmer angesprochenen Verpflichtungen entstanden.

Folglich gelangt die Überwachungsbehörde zu der Auffassung, dass die norwegische Regierung nicht nachgewiesen hat, dass Mehrkosten im Hinblick auf alle behaupteten Verpflichtungen anfallen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, und dass alle Busunternehmen derartigen Verpflichtungen in dem behaupteten Maße unterliegen.

e) **Begrenzung der Ausgleichszahlungen auf die zusätzlichen Nettokosten, die aufgrund der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen anfallen**

Die norwegische Regierung behauptete, die Ausgleichsregelung könne nicht zu zu hohen Ausgleichszahlungen (Überkompensation) für Expressbusunternehmen führen, da der Ausgleichsbetrag immer die aufgrund der Diesellabgabe anfallenden Kosten unterschreite.

Ob die Ausgleichszahlungen die aus der Diesellabgabe entstehenden Mehrkosten nur teilweise abdecken oder nicht, ist für die Bewertung der Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates nicht relevant, da die für die Expressbusunternehmen aufgrund der Diesellabgabe anfallenden Kosten unter Umständen nicht den Kosten entsprechen, die durch die behaupteten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursacht werden.

Wie bereits oben dargelegt, enthielten die vorgelegten Informationen nur Schätzungen im Hinblick auf bestimmte Verpflichtungen und Busunternehmen. Bestimmte Verpflichtungen, auf die sich der Verband der norwegischen Transportunternehmer bezogen hat, dürften auf alle Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs anwendbar sein (z. B. uneingeschränkte Beförderungspflicht, Verpflichtung, eine ausreichende Anzahl von Omnibussen einzusetzen, Veröffentlichungen im „Rutebok“), wohingegen andere Verpflichtungen nur für eine bestimmte Reihe von Busunternehmen gelten dürfte (z. B. Benutzung spezifischer Busbahnhöfe; Anlaufen spezifischer Haltestellen; Auflage, die Haltestelle mit Informationstafeln auszustatten; prioritäre Abfertigung von bestimmten Fahrgastgruppen, Einsatz von Fahrscheinen und Entwertungsgeräten, die von den zuständigen Behörden genehmigt sind) ⁽⁵⁸⁾.

Daher können sich die Bedingungen, unter denen Linienverkehrsleistungen erbracht werden, und etwaige zusätzliche (Netto-) Kosten, die bei den betroffenen Betreibern anfallen, von einem Busunternehmen zum anderen und von einer Fahrtroute zur anderen erheblich unterscheiden. Auf der anderen Seite wird der Ausgleichsbetrag auf der Grundlage der zusätzlichen Produktionskosten des Streckenplans festgelegt. Der Ausgleichsbetrag verändert sich nicht je nachdem, ob spezifische Verpflichtungen vorhanden sind oder nicht, oder ob Kosten im Zusammenhang mit diesen Verpflichtungen anfallen oder nicht.

Somit hat die norwegische Regierung nicht nachgewiesen, dass die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährten staatlichen Fördermaßnahmen mit keinerlei Überkompensation der Kosten für die behaupteten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbunden ist, die den betroffenen Busunternehmen erwachsen.

f) **Schlussfolgerungen bezüglich der Beurteilung der Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates und abschließende Bemerkungen**

Im Lichte der vorstehend beschriebenen Umstände gelangt die Überwachungsbehörde zu der Schlussfolgerung, dass die Bedingungen, unter denen die Expressbusunternehmen ihre Dienstleistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, nicht abstrakt als mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen, die den betroffenen Busunternehmen auferlegt werden, angesehen werden können. Außerdem hat die norwegische Regierung nicht nachgewiesen, dass die behaupteten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Zusatzkosten verursachen (und auch keine mengenmäßige Eingrenzung derartiger Kosten vorgekommen), und dass die den Expressbusunternehmen im Rahmen der in Frage stehenden Ausgleichsregelung gewährten Ausgleichszahlungen sich auf diese Mehrkosten beschränken. Somit war es der Überwachungsbehörde nicht möglich, die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Anforderungen als erfüllt anzusehen.

Selbst wenn es möglich wäre, die Ausgleichsregelung direkt an Artikel 49 des EWR-Abkommens ⁽⁵⁹⁾ zu messen, kann diese Ausgleichsregelung nach der Rechtsauffassung der Überwachungsbehörde nicht als mit dieser Bestimmung vereinbar angesehen werden, da die norwegische Regierung nicht nachgewiesen hat, dass ein Ausgleich für die Erbringung einer mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtung notwendig und verhältnismäßig war.

⁽⁵⁸⁾ Aus den Informationen, die vom Verband der norwegischen Transportunternehmer in Bezug auf die Kosten der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und die in den einzelnen Konzessionen festgelegten Bedingungen vorgelegt wurden, ergibt sich, dass offensichtlich große Unterschiede bei den Bedingungen bestehen, unter denen die Beförderungsdienstleistungen erbracht werden.

⁽⁵⁹⁾ Diesbezüglich stellt die Überwachungsbehörde auch fest, dass nach dem jüngsten Schlussantrag des Generalanwalts Léger in der Rechtssache „Altmark Trans“ auch der Rückgriff auf die grundlegenden Bestimmungen des EG-Vertrags im Hinblick auf die Erstattung von Aufwendungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht statthaft ist (vgl. Erster Schlussantrag vom 19. März 2002, Abs. 114-117, noch nicht veröffentlicht).

Die Überwachungsbehörde möchte darauf hinweisen, dass diese Schlussfolgerung nicht bedeutet, dass für die von den Expressbusunternehmen erbrachten Personenlinienverkehrsleistungen keine Ausgleichszahlungen für Mehrkosten gewährt werden dürften, die diesen aufgrund der ihnen tatsächlich auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erwachsen. Zur Bestimmung der Mehrkosten im Zusammenhang mit diesen Verpflichtungen und zur Gewährung von Ausgleichszahlungen zur Deckung dieser Mehrkosten bedarf es der Einzelfallbewertung der Umstände bezüglich der betreffenden Fahrtrouten durch die zuständigen Behörden, ob und in welchem Umfang dem betreffenden Busunternehmen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auferlegt werden sollen oder können. Ohne eine solche Einzelfallbewertung durch die zuständigen nationalen Behörden kann die Überwachungsbehörde nicht erkennen, wie die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen als mit den Bestimmungen des EWR über staatliche Beihilfen vereinbar angesehen werden könnten.

Schließlich ist der Überwachungsbehörde keine Entscheidung der Europäischen Kommission bekannt, mit der auf der Rechtsgrundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates Beihilfen genehmigt wurden, die den Beihilfen vergleichbar sind, die im Rahmen der in Frage stehenden Ausgleichsregelung gewährt wurden. Eine jüngste Entscheidung der Kommission über Zuschüsse für Dienstleistungen des Langstreckenverkehrs im Vereinigten Königreich zeigt ganz im Gegenteil, dass die Europäische Kommission bei der Bewertung der Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates der Gefahr zu hoher Ausgleichszahlungen (Überkompensation) große Bedeutung beimaß. Die Europäische Kommission vertrat die Auffassung, dass die Zuschussregelung als solche, nach der die Zuschüsse auf der Grundlage der zurückgelegten Entfernungszahlen berechnet wurden, ohne dass es eine Koppelung an die aufgrund der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tatsächlich anfallenden Mehrkosten gab, die Gefahr der Überkompensation nicht ausschließt. Erst nachdem die britischen Behörden Mechanismen eingeführt hatten, die sicherstellten, dass weder auf der Gesamtebene noch auf der Ebene des einzelnen Busunternehmens, das in den Genuss der Zuschussregelung kommt, Zahlungen im Rahmen der Zuschussregelung zu Überkompensation führen können, betrachtete die Europäische Kommission die Zuschussregelung als mit den Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar ⁽⁶⁰⁾.

2. ARTIKEL 61 ABSATZ 3 BUCHSTABE C) DES EWR-ABKOMMENS IN VERBINDUNG MIT DEM LEITFADEN FÜR STAATLICHE BEIHILFEN AUF DEM GEBIET DES UMWELTSCHUTZES

Die Überwachungsbehörde hat auf der Grundlage der von der norwegischen Regierung vorgelegten Zusatzinformationen geprüft, ob die Ausgleichsregelung unter Umständen unter einen Ausnahmetatbestand im Rahmen von Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit Kapitel 15 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen fällt, und zwar im Hinblick auf Beihilfen für den Umweltschutz.

Einleitend ist daran zu erinnern, dass nach dem Beschluss der Überwachungsbehörde, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, neue Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen verabschiedet wurden ⁽⁶¹⁾.

Gemäß Punkt 73 des neuen Kapitels 15 der Leitlinien der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen gelten die neuen Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Verabschiedung (d. h. ab dem 23. Mai 2001). Gemäß Punkt 74 des neuen Kapitels 15 der Leitlinien der Überwachungsbehörde für staatliche Umweltschutzbeihilfen wendet die Überwachungsbehörde den Leitfaden von 1994 ⁽⁶²⁾ in den Fällen von nicht mitgeteilten Beihilfen an, wenn die Beihilfe bereits vor der Verabschiedung der neuen Leitlinien gewährt wurde. In den Fällen, in denen die Beihilfe nach der Verabschiedung der neuen Leitlinien gewährt wird, wendet die Überwachungsbehörde die neuen Leitlinien an.

Wie bereits weiter oben festgestellt wurde, stellt die Ausgleichsregelung eine neue Beihilfe dar, welche die norwegische Regierung der Überwachungsbehörde noch nicht mitgeteilt hat. Sie ist somit eine nicht mitgeteilte Beihilfe im Sinne von Punkt 74 der neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen.

Demzufolge bewertete die Überwachungsbehörde die Ausgleichsregelung für den Zeitraum vom 1. Januar 1999 bis zum 22. Mai 2001 im Rahmen des Leitfadens von 1994 und für den Zeitraum ab dem 23. Mai 2001 im Rahmen der neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen.

⁽⁶⁰⁾ Staatliche Beihilfe Nr. N 588/2002 — Vereinigtes Königreich.

⁽⁶¹⁾ Beschluss der EFTA-Überwachungsbehörde vom 23. Mai 2001, Beschl. Nr. 152/01/KOL, veröffentlicht in ABL. Nr. L 237 vom 6.9.2001, S. 16.

⁽⁶²⁾ Veröffentlicht in ABL. Nr. L 231 vom 3.9.1994.

a) **Bewertung der Ausgleichsregelung nach dem Leitfaden von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes**

Gemäß Punkt 15.4.3 des Leitfadens der Überwachungsbehörde von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes können Betriebsbeihilfen im Bereich der Abfallbehandlung und der Befreiung von Umweltabgaben zulässig sein. Nach den strengen Bedingungen des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen müssen Ausgleichszahlungen grundsätzlich auf Fälle beschränkt werden, in denen besondere Produktionskosten anfallen; die Beihilfe sollte zeitlich begrenzt und grundsätzlich degressiv sein, um einen Anreiz für eine Verringerung der Umweltverschmutzung und die schnellere Einführung einer effizienteren Nutzung der Ressourcen zu bieten. Eine solche zeitweise Befreiung von neuen Umweltabgaben kann genehmigt werden, wo es gilt, einen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit, vor allem auf internationaler Ebene, zu kompensieren. Ein anderer zu berücksichtigender Faktor ist, was die Firmen als Gegenleistung tun müssen, um ihre Umweltverschmutzung zu reduzieren.

(1) *Auf die zusätzlichen Produktionskosten begrenzte Ausgleichszahlungen*

Die norwegische Regierung legte im Lauf des förmlichen Prüfverfahrens Zahlen über die im Rahmen der Ausgleichsregelung ausgegebenen Gesamtbeträge und Vergleichszahlen über die Einnahmen aus der Dieselabgabe vor. Diese Zahlen wurden auf der Grundlage des jüngsten Vorschlages der norwegischen Regierung für den staatlichen Haushaltsplan aktualisiert und sind in folgender Tabelle aufgeführt:

Tabelle 3:

	1998	1999	2000	2001	2002
Ausgleichszahlungen (bereinigt)	n.a.	64,0 Mio.	71,7 Mio.	40,8 Mio.	29,0 Mio.
Einnahmen aus der Dieselabgabe (einschl. MWSt) ⁽¹⁾	n.a.	64,0 Mio.	66,0 Mio.	53,0 Mio.	51,0 Mio.

⁽¹⁾ Diese Zahlen stellen nicht die tatsächlichen Einnahmebeträge aufgrund der Erhebung der Dieselabgabe bei den „nicht subventionierten“ Busunternehmen dar, sondern sind auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Omnibusse mit dem wirtschaftlich günstigsten Energieverbrauch errechnet.

Die norwegische Regierung machte geltend, dass die Einnahmen aus der Dieselabgabe die im Rahmen der Ausgleichsregelung ausgegebenen Beträge überstiegen. Folglich lag das allgemeine Ausgleichsniveau der norwegischen Regierung zufolge immer unter 100 %.

Diesbezüglich behaupteten die norwegischen Behörden, die Einnahmen aus der Dieselabgabe wären in Wirklichkeit viel höher als der Betrag in o.a. Tabelle. Ihnen zufolge beruhte der der Überwachungsbehörde mitgeteilte Einnahmebetrag nicht auf der bei den „nicht subventionierten“ Busunternehmen tatsächlich erhobenen Dieselabgabe, sondern wurde auf der Grundlage der Annahme errechnet, dass die betroffenen Busunternehmen die im Kraftstoffverbrauch wirtschaftlich günstigsten Omnibusse einsetzen würden (mit einem Verbrauch von 0,315 Litern pro km). Den norwegischen Behörden zufolge waren aber nicht alle Busunternehmen mit diesen Omnibussen ausgestattet. Sollten die Busunternehmen in Wirklichkeit einen höheren Dieserverbrauch aufweisen, als dies zum Zwecke der Berechnung der Einnahmen aus der Dieselabgabe angenommen wurde, so dürften die Zahlen bezüglich dieser Einnahmen höher liegen. In diesem Fall läge das Ausgleichsniveau und somit auch die Beihilfeintensität in Wirklichkeit unter dem, was auf der Grundlage der von den norwegischen Behörden vorgelegten Zahlen errechnet wurde.

Da keine nachprüfbaren Informationen über den genauen Einnahmebetrag aus der Dieselabgabe vorliegen, die bei den Expressbusunternehmen erhoben wurde, die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommen, kann sich die Behörde jedoch nur auf die von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen stützen, wie sie in o.a. Tabelle aufgeführt sind. Nach diesen Zahlen läge das Ausgleichsniveau 1999 bei 100 %, 2000 bei etwa 109 % und 2001 bei 77 %. Demzufolge läge das auf der Grundlage der o.a. Zahlen festgestellte durchschnittliche Ausgleichsniveau im Zeitraum 1999-2001 bei 95,3 %.

Die Überwachungsbehörde bedauert, dass es ihr aufgrund der von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen nicht möglich ist, das genaue Ausgleichsniveau festzustellen. Trotz der bleibenden Ungewissheit kann die Überwachungsbehörde jedoch zu dem Schluss gelangen, dass der im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährte Ausgleichsbetrag im Durchschnitt auf die Mehrkosten (d. h. diejenigen Kosten, die aus der Diesellabgabe einschließlich MWSt erwachsen ⁽⁶³⁾) begrenzt war. Ferner vermerkt die Überwachungsbehörde die Zusicherung der norwegischen Regierung, dass jeglicher im Rahmen der Ausgleichsregelung zugewiesene Betrag nicht ausbezahlt würde, wenn er den zum Ausgleich der Diesellabgabe notwendigen und auf der Grundlage der Omnibusse mit dem wirtschaftlichsten Kraftstoffverbrauch errechneten Betrag überstiege. Die Überwachungsbehörde vermerkt ebenfalls die Erklärung der norwegischen Regierung, dass die Ausgaben im Zusammenhang mit Zubringerdiensten und Positionsfahrten nicht vollständig ausgeglichen würden.

(2) *Zeitlich begrenzte und degressive Entlastung von den neuen Umweltabgaben zur Schaffung von Anreizen für eine Verringerung des Schadstoffausstoßes oder für eine schnellere Einführung von effizienteren Methoden zur Nutzung der Ressourcen*

Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass die Ausgleichsregelung als solche zeitlich nicht begrenzt ist. Die Weiterführung der Ausgleichsregelung hängt also von den Vorschlägen der norwegischen Regierung für den jährlichen Haushaltsplan und von den Beschlüssen des norwegischen Parlaments über den Jahreshaushaltsplan ab. Jedoch ist der Teil der Ausgleichsregelung, der nach dem Leitfaden von 1994 über staatliche Beihilfen für den Umweltschutz zu bewerten ist, zeitlich begrenzt, nämlich vom 1. Januar 1999 bis zum 22. Mai 2001, was etwa 2 ½ Jahren entspricht ⁽⁶⁴⁾.

Aufgrund der von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die für Ausgleichszahlungen zugewiesenen Beträge von 1999 bis 2001 (von NOK 64 Millionen im Jahr 1999 auf NOK 40,8 Millionen im Jahr 2001) zurückgingen. Aufgrund der von der norwegischen Regierung ⁽⁶⁵⁾ vorgelegten Zahlen ging das Ausgleichsniveau im Zeitraum 1999 — 2001 von 100 % im Jahr 1999 auf 77 % im Jahr 2001 zurück. Sollte das sich aus der Anwendung der Ausgleichsregelung im Jahr 2002 ergebende Ausgleichsniveau (nämlich 56,9 %) berücksichtigt werden, so lässt sich ein allgemeiner Abwärtstrend beobachten. Diesbezüglich ist jedoch festzuhalten, dass die Europäische Kommission in ihrer Praxis keine strenge Einhaltung des Degressionsgrundsatzes verlangt hat ⁽⁶⁶⁾.

Auf der anderen Seite war das Ausgleichsniveau während dieses Zeitraums sehr hoch. Nach den von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen betrug das durchschnittliche Ausgleichsniveau 95,3 % ⁽⁶⁷⁾. Wie bereits weiter oben dargelegt wurde, spiegelt dieser Prozentsatz nicht unbedingt das tatsächliche Ausgleichsniveau wider, da es sich bei diesen Zahlen um Schätzungen handelt, die allein auf dem angenommenen Diesellkraftstoffverbrauch der Omnibusse beruhen, die vom Verbrauch her am wirtschaftlichsten sind.

Dabei ist festzuhalten, dass die gewährten Ausgleichsbeträge einen Großteil der aufgrund der Diesellabgabe anfallenden Kosten nur dann decken, wenn die Busunternehmen über eine Omnibusflotte verfügen, die ausschließlich aus im Verbrauch sehr wirtschaftlichen Fahrzeugen besteht. Im Unterschied zur Situation vor 1999, als die Busunternehmen vollständig von der Diesellabgabe befreit waren, kann durchaus angenommen werden, dass Anreize für die Busunternehmen vorhanden sind, die Zusatzkosten zu minimieren und die vorhandene Busflotte durch neue energiesparende Fahrzeuge zu ersetzen. Die Überwachungsbehörde bedauert, dass die norwegische Regierung keine Informationen dazu vorgelegt hat, wie sich die förderfähigen Busunternehmen nach der Aufhebung der Abgabenbefreiung und der Einführung der Ausgleichsregelung verhalten haben, und insbesondere dazu, ob sie in Omnibusse mit einem geringeren Schadstoffausstoß investiert haben. Die Überwachungsbehörde ist sich jedoch der Tatsache bewusst, dass die erlaubten Fördermaßnahmen nach dem Leitfaden von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes keiner festgelegten Höchstgrenze unterliegen. Die Praxis der Kommission im Rahmen des Leitfadens von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes zeigt, dass die Voraussetzungen in Bezug auf die Anreizwirkung der in Frage stehenden steuerlichen Maßnahme unter der Voraussetzung als erfüllt galten, dass die Abgabenerleichterung die Abgabe nicht vollständig ausglich. Unter solchen Umständen vertrat die Europäische Kommission die Auffassung, dass die Abgabe selbst den Begünstigten Anreize für eine Reduzierung ihres Schadstoffausstoßes bot ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ Die Mehrkosten aufgrund der Aufhebung der Befreiung von der Abgabe auf Diesellkraftstoff setzen sich aus der Diesellabgabe als solcher und aus der auf diese Abgabe erhobenen MWSt zusammen. Hervorzuheben ist, dass die Mehrkosten jedoch nicht die MWSt umfassen, die auf den Preis für Diesellkraftstoff an sich erhoben werden.

⁽⁶⁴⁾ Siehe Staatliche Beihilfe Nr. NN 75/2002 — Finnland, wo die Kommission die Anforderung bezüglich der zeitlichen Begrenzung der staatlichen Beihilfe als erfüllt ansah, da die Dauer der Durchführung der im Rahmen des Leitfadens von 1994 über staatliche Beihilfen für den Umweltschutz zu bewertenden Ausgleichsregelung auf etwa 4 Jahre begrenzt war; siehe auch Staatliche Beihilfen Nr. NN 3/A/2001 und NN 4/A/2001 — Schweden, wo die Europäische Kommission der Auffassung war, dass die „Frage, ob die staatliche Beihilfe zeitlich begrenzt war, irrelevant wurde.“

⁽⁶⁵⁾ Bezüglich der Berechnung des Ausgleichsniveaus siehe Erklärung auf Seite 33.

⁽⁶⁶⁾ Siehe Entscheidung der Kommission, auf die in Fußnote 64 Bezug genommen wird.

⁽⁶⁷⁾ Bezüglich der Berechnung des Ausgleichsniveaus siehe Erklärung auf Seite 33.

⁽⁶⁸⁾ Siehe z. B. Staatliche Beihilfen Nr. NN 3/A/2001 und NN/4/2001 — Schweden zur „Verlängerung der CO₂-Abgabenregelung“; die Regelung wurde zum Teil anhand des Leitfadens von 1994 und zum Teil an den neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen gemessen; Staatliche Beihilfe Nr. N 575/A/1999 — Deutschland „Fortsetzung der ökologischen Steuerreform“.

(3) *Notwendigkeit der Beihilfe, um einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit auszugleichen*

Nach den Leitlinien kann eine zeitlich begrenzte steuerliche Erleichterung von den Umweltabgaben gewährt werden, wo dies zum Ausgleich von Verlusten an Wettbewerbsfähigkeit notwendig ist.

Die Aufhebung der Befreiung der Busunternehmen von der Dieselabgabe führte zu einer Zusatzbelastung für Busunternehmen, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen. Dieser Anstieg des Kostenfaktors wurde von den norwegischen Behörden auf 8 % der Gesamtkosten eines Busunternehmens pro km veranschlagt. Die von den Expressbusunternehmen erbrachten Leistungen unterliegen dem Wettbewerb um Fahrgäste, die sonst den Privatwagen nutzen würden. Der öffentliche Transport verursacht weniger Umweltschäden als die Nutzung von privaten Kraftfahrzeugen. Aufgrund von Studien über die externen Transportkosten in Europa (die Untersuchungen umfassten auch Norwegen) sind die externen Kosten aufgrund des Einsatzes von Personenkraftwagen (einschließlich externer Faktoren wie Luftverschmutzung, Klimaveränderungen und Unfälle) mehr als zweimal so hoch wie die externen Kosten aufgrund des Einsatzes von Kraftomnibussen⁽⁶⁹⁾. Derzeit besteht kein umfassendes System, nach dem sichergestellt wäre, dass diese externen Kosten in den verschiedenen Verkehrszweigen vollständig internalisiert und in Marktpreisen ausgedrückt werden könnten. Der norwegischen Regierung zufolge entsprechen die mit der Benutzung von privaten Personenkraftwagen zusammenhängenden Kosten derzeit nicht den externen Kosten, die durch dieses Transportmittel verursacht werden. Die den Personenlinienverkehrsunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen könnten daher so interpretiert werden, dass sie als Ausgleich für nicht bezahlte externe Kosten dienen, die durch die Benutzung von privaten Personenkraftwagen verursacht werden. Eine derartige Maßnahme stellt in Ermangelung eines umfassenden Systems zur Internalisierung der durch das Verkehrssystem verursachten externen Kosten die zweitbeste Lösung dar. Angesichts der Besonderheiten des Marktes für die Erbringung von Leistungen des Personenlinienverkehrs ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass es gerechtfertigt ist, Maßnahmen zum Schutz der Wettbewerbsposition des Personenlinienverkehrs gegenüber der Benutzung von privaten Personenkraftwagen als alternativem Verkehrsmittel zu ergreifen.

(4) *Die Ausgleichsregelung steht nicht im Widerspruch zum Allgemeininteresse*

Schließlich weist die Überwachungsbehörde auf die Tatsache hin, dass die Unterstützung des lokalen und regionalen Personenverkehrs im Allgemeininteresse der Vertragsparteien liegt. In ihrer Mitteilung vom 10. Juli 1998 über den Aufbau eines Netzwerks für die Bürger vertrat die Europäische Kommission die Auffassung, dass ein gut funktionierendes Verkehrssystem eine gute und nachhaltige Personenbeförderung voraussetzt. Diese trägt zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Beschäftigung bei und verringert die Verkehrsverstopfungen. Durch den Einsatz von weniger Energie, die Verursachung von weniger Lärm und den Ausstoß von weniger Schadstoffen hilft sie bei der Umweltpflege. Sie verringert die soziale Ausgrenzung, indem sie es den Menschen ermöglicht, ohne Benutzung des Autos Zugang zu Arbeitsplätzen, Schulen, Geschäften, medizinischen Versorgungseinrichtungen und Freizeitaktivitäten zu erhalten, wobei die Frauen, die Jugendlichen, die Senioren, die Arbeitslosen und die Behinderten in besonderem Maße vom öffentlichen Verkehr abhängig sind.

Aufgrund dieser Erwägungen genehmigte die Europäische Kommission u.a. eine Steuererleichterung für lokal Personenverkehrsunternehmen in Deutschland⁽⁷⁰⁾. Wie im vorliegenden Fall wurde die Befreiung von der Mineralölabgabe in Deutschland nur den Busunternehmen gewährt, die fahrplanmäßige Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, während Gelegenheitsverkehrsleistungen ausgeschlossen waren.

Der Beschwerdeführer hat geltend gemacht, dass die Ausgleichsregelung den Wettbewerb zwischen den Busunternehmen verzerre, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, und jenen, die Gelegenheitsverkehrsleistungen anbieten. Dafür bezog er sich insbesondere auf bestimmte Fahrtrouten, auf denen beide Unternehmenskategorien, nämlich die Erbringer von Personenlinienverkehrsleistungen und die Erbringer von Gelegenheitsverkehrsleistungen, in direktem Wettbewerb miteinander stehen.

Wie oben dargelegt wurde, teilt die Überwachungsbehörde diese Auffassung. Jedoch übersteigen die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen der Ausgleichsregelung nach Auffassung der Überwachungsbehörde nicht das Maß dessen, was zur Erreichung der mit dieser Ausgleichsregelung verfolgten Ziele notwendig ist.

⁽⁶⁹⁾ Diese Zahlen beruhen auf einer von INFRAS und IWW 2000 durchgeführten Untersuchung; auf sie bezieht sich auch das jüngste Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010, Weichenstellungen für die Zukunft.

⁽⁷⁰⁾ Staatliche Beihilfe Nr. N 575/A/99 — Deutschland „Fortsetzung der ökologischen Steuerreform“ und Staatliche Beihilfe Nr. N 449/2001 — Deutschland „Fortsetzung der ökologischen Steuerreform über den 31. März 2002 hinaus“, abrufbar über Internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

In dieser Hinsicht hält die Überwachungsbehörde fest, dass die für eine Förderung im Rahmen der Ausgleichsregelung in Betracht kommenden Busunternehmen ihre Personenlinienverkehrsleistungen auf der Rechtsgrundlage einer von den lokalen Behörden erteilten Konzession erbringen. Bei der Erteilung dieser Konzession werden die öffentlichen Interessen bezüglich einer angemessenen Versorgung im Personenverkehr berücksichtigt. Expressbusse können daher als integraler Bestandteil des kollektiven Personenverkehrssystems in Norwegen angesehen werden. Expressbusse sind oftmals sowohl das einzige kollektive Transportmittel als auch die einzige Alternative zur Benutzung des eigenen Autos. Diese Umstände rechtfertigen eine öffentliche Förderung von Expressbusunternehmen in Bezug auf die Erbringung von Leistungen des Personenlinienverkehrs.

Die Tatsache, dass auf einigen Fahrstrecken Gelegenheitsverkehrsleistungen in Konkurrenz zu den Linienverkehrsleistungen angeboten werden, beeinträchtigt diese Gesamtbewertung nicht. Die Liberalisierung des Marktes für Gelegenheitsverkehrsleistungen kann zu Überschneidungen im Beförderungsangebot von Linienverkehrs- und Gelegenheitsverkehrsunternehmen führen. Diese stellen jedoch die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen für Expressbusunternehmen im Hinblick auf die Benutzung des Privatwagens als überwiegendes Verkehrsmittel nicht in Frage.

Was die Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Linienverkehrs- und Gelegenheitsverkehrsleistungen anbelangt, so bezieht sich die Überwachungsbehörde auf die Zusicherung der norwegischen Regierung, dass Ausgleichszahlungen nur für den Personenlinienverkehr gewährt werden. Somit sind Expressbusunternehmen, die Gelegenheitsverkehrsleistungen anbieten, nicht zum Empfang von Zahlungen im Rahmen der Ausgleichsregelung berechtigt. Was die behaupteten wettbewerbsverzerrenden Wirkungen aufgrund der Tatsache anbelangt, dass Expressbusunternehmen ihre Fahrtrouten ändern, um Fahrgastgruppen zu Fremdenverkehrszielen zu bringen, so ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass die Abänderung der Fahrstrecke zur Berücksichtigung einer veränderten Kundennachfrage die Einstufung der betreffenden Dienstleistung als „Leistung des Linienverkehrs“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates nicht in Frage stellt⁽⁷¹⁾. Ferner wurden den norwegischen Behörden zufolge Abweichungen vom ursprünglichen Fahrplan nur als Teil von mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen genehmigt, die in der Konzession des betreffenden Busunternehmens spezifiziert sind. Somit wären diese Beförderungsdienstleistungen immer noch Bestandteil der von dem betreffenden Busunternehmen erbrachten Leistungen des Personenlinienverkehrs. Die Tatsache, dass die Bestimmungsorte einiger Linienverkehrsrouten unter Umständen auch touristische Ziele darstellen, macht aus einer Beförderungsleistung, die von ihrer Natur her eine Linienverkehrsleistung ist, noch keine Gelegenheitsverkehrsleistung. Außerdem dürften sich die behaupteten Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von „Zubringerdiensten“ und „Positionsfahrten“, die von Expressbusunternehmen dazu verwendet werden, um bestimmten Fahrgastgruppen Tourismusdienstleistungen anzubieten, nicht aus der Anwendung der Ausgleichsregelung als solcher ergeben. Wenn derartige Dienstleistungen, auf die sich der Beschwerdeführer bezieht, als „Gelegenheitsverkehrsleistungen“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 12/98 einzustufen sind, so kommen sie für Ausgleichszahlungen nicht in Betracht.

Angesichts obiger Erwägungen kommt die Überwachungsbehörde zu der Auffassung, dass die sich aufgrund der Ausgleichsregelung ergebenden wettbewerbsverzerrenden Wirkungen auf das Maß begrenzt sind, das zur Sicherstellung der damit verfolgten Ziele notwendig ist, so vor allem zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Personenlinienverkehrs gegenüber dem Privatauto.

b) Bewertung der Ausgleichsregelung nach den neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen

Die neuen umweltschutzrelevanten Leitlinien enthalten spezifische Regelungen für alle Betriebsbeihilfen in Form von Steuererleichterungen oder -befreiungen. Gemäß Punkt 42 gilt: „Bei der Einführung von Steuern aus Umweltschutzgründen in bestimmten Wirtschaftszweigen können es die EFTA-Mitgliedstaaten für notwendig erachten, vorübergehend Ausnahmen zugunsten bestimmter Unternehmen vorzusehen, insbesondere wenn keine Harmonisierung auf europäischer Ebene oder zeitweilig das Risiko besteht, dass bestimmte Unternehmen auf internationaler Ebene an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Derartige Ausnahmen stellen im Allgemeinen Betriebsbeihilfen im Sinne des Artikels 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens dar. Bei der Prüfung der Maßnahmen auf ihre Freistellungsfähigkeit muss insbesondere untersucht werden, ob die Erhebung der betreffenden Steuer innerhalb der Europäischen Gemeinschaft auf eine Entscheidung der Gemeinschaft zurückzuführen ist. Dieser Aspekt wird von wesentlicher Bedeutung sein bei der Prüfung der Frage, ob es für den Steuerzahler zu einem Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit kommt oder nicht.“

⁽⁷¹⁾ Artikel 2 Absatz 1 bestimmt: „Die Regelmäßigkeit des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass die Betriebsbedingungen des Linienverkehrs angepasst werden“.

- (1) *Befreiungen mit einer Laufzeit von 10 Jahren von neuen Umweltsteuern, die den auf der Gemeinschaftsebene harmonisierten Steuern entsprechen*

Gemäß Punkt 46.1. Buchstabe b) der Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen können Entscheidungen über die Freistellung von neuen Umweltsteuern mit einer Laufzeit von 10 Jahren ohne Degressivität gerechtfertigt sein, wenn eine Steuer, die einer auf der Gemeinschaftsebene harmonisierten Steuer entspricht, über das im Gemeinschaftsrecht Vorgesehene hinausgeht, und zwar unter der Voraussetzung, dass der von den Unternehmen im Anschluss an die Herabsetzung effektiv gezahlte Betrag nach wie vor über dem gemeinschaftlichen Mindestbetrag liegen muss, damit sich die Unternehmen veranlasst sehen, etwas für die Verbesserung des Umweltschutzes zu tun.

Vor diesem Hintergrund prüfte die Überwachungsbehörde, ob die Sätze der Dieselabgabe nach norwegischem Recht die in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Sätze übersteigen.

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 92/82/EWG ist der Mindestabgabensatz für Dieseldieselkraftstoff (Gasölkraftstoff, der als Treibstoff genutzt wird) auf 245 € pro 1000 Liter (oder 0,245 € pro Liter) festgesetzt. In NOK ausgedrückt lag der Mindestsatz für Mineralöl 2001 bei 2,037 NOK pro Liter ⁽⁷²⁾ und 2002 bei 1,96 NOK pro Liter ⁽⁷³⁾.

In Norwegen galten für die Dieselabgabe folgende Sätze: NOK 3,44 pro Liter im Jahr 2001 (gewogener Durchschnittssteuersatz für den Zeitraum, der von den neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen erfasst wird) und NOK 3,43 pro Liter im Jahr 2002. Diese Abgabensätze liegen über den in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Abgabensätzen.

Außerdem prüfte die Überwachungsbehörde, ob die Busunternehmen, die zwar der Dieselabgabe unterliegen, aber in den Genuss der in Frage stehenden Ausgleichsregelung kommen, immer noch mehr als den in der Mineralölrichtlinie der EG festgelegten Mindestabgabensatz für Dieseldieselkraftstoff bezahlen.

Aufgrund der für 2001 und 2002 geltenden Sätze für die Dieselabgabe (einschl. MWSt) und des in oben stehender Tabelle dargestellten Ausgleichsniveaus (Beihilfeintensität) ⁽⁷⁴⁾ errechnete die Überwachungsbehörde den Satz der Dieselabgabe, den die Busunternehmen tatsächlich bezahlen, die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommen. Diese Berechnung ergibt das folgende Bild: Im Jahr 2001 lag der von den Busunternehmen tatsächlich gezahlte Abgabensatz bei 0,79 NOK pro Liter ⁽⁷⁵⁾. Damit lag er unterhalb des geltenden Mindestabgabensatzes der Gemeinschaft für Mineralöl, der 2,037 NOK pro Liter betrug. Im Jahr 2002 lag der von den Busunternehmen tatsächlich gezahlte Abgabensatz bei 1,47 NOK pro Liter ⁽⁷⁶⁾. Damit lag er unterhalb des geltenden Mindestabgabensatzes der Gemeinschaft für Mineralöl, der 1,96 NOK pro Liter betrug.

Auch wenn das tatsächliche Ausgleichsniveau unter Umständen niedriger sein kann als das, was die von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen ausweisen, ist die Überwachungsbehörde in Ermangelung präziser Informationen in dieser Angelegenheit nicht in der Lage, festzustellen, dass die von den Expressbusunternehmen tatsächlich gezahlten Beträge über dem Mindestabgabensatz der Gemeinschaft bleiben.

Somit hält die Überwachungsbehörde im vorliegenden Fall eine Freistellungsentscheidung mit einer Laufzeit von zehn Jahren nicht für gerechtfertigt.

⁽⁷²⁾ Diese Berechnung beruht auf einem von der Überwachungsbehörde für 2001 festgelegten Umrechnungssatz von 8,3145 NOK = 1 EUR.

⁽⁷³⁾ Diese Berechnung beruht auf einem von der Überwachungsbehörde für 2002 festgelegten Umrechnungssatz von 8,0105 NOK = 1 EUR; vgl. die Homepage der Überwachungsbehörde: <http://www.eftasurv.int/fieldsOfWork/fieldStateAid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Bezüglich der Berechnung des Ausgleichsniveaus siehe Erläuterungen auf Seite 33.

⁽⁷⁵⁾ Dies ergibt sich aus einem Ausgleichsniveau in Höhe von 77 % (d. h. die tatsächlich bezahlte Abgabe beträgt 23 % des geltenden Abgabensatzes). Der geltende Abgabensatz war vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2001 auf NOK 3,77 pro Liter und ab 1. Juli 2001 auf NOK 3,37 pro Liter festgesetzt. Der gewogene Durchschnittsabgabensatz für den Zeitraum, in dem die neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen galten, belief sich daher auf etwa NOK 3,44 pro Liter.

⁽⁷⁶⁾ Dies ergibt sich aus einem Ausgleichsniveau in Höhe von 57 % (d. h. die tatsächlich bezahlte Abgabe beträgt 43 % des geltenden Abgabensatzes). Der Abgabensatz wurde für 2002 auf NOK 3,43 pro Liter festgesetzt.

(2) *Befreiungen mit einer Laufzeit von 5 Jahren von neuen Umweltsteuern, die den Steuern auf der Gemeinschaftsebene entsprechen*

Gemäß Punkt 48 zweiter Absatz der Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen, ...können die EFTA-Staaten Betriebsbeihilfen in Einklang mit Punkten 40 und 41 gewähren, wenn die gewährte Befreiung „die in Punkten 40 und 41 festgesetzten Voraussetzungen erfüllen. Entspricht die Steuer einer innerhalb der Europäischen Gemeinschaft harmonisierten Steuer, muss eine derartige Abweichung vom gemeinschaftlichen Mindestsatz ausdrücklich genehmigt werden.“

a) **Zeitliche Begrenzung und Beihilfeintensität**

Gemäß Punkt 40 der Leitlinien müssen „alle Betriebsbeihilfen ‚degressiv‘ und auf die Dauer von 5 Jahren begrenzt sein. Ihre Intensität kann im ersten Jahr bis zu 100 % der Mehrkosten betragen, muss aber linear bis zum Ende des fünften Jahres auf 0 % zurückgeführt werden.“ In Punkt 41 der Leitlinien ist weiter festgestellt: „Nicht degressive“ Beihilfen werden bis zu fünf Jahren gewährt, und ihre Intensität beschränkt sich auf 50 % der Mehrkosten.

In Bezug auf die Anforderung, dass die Beihilfe zeitlich begrenzt sein muss, stellt die Überwachungsbehörde fest, dass, wie bereits oben dargestellt, die Ausgleichsregelung selbst nicht zeitlich begrenzt ist. Die Überwachungsbehörde hält ebenfalls fest, dass das norwegische Parlament den Beschluss fasste, die Durchführung der Ausgleichsregelung für das Jahr 2003 fortzusetzen, indem es zu diesen Zwecken einen Betrag in Höhe von NOK 30 Millionen bewilligte.

In Bezug auf die zulässige Beihilfeintensität stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die Ausgleichsregelung selbst nicht so aufgebaut ist, dass die Beihilfeintensität linear von 100 % im ersten Jahr auf 0 % bis zum Ende des fünften Jahres falle. Somit ist die Beihilfe nicht „degressiv“ im Sinne von Punkt 40 der Leitlinien. Eine „nicht degressive“ Beihilfe ist unter der Voraussetzung zulässig, dass ihre Laufzeit auf fünf Jahre begrenzt ist, und dass sich die Beihilfeintensität auf 50 % der Mehrkosten beschränkt. Aufgrund der oben angeführten Zahlen lag das Ausgleichsniveau (die Beihilfeintensität) in den Jahren 2001 und 2002 bei 77 % bzw. 57 % (im Durchschnitt lag die Beihilfeintensität in diesem Zweijahreszeitraum also bei 67 %) ⁽⁷⁾.

Außerdem enthält die Ausgleichsregelung keinerlei Bestimmung zur Sicherstellung, dass sich das durchschnittliche Ausgleichsniveau in diesem Fünfjahreszeitraum auf 50 % der durch die Dieselabgabe verursachten Mehrkosten beschränkt.

b) **Ausnahme vom gemeinschaftlichen Mindestsatz**

Punkt 44 Buchstabe b) der Leitlinien bestimmt, dass eine Ausnahme, aufgrund derer die geförderten Unternehmen unterhalb des gemeinschaftlichen Mindeststeuersatzes besteuert werden, als eine mit Artikel 61 des EWR-Abkommens unvereinbare Beihilfe anzusehen ist, wenn „eine derartige Ausnahme innerhalb der Europäischen Gemeinschaft aufgrund der einschlägigen Gemeinschaftsrichtlinien nicht zulässig“ ist. „Sieht die Richtlinie aber innerhalb der Europäischen Gemeinschaft eine solche Ausnahme vor, so kann sie die Überwachungsbehörde als mit Artikel 61 vereinbar ansehen, soweit sie notwendig und im Hinblick auf die verfolgten EWR-Ziele nicht unverhältnismäßig ist. Die Überwachungsbehörde wird ganz besonders auf eine strenge zeitliche Begrenzung einer solchen Ausnahme achten.“

Aufgrund der von der norwegischen Regierung vorgelegten Zahlen führen die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommenden Busunternehmen allem Anschein nach weniger als den gemeinschaftlichen Mindestsatz ab.

Auch wenn das Ausgleichsniveau auf 50 % der aufgrund der Dieselabgabe anfallenden Mehrkosten begrenzt wäre, wie dies im Rahmen von Punkt 41 der Leitlinien für staatliche Umweltbeihilfen gefordert wird, bliebe die von den förderfähigen Busunternehmen tatsächlich gezahlte Dieselabgabe unterhalb des harmonisierten Mindestsatzes: 2001 wäre der von den Busunternehmen geschuldete Betrag bei NOK 1,71 pro Liter gelegen, wobei der harmonisierte Mindestsatz NOK 2,037 pro Liter betrug; 2002 wäre der von den Busunternehmen geschuldete Betrag bei NOK 1,721 pro Liter gelegen, wobei der harmonisierte Mindestsatz NOK 1,96 pro Liter betrug.

Da die norwegische Regierung keine Informationen vorlegte, die es der Überwachungsbehörde ermöglichen würden das genaue Ausgleichsniveau festzustellen, nimmt die Überwachungsbehörde aufgrund der zuvor genannten Erwägungen an, dass der Betrag der Dieselabgabe, der von den im Rahmen der Ausgleichsregelung förderfähigen Busunternehmen tatsächlich gezahlt wurde, unterhalb des in der Mineralölrichtlinie festgelegten harmonisierten Mindestabgabensatzes für Mineralöl lag.

⁽⁷⁾ Bezüglich der Berechnung des Ausgleichsniveaus siehe Erläuterungen auf Seite 33.

Somit muss die Überwachungsbehörde gemäß Punkt 44 der Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen beurteilen, ob die Ausnahme von der Dieselabgabe innerhalb der EG genehmigungsfähig gewesen wäre.

Nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c) der Richtlinie 92/81/EWG ist es den EG-Mitgliedstaaten gestattet, uneingeschränkte oder eingeschränkte Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen für das im Personenverkehr verwendete Mineralöl zu gewähren. Am 12. März 2001 erließ der EG-Ministerrat eine Entscheidung zur Genehmigung der Verbrauchssteuerbefreiungen mehrerer EG-Mitgliedstaaten für Mineralöle, die hauptsächlich bei Kraftfahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs auf lokaler Ebene zum Einsatz kommen ⁽⁷⁸⁾.

Die in Frage stehende Ausgleichsregelung ist nicht auf lokale Beförderungsdienstleistungen beschränkt, sondern erstreckt sich auch auf Versorgungsleistungen des regionalen und interregionalen Personenverkehrs.

Was die Frage anbelangt, ob eine Ausnahme von der Dieselabgabe innerhalb der Europäischen Gemeinschaft genehmigungsfähig gewesen wäre, so stellt die Überwachungsbehörde einleitend fest, dass Artikel 8 Absatz 2 der Mineralölrichtlinie die Ausnahmemöglichkeiten nicht auf den lokalen Personenverkehr beschränkt. Daher dürfte eine Ausnahme für den regionalen und den interregionalen Personenverkehr nicht ausgeschlossen sein.

Außerdem ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass die Rechtfertigung einer Ausgleichsregelung für den Personenlinienverkehr nicht nur in Bezug auf den lokalen Verkehr gilt. Anhand der Informationen, die der Überwachungsbehörde zur Verfügung stehen, zeigt sich nicht, dass die Wettbewerbssituation von Expressbusunternehmen als Bestandteil des kollektiven Verkehrssystems gegenüber der Privatwagen wesentlich besser auf regionalen oder interregionalen Streckenführungen als auf lokalen Fahrtrouten ist. Ebenfalls berücksichtigt hat die Überwachungsbehörde die speziellen geografischen Umstände in Norwegen und die Tatsache, dass wegen des begrenzten Eisenbahnnetzes die Linienverkehrsversorgung durch Omnibusse oftmals das einzige kollektive Verkehrsmittel und die einzige Alternative zur Benutzung des Privatwagens darstellt.

Gemäß Punkt 44 Buchstabe b) der Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen muss die Überwachungsbehörde noch prüfen, ob die in Frage stehende Ausnahme notwendig und im Hinblick auf die verfolgten EWR-Ziele nicht unverhältnismäßig sowie streng zeitlich begrenzt ist. Ferner stellt Punkt 45 der Leitlinien fest: „Die steuerlichen Maßnahmen müssen grundsätzlich in signifikanter Weise zum Umweltschutz beitragen. Es muss gewährleistet werden, dass die Ausnahmen oder Befreiungen von ihrem Wesen her den allgemeinen Zielsetzungen nicht zuwiderlaufen.“

Da die Busunternehmen, die in den Genuss der Ausgleichsregelung kommen, früher vollständig von der Dieselabgabe befreit waren, führt die Aufhebung dieser Abgabenbefreiung in Verbindung mit der nur teilweisen Erstattung dieser Mehrkosten zu einem Anstieg der Kosten der Busunternehmen und gibt ihnen dadurch auch Anreize zur Verringerung des Schadstoffausstoßes, so unter anderem durch Investitionen in vom Energieverbrauch her wirtschaftlichere Omnibusse. Außerdem zielt die Ausgleichsregelung darauf ab, die Wettbewerbssituation des Personenlinienverkehrs gegenüber dem Privatauto aufrechtzuerhalten, das höhere externe Kosten als die kollektiven Verkehrsmittel verursacht. Im Lichte dieser Erwägungen leistet die Aufhebung der Befreiung von der Dieselabgabe in Verbindung mit der Ausgleichsregelung einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Umweltschutzes. Wie weiter oben hervorgehoben wurde, werden die wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen aufgrund der Ausgleichsregelung, so insbesondere was die Erbringung von Gelegenheitsverkehrsleistungen betrifft, als begrenzt im Vergleich zu dem angesehen, was zur Erreichung der verfolgten Ziele notwendig ist.

Wie bereits oben angesprochen, ist die Ausgleichsregelung jedoch weder zeitlich begrenzt noch enthält sie die notwendigen Garantien, dass sich die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährten staatlichen Beihilfen auf 50 % der zusätzlichen Produktionskosten beschränken. Wie oben festgestellt, zeigen die von den norwegischen Behörden vorgelegten Informationen nicht, dass in Bezug auf die Durchführung der Ausgleichsregelung für die Jahre 2001 und 2002 die Höchstgrenze von 50 % eingehalten wurde.

⁽⁷⁸⁾ Siehe Fußnote 37.

Zur Gewährleistung der Vereinbarkeit mit den Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen erachtet es die Überwachungsbehörde daher als notwendig, die norwegische Regierung zu ersuchen, die Laufzeit der Ausgleichsregelung auf fünf Jahre zu begrenzen, und zwar ab dem Zeitpunkt der Anwendung der neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen. Dies bedeutet, dass die Ausgleichsregelung bis längstens 22. Mai 2006 angewendet werden darf.

Außerdem ersucht die Überwachungsbehörde die norwegische Regierung um Sicherstellung, dass sich jegliche Ausgleichszahlung, die im Rahmen der Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen gewährt wird, auf 50 % der Mehrkosten aufgrund der Dieselabgabe beschränkt. Jeder den Expressbusunternehmen gewährte Betrag, der diese Höchstgrenze übersteigt, muss als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens unvereinbar angesehen werden und würde vom Empfänger zurückgefordert.

c) Schlussfolgerungen im Rahmen von Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen

Die im Zeitraum von 1. Januar 1999 bis zum 22. Mai 2001 anzuwendende Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen erfüllt die im Leitfaden von 1994 für staatliche Beihilfen für den Umweltschutz festgelegten Voraussetzungen. Jede in diesem Zeitraum im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährte Beihilfe kann als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar betrachtet werden.

Die ab dem 23. Mai 2001 geltende Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen kann unter der Voraussetzung als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden, dass sie von der zeitlichen Geltungsdauer her begrenzt wird, also auf fünf Jahre ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen, und dass sich die den Expressbusunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen auf 50 % der Mehrkosten beschränken, die bei der Erbringung von Leistungen des Personenlinienverkehrs aufgrund der Dieselabgabe anfallen. Keinerlei Ausgleich darf für die Kosten gewährt werden, die aufgrund der Dieselabgabe im Zusammenhang mit anderen Beförderungsdienstleistungen (d. h. der Erbringung von Gelegenheitsverkehrsleistungen im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung 12/98 oder der Beförderung von Gütern) entstehen.

Alle Ausgleichsbeträge, die ab dem 23. Mai 2001 im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährt werden und diese Höchstgrenze übersteigen, werden als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens unvereinbar angesehen und sind vom Empfänger zurückzufordern. Was die künftige Anwendung der Ausgleichsregelung anbelangt, so muss die norwegische Regierung Maßnahmen verabschieden, durch die sichergestellt ist, dass die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährten Ausgleichszahlungen nicht höher liegen als 50 % der aufgrund der Dieselabgabe entstehenden Mehrkosten.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen (auf der Rechtsgrundlage des staatlichen Haushaltsplans, Kapitel 1330, Posten 71) gilt als „neue Beihilfe“ im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen. Sie wurde ohne Genehmigung durch die Überwachungsbehörde in Kraft gesetzt und ist daher gemäß Kapitel 6 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen als „formell rechtswidrig“ anzusehen.

Die Überwachungsbehörde stellt die Finanzierung des Personenlinienverkehrs aus Mitteln der öffentlichen Hand im Allgemeinen nicht infrage. Jedoch muss jede derartige Finanzierung in Einklang mit den geltenden EWR-Bestimmungen über staatliche Beihilfen stehen.

Nach Auffassung der Überwachungsbehörde hat die norwegische Regierung nicht nachgewiesen, dass die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates festgelegten Anforderungen erfüllt. Wie die Überwachungsbehörde weiter oben dargelegt hat, schließt diese Schlussfolgerung nicht aus, dass Expressbusunternehmen, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, einen Ausgleich für die Kosten erhalten können, die in der Natur der ihnen auferlegten und mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen liegen. Jede derartige Ausgleichszahlung müsste in Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erfolgen.

Auf der anderen Seite ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass die Aufhebung der Befreiung von der Diesellabgabe für Omnibusse im Zusammenhang mit der Ausgleichsregelung für den Personenlinienverkehr als Verfolgung von Umweltschutzziele angesehen werden kann. Expressbusunternehmen, die Leistungen des Personenlinienverkehrs erbringen, sind in Norwegen Bestandteil des kollektiven Verkehrssystems. Das kollektive Verkehrswesen verursacht weniger externe Kosten als die Benutzung des Privatwagens. In Ermangelung eines umfassenden Systems zur Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrszweige können Ausgleichszahlungen für den kollektiven Verkehr als gerechtfertigt angesehen werden, um dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Privatwagen aufrechtzuerhalten.

Da die Ausgleichsregelung den Zeitraum ab dem 1. Januar 1999 umfasst, muss die Überwachungsbehörde die Ausgleichsregelung sowohl am Leitfaden von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes als auch an den neuen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen messen. Während die Ausgleichsregelung als mit dem Leitfaden von 1994 für staatliche Beihilfen auf dem Gebiet des Umweltschutzes vereinbar angesehen werden kann, ist die Fortführung der Ausgleichsregelung ab dem 23. Mai 2002 nur dann als vereinbar anzusehen, wenn die Ausgleichsregelung zeitlich begrenzt werden und die den Expressbusunternehmen gewährten Ausgleichsbeträge sich auf 50 % der durch die Diesellabgabe verursachten Mehrkosten beschränken.

Die zeitliche Begrenzung bedeutet, dass die Ausgleichsregelung längstens bis zum 23. Mai 2006 angewendet werden darf. Die Busunternehmen sollten über die zeitlich begrenzte Geltungsdauer der Ausgleichsregelung in Kenntnis gesetzt werden.

Die umfängliche Begrenzung des Ausgleichs auf 50 % der Mehrkosten erfordert von der norwegischen Regierung die Beschränkung aller künftigen Ausgleichszahlungen auf 50 % der aufgrund der Diesellabgabe anfallenden Mehrkosten und die Überprüfung, ob die Ausgleichszahlungen, die bisher den einzelnen Expressbusunternehmen seit dem 23. Mai 2001 im Rahmen der Ausgleichsregelung geleistet wurden, auch wirklich die Höchstgrenze von 50 % einhielten. Jegliche Ausgleichszahlung, die diesen Plafond übersteigt, kann nicht als mit Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen vereinbar angesehen werden. Bei Ausgleichszahlungen, die bereits erfolgten, und bei denen der gewährte Ausgleichsbetrag die zulässige Höchstmarke von 50 % überstieg, muss der zuviel geleistete Betrag vom Beihilfempfänger einschließlich Zinsen zurückgefordert werden.

Die Rückforderung aller zuviel geleisteten Ausgleichsbeträge von den Expressbusunternehmen wäre nach den im nationalen Recht vorgesehenen Modalitäten vorzunehmen, soweit diese die vom EWR-Recht verlangte Rückforderung nicht praktisch unmöglich machen und der Grundsatz der Gleichwertigkeit mit den Verfahren, in denen über gleichartige, rein nationale Streitigkeiten entschieden wird, nicht verletzt wird ⁽⁷⁹⁾ —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

1. Die Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen (Kapitel 1330, Posten 71 des staatlichen Haushaltsplans) stellt eine neue staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens dar. Die Ausgleichsregelung wurde entgegen den Verpflichtungen der norwegischen Regierungen nach Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen durchgeführt und stellt daher eine „formell rechtswidrige Beihilfe“ im Sinne von Kapitel 6 des Leitfadens der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen dar.
2. Die vom 1. Januar 1999 bis 22. Mai 2001 angewandte Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen ist mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens und insbesondere mit dessen Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) in Verbindung mit Kapitel 15 des Leitfadens der Überwachungsbehörde von 1994 für staatliche Beihilfen vereinbar.
3. Die ab dem 23. Mai 2001 angewandte Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen ist mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens und insbesondere mit dessen Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) in Verbindung mit Kapitel 15 der Leitlinien der Überwachungsbehörde für staatliche Beihilfen in der geänderten Fassung von 2001 unter der Voraussetzung vereinbar, dass
 - a) die Ausgleichsregelung auf eine Laufzeit von fünf Jahren begrenzt wird, die mit dem 23. Mai 2001 beginnt;

⁽⁷⁹⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 13. Juni 2002, Rechtssache C-382/99 Königreich der Niederlande gegen Kommission, [2002] Slg. I-5163, Abs. 90.

- b) die im Rahmen der Ausgleichsregelung gewährten Ausgleichsbeträge 50 % der Mehrkosten nicht übersteigen, die aufgrund der Abgabe auf Dieselkraftstoff im Zusammenhang mit der Erbringung von Leistungen des Personenlinienverkehrs entstehen.
4. Alle Ausgleichszahlungen, die ab dem 23. Mai 2001 im Rahmen der Ausgleichsregelung erfolgten und den nach Ziffer 3 zu bemessenden zulässigen Beihilfehöchstbetrag übersteigen, sind mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens unvereinbar.
 5. Beihilfen, die mit dem EWR-Abkommen gemäß Ziffer 4 unvereinbar sind, sind von den Beihilfeempfängern zurückzufordern. Die Rückforderung erfolgt unverzüglich und gemäß den Verfahren des nationalen Rechts, soweit diese eine unmittelbare und wirksame Durchführung der Entscheidung möglich machen. Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst auch die Zinsen ab dem Zeitpunkt ihrer Verfügbarkeit für die Empfänger bis zum Zeitpunkt ihrer Wiedereinziehung. Die Zinsberechnung erfolgt auf der Grundlage des Referenzsatzes für die Berechnung des Zuschussäquivalents der Regionalbeihilfen.
 6. Die norwegische Regierung wird ersucht, die zur Sicherstellung der Einhaltung von Ziffer 3 und 5 notwendigen Maßnahmen mit sofortiger Wirkung zu ergreifen. Bezüglich der unter Ziffer 3.a. genannten zeitlichen Begrenzung wird die norwegische Regierung ersucht, die Beihilfeempfänger unverzüglich über die Begrenzung der derzeit geltenden Beihilferegelung bis längstens 23. Mai 2006 in Kenntnis zu setzen. Bezüglich der Erfüllung der Anforderungen nach Ziffer 3.b. und 5 wird die norwegische Regierung um Nachprüfung ersucht, ob die den einzelnen Expressbusunternehmen im Rahmen der Ausgleichsregelung seit dem 23. Mai 2001 gewährten Ausgleichszahlungen unter Einhaltung der Höchstgrenze von 50 % erfolgten.
 7. Die norwegische Regierung wird ersucht, die Überwachungsbehörde innerhalb von zwei Monaten ab Zugang dieser Entscheidung über die Maßnahmen zu unterrichten, die sie zur Erfüllung der vorliegenden Entscheidung ergriffen hat.
 8. Diese Entscheidung ist an das Königreich Norwegen gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 16. Juli 2003.

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Der Präsident

Einar M. BULL
