

Επίσημη Εφημερίδα

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ISSN 1725-2547

L 97

47ο έτος

1η Απριλίου 2004

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 600/2004 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 2004, για τη θέσπιση ορισμένων τεχνικών μέτρων που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής 1
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 601/2004 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 2004, για τον καθορισμό ορισμένων μέτρων ελέγχου που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90, (ΕΚ) αριθ. 66/98 και (ΕΚ) αριθ. 1721/1999 16
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 602/2004 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 850/98 ως προς την προστασία κοραλλιογενών υφάλων βαθών υδάτων από τις επιπτώσεις της αλιείας με τράτες σε περιοχή βορειοδυτικώς της Σκωτίας 30
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 603/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων σποροκηπευτικών 32
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 604/2004 της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2004, όσον αφορά την κοινοποίηση στοιχείων στον τομέα του καπνού, αρχής γενομένης από τη συγκομιδή 2000 34
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 605/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για παρέκκλιση για το έτος 2004 από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1518/2003 όσον αφορά τις ημερομηνίες εκδόσεως των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του χοιρείου κρέατος 39
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 606/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 174/1999 όσον αφορά τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων 40
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 607/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για την πρόβλεψη νέας κατανομής των δικαιωμάτων εισαγωγής δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 και για παρέκκλιση από τον κανονισμό αυτό 42

Τιμή: 22 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 608/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη σήμανση των τροφίμων και των συστατικών τροφίμων με προσθήκη φυτοστερόλων, φυτοστερολεστέρων, φυτοστανόλων ή φυτοστανολεστέρων ⁽¹⁾	44
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 609/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για καθορισμό της επιστροφής στην παραγωγή για τη λευκή ζάχαρη που χρησιμοποιείται από τη χημική βιομηχανία	46
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 610/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα του ρυζιού	47
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 611/2004 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για τον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών	50

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Συμβούλιο

2004/294/ΕΚ:

★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 8ης Μαρτίου 2004, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισίων της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας να κυρώσουν το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης ή να προσχωρήσουν σε αυτό, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας	53
Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982	55

2004/295/ΕΚ:

★ Απόφαση του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 2004, με την οποία εξουσιοδοτείται η Ιταλία να εφαρμόσει μέτρο παρέκκλισης από το άρθρο 21 της έκτης οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών	63
--	----

2004/296/ΕΚ:

★ Σύσταση του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2004, όσον αφορά το διορισμό μέλους της εκτελεστικής επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας	65
---	----

Επιτροπή

2004/297/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2004, που επιτρέπει στην Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, την Πολωνία και τη Σλοβακία να αναβάλουν την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων των οδηγιών του Συμβουλίου 2002/53/ΕΚ και 2002/55/ΕΚ όσον αφορά την εμπορία σπόρων προς σπορά από ορισμένες ποικιλίες ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 962]	66
--	----

ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

Εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ

2004/298/ΕΚ:

★ Απόφαση της εποπτεύουσας αρχής της ΕΖΕΣ, της 16ης Ιουλίου 2003, σχετικά με καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές (Νορβηγία)	68
---	----

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 600/2004 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Μαρτίου 2004

για τη θέσπιση ορισμένων τεχνικών μέτρων που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 37,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύμβαση για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής (εφεξής «σύμβαση») εγκρίθηκε από την Κοινότητα με την απόφαση 81/691/ΕΟΚ ⁽²⁾ και τέθηκε σε ισχύ στις 21 Μαΐου 1982.
- (2) Η σύμβαση προβλέπει ένα πλαίσιο για την περιφερειακή συνεργασία στον τομέα της διατήρησης και διαχείρισης της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής μέσω της δημιουργίας μιας επιτροπής για τη διατήρηση και διαχείριση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής («CCAMLR»), και της θέσπισης, από την CCAMLR, μέτρων διατήρησης τα οποία καθίστανται δεσμευτικά για τα συμβαλλόμενα μέρη.
- (3) Η CCAMLR θέσπισε ορισμένα μέτρα διατήρησης και διαχείρισης των αλιευτικών πόρων επιβάλλοντας, μεταξύ άλλων, τους τεχνικούς κανόνες που διέπουν την άσκηση ορισμένων αλιευτικών δραστηριοτήτων στη γεωγραφική περιοχή που καλύπτει η σύμβαση. Τα μέτρα αφορούν ιδίως τις προδιαγραφές για τη χρήση ορισμένων αλιευτικών εργαλείων, την απαγόρευση ορισμένου τύπου εξοπλισμού που θεωρείται επιβλαβής για το περιβάλλον, τη μείωση της ζημιογόνου επίπτωσης της αλιείας σε είδη, όπως τα θαλάσσια πτηνά και τα θηλαστικά, καθώς και τις προδιαγραφές σχετικά με τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων επιστημονικής παρατήρησης επί των αλιευτικών σκαφών για σκοπούς συλλογής δεδομένων. Τα μέτρα αυτά είναι δεσμευτικά για την Κοινότητα και πρέπει, κατά συνέπεια, να τεθούν σε εφαρμογή.
- (4) Ορισμένα τεχνικά μέτρα που θεσπίστηκαν από την CCAMLR ενσωματώθηκαν με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1990, περί εφαρμογής

του συστήματος παρατήρησης και ελέγχου που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο XXIV της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής ⁽³⁾, καθώς και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 66/98 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1997, για τη θέσπιση ορισμένων μέτρων διατήρησης και ελέγχου που ισχύουν για τις αλιευτικές δραστηριότητες στην Ανταρκτική ⁽⁴⁾.

- (5) Η θέσπιση νέων μέτρων διατήρησης από την CCAMLR, καθώς και η ενημέρωση εκείνων που ισχύουν ήδη από την έκδοση των προαναφερόμενων κανονισμών καθιστά σκόπιμη τη μεταγενέστερη τροποποίηση των δεύτερων.
- (6) Προκειμένου να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη σαφήνεια της κοινοτικής νομοθεσίας, τα μέτρα που ανήκουν στον τομέα του ελέγχου των αλιευτικών δραστηριοτήτων θα πρέπει να ενσωματωθούν χωριστά από εκείνα που ανήκουν στον τεχνικό τομέα. Για το λόγο αυτό, οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90 και (ΕΚ) αριθ. 66/98 θα πρέπει να καταργηθούν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 601/2004 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 2004, για τον καθορισμό ορισμένων μέτρων ελέγχου που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής ⁽⁵⁾, και οι κοινοτικές ρυθμίσεις θα πρέπει να συμπληρωθούν με τον παρόντα κανονισμό. Τα ανωτέρω πραγματοποιούνται με την επιφύλαξη της συμπερίληψης ορισμένων ειδικών τεχνικών μέτρων σε ορισμένους τύπους εξερευνητικής αλιείας στους κανονισμούς που εκδίδονται από την Κοινότητα σε ετήσια βάση σχετικά με τις αλιευτικές δραστηριότητες που κατανέμονται στα κοινοτικά σκάφη και τους όρους που συνδέονται με αυτές (ετήσιοι κανονισμοί «ΤΑΚ και ποσοστώσεις»).
- (7) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽⁶⁾, και για την προσαρμογή των παραρτημάτων στις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται περιοδικά στα τεχνικά μέτρα που θεσπίστηκαν από την CCAMLR βάσει της σύμβασης,

⁽¹⁾ Γνώμη που δόθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ L 252 της 5.9.1981, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 379 της 31.12.1990, σ. 45.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 6 της 10.1.1998, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 2742/1999 (ΕΕ L 341 της 31.12.1999, σ. 1).

⁽⁵⁾ Βλέπε σελίδα 16 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ**Άρθρο 1****Αντικείμενο**

1. Ο παρών κανονισμός προβλέπει τεχνικά μέτρα σχετικά με τις δραστηριότητες των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών που αλιεύουν και διατηρούν επ' αυτών θαλάσσιους οργανισμούς που προέρχονται από έμβιους θαλάσσιους πόρους της ζώνης της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής («σύμβασης»).

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης και λειτουργεί στο πλαίσιο της τήρησης των στόχων και αρχών σύμφωνα προς τις διατάξεις της τελικής πράξεως της συνδιάσκεψης η οποία την ενέκρινε.

Άρθρο 2**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως:

- α) «ζώνη της σύμβασης» νοείται η ζώνη εφαρμογής της σύμβασης, όπως ορίζεται στο άρθρο I αυτής·
- β) «ανταρκτική σύγκλιση» νοείται η γραμμή που ενώνει τα ακόλουθα σημεία κατά μήκος των γεωγραφικών παραλλήλων και μεσημβρινών 50° N, 0°-50° N, 30° A-45° N, 30° A-45° N, 80° A-55° N, 80° A-55° N, 150° A-60° N, 150° A-60° N, 50° A-50° N, 50° A-50° N, 0°·
- γ) «κοινοτικό αλιευτικό σκάφος» νοείται το αλιευτικό σκάφος που φέρει τη σημαία κράτους μέλους και είναι νηολογημένο στην Κοινότητα, το οποίο αλιεύει και διατηρεί επ' αυτού θαλάσσιους οργανισμούς που προέρχονται από έμβιους θαλάσσιους πόρους της ζώνης της σύμβασης·
- δ) «ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας» νοείται περιοχή γεωγραφικού πλάτους 0,5° και γεωγραφικού μήκους 1° από τη βορειοδυτική γωνία της στατιστικής υποπεριοχής ή διαίρεσης. Ένα ορθογώνιο ορίζεται από το γεωγραφικό πλάτος του βορειότερου ορίου του και το γεωγραφικό μήκος του πλησιέστερου στις 0 ορίου.
- ε) «νέα αλιευτική δραστηριότητα» νοείται η αλιεία ενός είδους με τη χρήση ειδικής μεθόδου σε μία στατιστική υποπεριοχή FAO της Ανταρκτικής, για την οποία:
 - i) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε πληροφορίες σχετικές με την κατανομή, την αφθονία, τη δημογραφική σύνθεση, την εν δυνάμει απόδοση ή την ταυτότητα του αποθέματος που να έχουν προκύψει από εμπεριστατωμένες έρευνες ή από εξερευνητικές εκστρατείες, ή
 - ii) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε ποτέ δεδομένα σχετικά με αλιεύματα ή αλιευτική προσπάθεια, ή
 - iii) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε δεδομένα σχετικά με αλιεύματα ή αλιευτική προσπάθεια όσον αφορά τις δύο πλέον πρόσφατες αλιευτικές περιόδους κατά τις οποίες διεξαχθηκαν αλιευτικές δραστηριότητες·
- στ) «εξερευνητική αλιεία» νοείται η αλιεία, η οποία χαρακτηριζόταν προηγουμένως ως «νέα αλιευτική δραστηριότητα» κατά την έννοια του στοιχείου ε). Η εξερευνητική αλιεία συνεχίζει να χαρακτηρίζεται ωσαύτως έως ότου υπάρξουν επαρκείς πληροφορίες με στόχο:
 - i) την αξιολόγηση της κατανομής, της αφθονίας και της δημογραφικής σύνθεσης του είδους-στόχου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση της δυνατής απόδοσης της αλιείας,

- ii) την εξέταση της δυνατής επίπτωσης της αλιείας στα εξαρτώμενα και συναφή είδη και
- iii) την παροχή της δυνατότητας στην επιστημονική επιτροπή της CCAMLR να υπολογίσει και να προβλέψει επιθυμητά επίπεδα αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας και να συστήσει τα κατάλληλα αλιευτικά εργαλεία,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**Άρθρο 3****Επιτρεπόμενα αλιευτικά εργαλεία σε συγκεκριμένους τύπους αλιείας**

- 1. Η αλιεία του είδους *Dissostichus eleginoides* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 διεξάγεται από σκάφη που χρησιμοποιούν μόνο παραγάδια και κιούρτους.
- 2. Η αλιεία του είδους *Dissostichus eleginoides* στη στατιστική υποπεριοχή του FAO 58.5.2 διεξάγεται από σκάφη που χρησιμοποιούν μόνο τράτα ή παραγάδια.
- 3. Η αλιεία του είδους *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 διεξάγεται από σκάφη που χρησιμοποιούν μόνο εργαλεία τράτας. Απαγορεύεται η χρήση τράτας βυθού στην αλιεία που έχει στόχο το είδος *Champsoccephalus gunnari* στην εν λόγω υποπεριοχή.
- 4. Η αλιεία του είδους *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική υποπεριοχή στη FAO 58.5.2 διεξάγεται από σκάφη που χρησιμοποιούν μόνο εργαλεία τράτας.
- 5. Για τους σκοπούς της αλιείας που αναφέρεται στην παράγραφο 4, η περιοχή στην οποία επιτρέπεται η αλιεία ορίζεται ως το τμήμα της στατιστικής υποδιαίρεσης FAO 58.5.2 που βρίσκεται εντός της περιοχής που περικλείεται από γραμμή:
 - α) η οποία αρχίζει στο σημείο στο οποίο ο μεσημβρινός του γεωγραφικού μήκους 72° 15' A τέμνει τα όρια της συμφωνίας θαλάσσιας οριοθέτησης Αυστραλίας — Γαλλίας, στη συνέχεια προς νότο κατά μήκος του μεσημβρινού έως το σημείο που τέμνει την παράλληλο γεωγραφικού πλάτους 53° 25' N·
 - β) στη συνέχεια, προς ανατολάς, κατά μήκος της εν λόγω παραλλήλου έως το σημείο που τέμνει τον μεσημβρινό γεωγραφικού πλάτους 74° A·
 - γ) στη συνέχεια, προς βορειοανατολικά, κατά μήκος της γεωδαισιακής γραμμής έως το σημείο που συναντώνται η παράλληλος γεωγραφικού πλάτους 52° 40' N και ο μεσημβρινός γεωγραφικού μήκους 76° A·
 - δ) στη συνέχεια, προς βορρά, κατά μήκος του μεσημβρινού έως το σημείο που τέμνει την παράλληλο γεωγραφικού πλάτους 52° N·
 - ε) στη συνέχεια, βορειοδυτικά, κατά μήκος της γεωδαισιακής γραμμής έως το σημείο που τέμνονται η παράλληλος γεωγραφικού πλάτους 51° N με τον μεσημβρινό γεωγραφικού μήκους 74° 30' A και
 - στ) στη συνέχεια, νοτιοδυτικά, κατά μήκος της γεωδαισιακής γραμμής έως το σημείο εκκίνησης.
- 6. Η αλιεία καβουριών στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 διεξάγεται μόνο από σκάφη που χρησιμοποιούν κιούρτους.

Άρθρο 4

Μέγεθος ματιών των δειγμάτων

1. Η χρήση τράτας, δανέζικου γρίπου ή παρόμοιων δειγμάτων, οποιοδήποτε μέρος των οποίων διαδέχεται μέγεθος ματιών κατώτερο από το ελάχιστο μέγεθος που προβλέπεται στο παράρτημα Ι, απαγορεύεται για οποιαδήποτε αλιευτική δραστηριότητα, η οποία έχει ως στόχο τα ακόλουθα είδη ή ομάδες ειδών:

- α) *Champscephalus gunnari*·
- β) *Dissostichus eleginoides*·
- γ) *Gobionotothen gibberifrons*·
- δ) *Lepidonotothen squamifrons*·
- ε) *Notothenia rossii*·
- στ) *Notothenia kempfi*.

2. Απαγορεύεται η χρήση οποιουδήποτε μέσου ή κατασκευάσματος φραγής ή μείωσης του μεγέθους των ματιών.

Άρθρο 5

Έλεγχος του μεγέθους των ματιών των δειγμάτων

Για τα δίκτυα που αναφέρονται στο άρθρο 4, το ελάχιστο μέγεθος των ματιών που προβλέπεται στο παράρτημα Ι καθορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του παραρτήματος ΙΙ.

Άρθρο 6

Αλιεία καβουριών στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3

1. Η αλιεία περιορίζεται στα αρσενικά καβούρια που έχουν φθάσει σε αναπαραγωγική ωριμότητα· τα θηλυκά και τα αρσενικά καβούρια που δεν έχουν φθάσει το νόμιμο μέγεθος, πρέπει να απελευθερώνονται χωρίς να υφίστανται βλάβη. Στην περίπτωση των ειδών *Paralomis spinosissima* και *Paralomis formosa*, τα αρσενικά καβούρια, των οποίων το πλάτος του οστράκου φθάνει ή υπερβαίνει αντίστοιχα τα 94 mm και 90 mm, μπορούν να διατηρούνται επί του σκάφους.

2. Τα καβούρια που υφίστανται μεταποίηση στη θάλασσα, πρέπει να καταψύχονται σε τεμάχια που να επιτρέπουν τον υπολογισμό του ελάχιστου μεγέθους του καβουριού.

Άρθρο 7

Χρήση και διάθεση πλαστικών ιμάντων συσκευασίας στα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη

1. Η χρήση από τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη πλαστικών ιμάντων συσκευασίας για την ασφάλιση κιβωτίων δολωμάτων απαγορεύεται.

Απαγορεύεται η χρήση άλλων ιμάντων συσκευασίας για άλλους σκοπούς επί των αλιευτικών σκαφών που δεν χρησιμοποιούν επ' αυτών αποτεφρωτήρες (κλειστό κύκλωμα).

2. Οι ιμάντες που αφαιρούνται από συσκευασίες τεμαχίζονται κατά τρόπον ώστε να μην αποτελούν συνεχή «κουλούρα» και καίγονται με την πρώτη ευκαιρία στον αποτεφρωτήρα του σκάφους.

3. Οποιαδήποτε πλαστικά κατάλοιπα διατηρούνται επί του σκάφους έως την επιστροφή στο λιμάνι και σε καμία περίπτωση δεν απορρίπτονται στη θάλασσα.

4. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Παραεμπύπτουσα θνησιμότητα θαλάσσιων πτηνών κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με παραγάδια

1. Οι αλιευτικές δραστηριότητες με παραγάδια διεξάγονται κατά τρόπον ώστε τα δολωμένα αγκίστρια να βυθίζονται το συντομότερο μετά τη ρίψη τους στη θάλασσα. Τα σκάφη που χρησιμοποιούν την ισπανική μέθοδο αλιείας με παραγάδι απελευθερώνουν τα βαρίδια πριν τεντωθεί η πετονιά· χρησιμοποιούνται βαρίδια μάζας 8,5 kg τουλάχιστον, ανά διαστήματα μικρότερα των 40 m ή βαρίδια μάζας τουλάχιστον 6 kg, ανά διαστήματα μικρότερα των 20 m. Χρησιμοποιούνται μόνο αποψυγμένα δολώματα.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 7, η ρίψη των παραγαδιών πρέπει να πραγματοποιούνται μόνο κατά τη διάρκεια της νύχτας (δηλαδή κατά το διάστημα από ναυτικό λυκόφως έως το λυκαυγές).

Η ρίψη των εργαλείων στη θάλασσα πρέπει να πραγματοποιείται, εφόσον είναι δυνατόν, τρεις τουλάχιστον ώρες πριν από την ανατολή του ηλίου.

Κατά τη διάρκεια της νυχτερινής αλιείας με παραγάδι, πρέπει να είναι αναμμένοι μόνο οι φανοί του σκάφους που είναι αναγκαίοι για την ασφάλεια.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 8, η απόρριψη στη θάλασσα εντοσθίων απαγορεύεται κατά τη διάρκεια της ρίψης των παραγαδιών. Η απόρριψη στη θάλασσα εντοσθίων κατά τη διάρκεια της ανασύρσης των παραγαδιών πρέπει να αποφεύγεται στο μέτρο του δυνατού. Εάν η απόρριψη κατά τη διάρκεια της ανασύρσης είναι αναπόφευκτη, πραγματοποιείται στην αντίθετη πλευρά του σκάφους από εκείνη στην οποία ρίπτονται ή ανασύρονται τα παραγάδια. Πριν από την απόρριψη, τα αγκίστρια αποσύρονται από τα εντοσθία και τις κεφαλές των ιχθύων.

Τα σκάφη είναι διαμορφωμένα κατά τρόπον ώστε να διαθέτουν εγκαταστάσεις επεξεργασίας εντοσθίων ή επαρκή χώρο για τη διατήρηση εντοσθίων επ' αυτών ή την επαρκή δυνατότητα απόρριψης εντοσθίων στην αντίθετη πλευρά του σκάφους από εκείνη από την οποία ρίπτονται ή ανασύρονται τα παραγάδια.

4. Πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε τα θαλάσσια πτηνά που συνελήφθησαν ζωντανά κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με παραγάδι να απελευθερώνονται ζωντανά και, εφόσον είναι δυνατόν, να τους αφαιρούνται τα αγκίστρια χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ζωή τους.

5. Το σκάφος ρυμουλκεί κυματίζουσα ταινία προκειμένου να αποθαρρύνει τα θαλάσσια πτηνά από το να κάθονται πάνω στα δολώματα κατά τη διάρκεια της ρίψης των παραγαδιών. Η λεπτομερής περιγραφή της κυματίζουσας ταινίας και η μέθοδος της απόρριψής της δίδονται στο παράρτημα ΙΙΙ. Οι λεπτομέρειες κατασκευής όσον αφορά τον αριθμό και τη θέση των στριφταριών μπορούν να ποικίλλουν, υπό τον όρο ότι η επιφάνεια της θάλασσας που καλύπτεται στην πραγματικότητα από τις κυματίζουσες ταινίες να μην είναι μικρότερη από εκείνη που καλύπτεται από το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙΙ. Οι λεπτομέρειες σχετικά με τη διάταξη που σύρεται στο νερό για τη δημιουργία τάσης στην ταινία μπορούν επίσης να ποικίλλουν.

6. Παραλλαγές στα σχέδια για τις κυματίζουσες ταινίες μπορούν επίσης να δοκιμαστούν σε σκάφη που φέρουν δύο παρατηρητές, ένας τουλάχιστον από τους οποίους είναι διορισμένος σύμφωνα με το διεθνές πρόγραμμα επιστημονικής παρατήρησης της CCAMLR, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι όροι των παραγράφων 1 έως 5 και 7.

7. Η απαγόρευση ρίψης των παραγαδιών κατά τη διάρκεια της ημέρας που προβλέπεται στην παράγραφο 2, δεν εφαρμόζεται στην αλιεία που πραγματοποιείται στις στατιστικές υποπεριοχές FAO 48.6, νοτίως των 60° N, 88.1, 88.2 και στη διαίρεση 58.4.2, υπό τον όρο ότι τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) κατά την έκδοση της άδειας για την αλιεία αυτήν, το συγκεκριμένο σκάφος να μπορεί να αποδείξει στις αρμόδιες αρχές:
 - i) την ικανότητά του να τηρεί πλήρως οποιοδήποτε από τα εξερευνητικά πρωτόκολλα ρίψης παραγαδιών του παραρτήματος IV. Τα κράτη μέλη αναφέρουν στην CCAMLR τα αποτελέσματα των σχετικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούνται σε κάθε σκάφος που διαθέτει άδεια,
 - ii) τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλισθεί η παρουσία επιστημονικών παρατηρητών τους οποίους πρέπει να φέρει σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2·
 - β) το συγκεκριμένο σκάφος να αποδεικνύει μόνιμο ελάχιστο ταχύτητας βύθισης παραγαδιού 0,3 m/s κατά τις αλιευτικές του εργασίες·
 - γ) το συγκεκριμένο σκάφος δεν συλλαμβάνει περισσότερα από δύο θαλάσσια πτηνά. Τα σκάφη που συλλαμβάνουν συνολικά τρία θαλάσσια πτηνά επανέρχονται αμέσως στη νυκτερινή ρίψη παραγαδιών.
8. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 3, δεν απορρίπτονται εντόσθια κατά την αλιεία της παραγράφου 7.
9. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

Παρεμπόμπουσα θνησιμότητα θαλάσσιων πτηνών και θηλαστικών κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με τράτα

1. Κατά τη διάρκεια της αλιείας με τράτα, απαγορεύεται η χρήση σχοινιών ελέγχου των διχτύων.
2. Καθ' όλη τη διάρκεια των δραστηριοτήτων τους, τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη διαθέτουν φωτισμό ο οποίος έχει, λόγω της θέσης και της έντασής του, μειωμένη εμβέλεια εκτός του σκάφους, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας πάνω σ' αυτό.
3. Η απόρριψη στη θάλασσα εντοσθίων απαγορεύεται κατά τη ρίψη και την ανάσυρση της τράτας.
4. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 10

Κίνηση σκαφών σε σχέση προς το επίπεδο των παρεμπιπτόντων αλιευμάτων τους

1. Στην περίπτωση αλιευτικών δραστηριοτήτων πλην των νέων αλιευτικών δραστηριοτήτων ή της εξερευνητικής αλιείας, τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη κινούνται ανάλογα με το επίπεδο των παρεμπιπτόντων αλιευμάτων τους σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος V σημείο Α.
2. Στην περίπτωση νέας ή εξερευνητικής αλιευτικής δραστηριότητας, τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη κινούνται σε σχέση προς το επίπεδο των παρεμπιπτόντων αλιευμάτων τους σύμφωνα με το παράρτημα V σημείο Β.

Άρθρο 11

Ειδικά μέτρα που εφαρμόζονται στην εξερευνητική αλιεία του είδους *Dissostichus spp.*

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που διεξάγουν εξερευνητική αλιευτική δραστηριότητα όσον αφορά το είδος *Dissostichus spp* με τράτα ή με παραγάδι στη ζώνη της σύμβασης, με την εξαίρεση εκείνων που ασχολούνται με αλιευτικές δραστηριότητες για τις οποίες η CCAMLR χορηγεί ειδικές απαλλαγές, κινούνται σύμφωνα με τους κανόνες των παραγράφων 3 έως 6.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, μία «ρίψη και ανάσυρση» περιλαμβάνει μία και μόνο χρήση του εργαλείου της τράτας. Στην αλιεία με παραγάδια, μία «ρίψη και ανάσυρση» περιλαμβάνει τη χρήση ενός ή περισσότερων παραγαδιών σε έναν και μόνο τόπο.
3. Η αλιεία πρέπει να πραγματοποιείται σε μία όσο το δυνατόν μεγαλύτερη γεωγραφική και βυθομετρική ακτίνα. Για το σκοπό αυτό, η αλιεία σε οποιοδήποτε ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας παύει όταν τα αλιεύματα που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 601/2004 φθάσουν τους 100 τόνους· το ορθογώνιο αυτό παραμένει κατόπιν κλειστό για σκοπούς αλιείας για την υπόλοιπη περίοδο. Η αλιεία σε οποιοδήποτε ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας περιορίζεται σε ένα σκάφος καθ' οποιονδήποτε χρόνο.
4. Για τους σκοπούς της εφαρμογής της παραγράφου 3:
 - α) το ακριβές γεωγραφικό στίγμα μιας ρίψης και ανάσυρσης στην αλιεία με τράτα καθορίζεται από ένα μέσο σημείο μεταξύ των σημείων έναρξης και πέρατος των εν λόγω δραστηριοτήτων στη διαδρομή του σκάφους·
 - β) το ακριβές γεωγραφικό στίγμα μιας ρίψης στην αλιεία με παραγάδι καθορίζεται από το κεντρικό σημείο του ριφθέντος παραγαδιού ή παραγαδιών·
 - γ) το ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας, στο οποίο θεωρείται ότι αλιεύει ένα σκάφος, είναι εκείνο στο οποίο βρίσκεται το ακριβές γεωγραφικό στίγμα μιας ρίψης και ανάσυρσης εργαλείων·

δ) το σκάφος θεωρείται ότι αλιεύει σε οποιοδήποτε ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας από την έναρξη της διαδικασίας ρίψης του εργαλείου μέχρι τη συμπλήρωση της ανάσυρσης όλων των παραγαδιών στο εν λόγω ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας.

5. Εκτός από εξαιρετικές περιστάσεις που βρίσκονται πέραν του ελέγχου του σκάφους (όπως είναι ο πάγος και οι καιρικές συνθήκες), κάθε ρίψη και ανάσυρση ενός παραγαδιού θα πρέπει να περιλαμβάνει χρόνο πόντισης που δεν υπερβαίνει τις 48 ώρες, ο οποίος μετράται από την περάτωση της διαδικασίας ρίψης του εργαλείου έως την έναρξη της διαδικασίας ανάσυρσης.

6. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 12

Ειδικά μέτρα που εφαρμόζονται στην αλιεία του είδους *Champsoccephalus gunnari* στην στατιστική υποπεριοχή 48.3 FAO

1. Η αλιεία του είδους *Champsoccephalus gunnari* απαγορεύεται σε ακτίνα 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή της Νότιας Γεωργίας κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Μαρτίου έως τις 31 Μαΐου [...] (περίοδος αναπαραγωγής).

2. Στην περίπτωση που σε οποιαδήποτε ανάσυρση τα αλιεύματα του είδους *Champsoccephalus gunnari* υπερβαίνουν τα 100 kg, και όταν το 10 % του αριθμού των ψαριών αυτών έχουν ολικό μήκος μικρότερο από 240 mm, το αλιευτικό σκάφος μετακινείται προς άλλον τόπο αλιείας σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων. Δεν επιστρέφει πριν την παρέλευση πέντε τουλάχιστον ημερών σε ακτίνα 5 ναυτικών μιλίων από τον τόπο αλιεύσης του είδους *Champsoccephalus gunnari*, του οποίου τα ψάρια μικρού μεγέθους υπερέβη το 10 %. Τόπος στον οποίο η παρεμπόδιση αλιείας του είδους *Champsoccephalus gunnari* μικρού μεγέθους υπερέβη το 10 %, σημαίνει τη διαδρομή που ακολούθησε το αλιευτικό σκάφος από το σημείο ανάπτυξης του αλιευτικού εργαλείου έως το σημείο ανάσυρσής του από το σκάφος.

3. Εάν σκάφος συλλάβει 20 θαλάσσια πιπνά, διακόπτει τις αλιευτικές δραστηριότητές του και επαναλαμβάνει τις δραστηριότητες στον τύπο αυτό αλιείας κατά τη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου.

4. Τα σκάφη που συμμετέχουν στον τύπο αυτό αλιείας κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της 1ης Μαρτίου και της 31ης Μαΐου, πραγματοποιούν 20 τουλάχιστον ερευνητικές ρίψεις τράτας κατά τον τρόπο που περιγράφεται στο παράρτημα VI.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΑΣΚΟΥΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 13

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Το σύστημα επιστημονικής παρατήρησης που θεσπίστηκε από την CCAMLR βάσει του άρθρου XXIV της σύμβασης εφαρμόζεται, σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο, στα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη τα οποία ασκούν αλιευτικές και ερευνητικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης.

Άρθρο 14

Δραστηριότητες που υπόκεινται σε επιστημονική παρατήρηση

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη, κατά τη διάρκεια κάθε αλιευτικής περιόδου, επιβιβάζουν έναν τουλάχιστον επιστημονικό παρατηρητή και, ει δυνατόν, έναν πρόσθετο επιστημονικό παρατηρητή, εφόσον αλιεύουν:

α) το είδος *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 και στη διαίρεση 58.5.2·

β) καβούρια στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·

γ) το είδος *Dissostichus eleginoides* στις στατιστικές υποπεριοχές FAO 48.3 και 48.4 και στη διαίρεση 58.5.2·

δ) το είδος *Martialia hyadesi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3.

2. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη πρέπει επίσης να επιβιβάζουν δύο τουλάχιστον επιστημονικούς παρατηρητές, από τους οποίους ο ένας είναι επιστημονικός παρατηρητής της CCAMLR διοριζόμενος σύμφωνα με το άρθρο 15, εφόσον διενεργούν εξερευνητικές αλιευτικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού, άλλες εξερευνητικές αλιευτικές δραστηριότητες που επιτρέπονται σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 601/2004.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, τα σκάφη που συμμετέχουν σε εξερευνητική αλιεία για το είδος *Dissostichus spp.* στις στατιστικές διαίρεσεις 43.3.a) και 48.3.b) της FAO επιβιβάζουν έναν τουλάχιστον επιστημονικό παρατηρητή της CCAMLR και, ει δυνατόν, έναν πρόσθετο επιστημονικό παρατηρητή.

4. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Επιστημονικοί παρατηρητές

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν τους επιστημονικούς παρατηρητές που είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν καθήκοντα σχετικά με τη θέση σε εφαρμογή του θεσπισθέντος από την CCAMLR συστήματος παρατήρησης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2. Τα καθήκοντα των επιστημονικών παρατηρητών που επιβιβάζονται στα σκάφη περιέχονται στο παράρτημα VII.

3. Οι επιστημονικοί παρατηρητές πρέπει να είναι υπήκοοι του κράτους μέλους το οποίο τους διορίζει. Η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη προς τις συνήθειες και τους κανόνες που ισχύουν στο σκάφος στο οποίο πραγματοποιούν τις παρατηρήσεις τους.

4. Οι επιστημονικοί παρατηρητές πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τις προς παρατήρηση αλιευτικές δραστηριότητες και δραστηριότητες επιστημονικής έρευνας, τις διατάξεις της σύμβασης και τα μέτρα που θεσπίστηκαν βάσει της σύμβασης και πρέπει να διαθέτουν επαρκή κατάρτιση προκειμένου να εκτελέσουν σωστά τα καθήκοντά τους. Πρέπει, εξάλλου, να μπορούν να επικοινωνούν στη γλώσσα του κράτους σημαίας των σκαφών στα οποία ασκούν τις δραστηριότητές τους.

5. Οι επιστημονικοί παρατηρητές φέρουν έγγραφο ταυτότητας, το οποίο εκδίδεται από το κράτος μέλος που τους διορίζει και έχει μορφή εγκεκριμένη από την CCAMLR και το οποίο να πιστοποιεί ότι είναι επιστημονικοί παρατηρητές της CCAMLR.

6. Οι επιστημονικοί παρατηρητές υποβάλλουν στην CCAMLR, μέσω του κράτους μέλους το οποίο τους διόρισε, το αργότερο ένα μήνα μετά το πέρας της περιόδου παρατήρησης, ή μετά την επιστροφή στη χώρα προέλευσής τους, έκθεση για κάθε πραγματοποιηθείσα αποστολή παρατήρησης χρησιμοποιώντας τους μορφοτύπους παρατήρησης που εγκρίνει η επιστημονική επιτροπή της CCAMLR. Αντίγραφο της έκθεσης αυτής διαβιβάζεται στο κράτος σημαίας του σχετικού σκάφους και στην Επιτροπή.

7. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 16

Ρυθμίσεις για την τοποθέτηση παρατηρητών επί των αλιευτικών σκαφών

1. Η τοποθέτηση επιστημονικών παρατηρητών επί των κοινωτικών αλιευτικών σκαφών που διεξάγουν αλιευτικές δραστηριότητες ή δραστηριότητες επιστημονικής έρευνας πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διμερείς ρυθμίσεις που συνάφθηκαν για το σκοπό αυτό με ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος της CCAMLR.

2. Οι διμερείς ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στηρίζονται στις ακόλουθες αρχές:

- α) οι επιστημονικοί παρατηρητές απολαμβάνουν του καθεστώτος αξιωματικού του πλοίου. Η ενδιαίτηση και η σίτιση των επιβιβαζόμενων παρατηρητών αντιστοιχούν στο καθεστώς αυτό·
- β) το κράτος μέλος σημαίας μεριμνά ώστε οι διαχειριστές των σκαφών να παρέχουν στους επιστημονικούς παρατηρητές που βρίσκονται επί των σκαφών που φέρουν τη σημαία του κάθε είδους βοήθεια κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Διαθέτουν, μεταξύ άλλων, ελεύθερη πρόσβαση στα δεδομένα και στις δραστηριότητες του σκάφους, προκειμένου να μπορούν να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους κατά τρόπο ο οποίος απαιτείται από την CCAMLR·
- γ) το κράτος μέλος σημαίας λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει, επί των σκαφών του, την ασφάλεια και την καλή διαβίωση των επιστημονικών παρατηρητών κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, να τους παρέχει ιατρική περίθαλψη και να προστατεύει την ελευθερία και την αξιοπρεπεία τους·
- δ) λαμβάνονται μέτρα προκειμένου να επιτραπεί στον επιστημονικό παρατηρητή να διαβιβάσει ή να λάβει μηνύματα με τον εξοπλισμό επικοινωνίας του σκάφους και με τη βοήθεια του χειριστή. Όλα τα λογικά έξοδα που προκαλούνται από τις επικοινωνίες αυτές βαρύνουν, κανονικά, το μέλος της CCAMLR που διόρισε τους επιστημονικούς παρατηρητές (το οποίο στο εξής καλείται «διορίζουσα χώρα»)·
- ε) συνάπτονται ρυθμίσεις σχετικά με τη μεταφορά και επιβίβαση των επιστημονικών παρατηρητών έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η παρενόχληση των αλιευτικών και ερευνητικών δραστηριοτήτων·

στ) οι επιστημονικοί παρατηρητές υποβάλλουν στους οικείους πλοίαρχους αντίγραφο των εκθέσεών τους, εφόσον το επιθυμούν·

ζ) οι διορίζουσες χώρες μεριμνούν ώστε οι επιστημονικοί παρατηρητές να είναι κάτοχοι ασφάλισης αναγνωρισμένης από τα ενδιαφερόμενα μέλη της CCAMLR·

η) η διορίζουσα χώρα είναι υπεύθυνη για τη μεταφορά των επιστημονικών παρατηρητών από και προς τους τόπους επιβίβασης·

θ) εκτός εάν συμφωνείται διαφορετικά, ο εξοπλισμός, η ενδυμασία καθώς και ο μισθός και οποιαδήποτε αποζημίωση του επιστημονικού παρατηρητή βαρύνουν κανονικά τη διορίζουσα χώρα, ενώ η ενδιαίτηση και η σίτιση επί του σκάφους βαρύνουν το σκάφος της χώρας υποδοχής.

3. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 17

Κοινοποίηση πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη που προέβησαν στο διορισμό επιστημονικών παρατηρητών διαβιβάζουν τα στοιχεία των προγραμμάτων παρατήρησης στην CCAMLR το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο με τη σύναψη κάθε διμερούς ρύθμισης του άρθρου 11. Για κάθε παρατηρητή, διαβιβάζονται τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) ημερομηνία σύναψης της ρύθμισης·
- β) όνομα και σημαία του σκάφους που δέχεται τον παρατηρητή·
- γ) κράτος μέλος υπεύθυνο για το διορισμό του παρατηρητή·
- δ) περιοχή αλιείας (στατιστική περιοχή, υποπεριοχή, διαίρεση της CCAMLR)·
- ε) τύπος δεδομένων που συλλέγονται από τον παρατηρητή και υποβάλλονται στη γραμματεία της CCAMLR (παρεμπιπτόντα αλιεύματα, είδη-στόχοι, βιολογικά δεδομένα κ.λπ.)·
- στ) προβλεπόμενες ημερομηνίες έναρξης και πέρατος του προγράμματος παρατήρησης, και
- ζ) προβλεπόμενη ημερομηνία επιστροφής του παρατηρητή στη χώρα προέλευσής του.

2. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 18

Τροποποίηση των παραρτημάτων

Τα παραρτήματα I έως VII τροποποιούνται κατ' εφαρμογή των μέτρων διατήρησης που κατέστησαν δεσμευτικά για την Κοινότητα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 3.

Άρθρο 19**Εφαρμογή**

Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 και 17 θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 20 παράγραφος 2.

Άρθρο 20**Επιτροπή**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και τη βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽¹⁾.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/ΕΟΚ είναι ένας μήνας.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΟΚ.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι ένας μήνας.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 21**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. WALSH

⁽¹⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΜΑΤΙΩΝ ΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 4 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1

Είδος	Τύπος διχτυού	Ελάχιστο μέγεθος ματιών των διχτυών
<i>Notothenia rossii</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	120 mm
<i>Goibionotothe gibberifrons</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	80 mm
<i>Champsocephalus gunnari</i>	Τράτες, δανέζικες τράτες και παρόμοια δίχτυα	90 mm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΜΑΤΙΩΝ ΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5

Α. Περιγραφή των οργάνων μέτρησης

1. Το όργανο μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του μεγέθους των ματιών των διχτύων είναι επίπεδο, έχει πάχος δύο χιλιοστών και είναι κατασκευασμένο από ανθεκτικό υλικό το οποίο δεν υφίσταται παραμόρφωση. Διαθέτει είτε πλευρές με παράλληλες ακμές, οι οποίες, από ένα σημείο και πέρα, συγκλίνουν με μια σειρά λοξοτμήσεων σε συμμετρική αναλογία ένα προς οκτώ, είτε μόνο συγκλίνουσες ακμές σύμφωνα με την αναλογία που έχει περιγραφεί. Στο στενότερο άκρο φέρουν μια σπή.
2. Κάθε όργανο μέτρησης αναγράφει στην πρόσθια επιφάνειά του το πλάτος σε χιλιοστά, τόσο του τμήματος των παράλληλων πλευρών όσο και του τμήματος που συγκλίνει. Για το τελευταίο τμήμα, το πλάτος αναγράφεται κατά διαστήματα του ενός χιλιοστού που εμφανίζεται σε κανονικά διαστήματα.

Β. Χρήση του οργάνου μέτρησης

1. Το δίχτυ τεντώνεται κατά το μήκος της διαγωνίου των ματιών.
2. Ένα όργανο μέτρησης, όπως αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο Α, εισάγεται με το στενότερο άκρο του στο άνοιγμα του ματιού καθέτως προς το επίπεδο του διχτυού.
3. Το όργανο μέτρησης εισάγεται στο άνοιγμα των ματιών είτε με το χέρι είτε με χρήση βάρους ή δυναμόμετρου μέχρις ότου σταματήσει στις συγκλίνουσες ακμές από την αντίσταση του ματιού.

Γ. Επιλογή των προς μέτρηση ματιών

1. Τα προς μέτρηση μάτια του διχτυού σχηματίζουν σειρά 20 διαδοχικών ματιών που εκτείνονται κατά τη διεύθυνση του διαμήκους άξονα του διχτυού.
2. Μάτια που απέχουν λιγότερο από 50 cm από τη ραφή, τα σχοινιά ή το σχοινί του σάκου δεν μετρούνται. Η απόσταση αυτή μετράται κάθετα προς τις ραφές, τα σχοινιά ή το σχοινί του σάκου με το δίχτυ τεντωμένο προς την κατεύθυνση της μέτρησης. Δεν μετράται επίσης κανένα μάτι που έχει επιδιορθωθεί, ή σπάσει, ή χρησιμεύει για τη στερέωση εξαρτημάτων του διχτυού.
3. Κατά παρέκκλιση του σημείου 1, τα προς μέτρηση μάτια δεν πρέπει να είναι απαραίτητως διαδοχικά στην περίπτωση εφαρμογής του σημείου 2.
4. Τα δίχτυα μετρώνται μόνον όταν είναι υγρά και όχι παγωμένα.

Δ. Μετρήσεις κάθε ματιού

Το μέγεθος των ματιών ορίζεται από το πλάτος του οργάνου μέτρησης στο σημείο όπου αυτό σταματά όταν χρησιμοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο Β.

Ε. Προσδιορισμός του μεγέθους των ματιών του διχτυού

Το μέγεθος των ματιών είναι ο αριθμητικός μέσος όρος, σε χιλιοστόμετρα, των μετρήσεων που ελήφθησαν από το σύνολο των ματιών που επελέγησαν και μετρήθηκαν όπως προβλέπεται στις παραγράφους Γ και Δ, στρογγυλεμένος στο πλησιέστερο χιλιοστόμετρο.

Ο συνολικός αριθμός των ματιών που πρέπει να μετρηθούν καθορίζεται στην παράγραφο ΣΤ.

ΣΤ. Διαδοχικές φάσεις της διαδικασίας επιθεώρησης

1. Ο επιθεωρητής μετρά μια σειρά 20 ματιών, που επιλέγονται σύμφωνα με την παράγραφο Γ, εισάγοντας με το χέρι το όργανο μέτρησης χωρίς τη χρήση βάρους ή δυναμόμετρου.

Ακολουθώς υπολογίζει το μέγεθος των ματιών σύμφωνα με την παράγραφο Ε.

Εάν από τον υπολογισμό του μεγέθους των ματιών διαπιστωθεί ότι πληρούν τους ισχύοντες κανόνες, ο επιθεωρητής μετράει δύο ακόμη σειρές των 20 ματιών σύμφωνα με την παράγραφο Γ.

Στη συνέχεια υπολογίζει εκ νέου το μέγεθος των ματιών σύμφωνα με την παράγραφο Ε, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των 60 ματιών που ήδη μετρήθηκαν. Υπό την επιφύλαξη του σημείου 2, το μέγεθος που προκύπτει κατ' αυτόν τον τρόπο θεωρείται ότι είναι το μέγεθος των ματιών του διχτυού.

2. Εάν ο πλοίαρχος του σκάφους αμφισβητεί το μέγεθος ματιών που καθορίστηκε σύμφωνα με το σημείο 1, η μέτρηση αυτή δεν λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του μεγέθους των ματιών και ο επιθεωρητής ξαναμετρά το δίχτυ προσαρτώντας σε αυτό, αυτή τη φορά, ένα βάρος ή ένα δυναμόμετρο. Η επιλογή βάρους ή δυναμόμετρου επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του επιθεωρητή. Το βάρος προσαρμόζεται σταθερά (μέσω ενός αγκίστρου) στην οπή της στενότερης άκρης του οργάνου μέτρησης. Το δυναμόμετρο μπορεί να στερεώνεται στην οπή του στενότερου άκρου ή να προσαρμόζεται στην πλατύτερη άκρη του οργάνου. Η ακρίβεια του βάρους ή του δυναμόμετρου πιστοποιείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

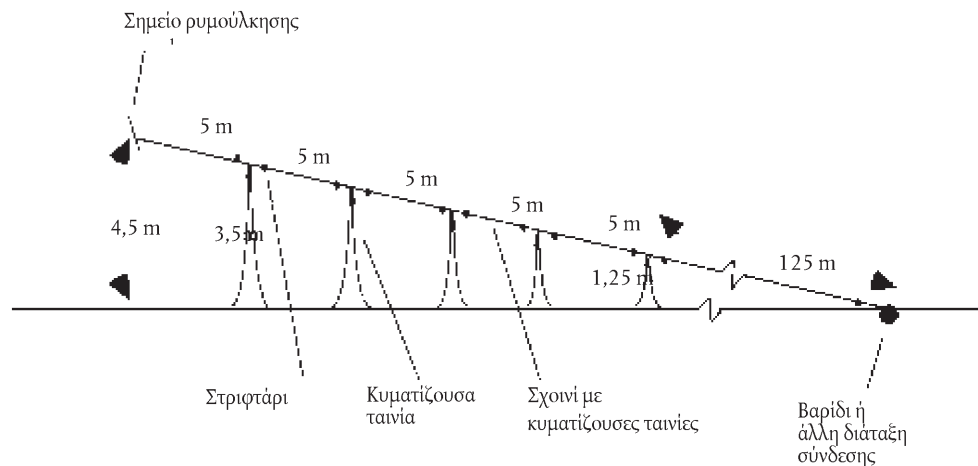
Για δίχτυα με μέγεθος ματιών 35 mm ή λιγότερο, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 1, εφαρμόζεται δύναμη ίση με 19,61 Newton (που ισοδυναμεί με μάζα βάρους δύο χιλιόγραμμων), ενώ για τα άλλα δίχτυα εφαρμόζεται δύναμη 49,03 Newton (που ισοδυναμεί με μάζα βάρους 5 χιλιόγραμμων).

Όταν χρησιμοποιείται βάρος ή δυναμόμετρο, για τον προσδιορισμό του μεγέθους ματιών σύμφωνα με την παράγραφο Ε, μετράται μόνο μια σειρά από 20 μάτια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΥΜΑΤΙΖΟΥΣΑΣ ΤΑΙΝΙΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5 ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Οι κυματίζουσες ταινίες αναρτώνται από την πρύμνη σε ύψος περίπου 4,5 m από το νερό και σε τέτοια θέση ώστε το σχοινί να βρίσκεται ακριβώς πάνω από το σημείο στο οποίο τα δολώματα βυθίζονται στο νερό.
- Το σχοινί με κυματίζουσες ταινίες έχει διάμετρο περίπου 3 mm, ελάχιστο μήκος 150 m και στην άκρη του φέρει διάταξη κατά τρόπο που να παραμένει τεντωμένο πίσω από το σκάφος ακόμη και στις περιπτώσεις που ο άνεμος πνέει εγκάρσια προς το σκάφος.
- Κατά διαστήματα 5 m, αρχής γενομένης από το σημείο πρόσδεσης στο σκάφος, προσδένονται πέντε διακλαδώσεις σχοινιών με κυματίζουσες ταινίες, καθεμία από τις οποίες αποτελείται από δύο κλώνους σχοινιού διαμέτρου περίπου 3 mm. Το μήκος κυμαίνεται από 3,5 m περίπου για την κυματίζουσα ταινία που βρίσκεται πλησιέστερα στο σκάφος έως 1,25 m περίπου για την πέμπτη ταινία. Όταν το σχοινί με τις κυματίζουσες ταινίες είναι πλήρως ανεπτυγμένο, οι διακλαδώσεις πρέπει να φτάνουν στην επιφάνεια της θάλασσας και κατά διαστήματα να βυθίζονται καθώς κινείται το σκάφος. Προσδένονται στριφτάρι στο σημείο ρυμούλκησης από το σκάφος, πριν και ύστερα από τα σημεία διακλάδωσης και αμέσως πριν από το βάρος που ενδεχομένως τοποθετείται στο άκρο του σχοινιού με τις κυματίζουσες ταινίες. Κάθε διακλάδωση προσδένεται στο εν λόγω σχοινί με την παρεμβολή ενός στριφταριού.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΑ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΡΪΨΗΣ ΠΑΡΑΓΑΔΙΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Α

A1. Παρουσία του επιστημονικού παρατηρητή ο οποίος το παρατηρεί, το σκάφος πρέπει:

- α) να ρίψει πέντε τουλάχιστον παραγάδια με τέσσερις τουλάχιστον καταγραφείς βάθους-χρόνου (KBX) ανά παραγάδι·
- β) να τοποθετήσει τυχαία τους KBX στο παραγάδι σε μία ρίψη και σε ρίψεις που θα επιλεγούν τυχαία·
- γ) να υπολογίσει την ταχύτητα βύθισης για κάθε KBX που ανασύρεται από το σκάφος:
 - i) μετρώντας την ταχύτητα βύθισης ως μέσο όρο του χρόνου που χρειάστηκε για να βυθιστεί από την επιφάνεια (0 m) έως 15 m, και
 - ii) καθορίζοντας την ελάχιστη ταχύτητα βύθισης σε 0,3 m/s·
- δ) στην περίπτωση που η ελάχιστη ταχύτητα βύθισης (0,3 m/s) δεν επιτευχθεί σε 20 δειγματοληψίες, να επαναλάβει τη μέτρηση μέχρις ότου καταγραφούν συνολικά 20 δοκιμές με ελάχιστη ταχύτητα βύθισης 0,3 m/s και
- ε) όλος ο αλιευτικός εξοπλισμός και αλιευτικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται στις μετρήσεις πρέπει να είναι τα ίδια με εκείνα που θα χρησιμοποιηθούν στη ζώνη της σύμβασης.

A2. Κατά τη διάρκεια της αλιείας, προκειμένου ένα σκάφος να διατηρεί το δικαίωμα απαλλαγής από τους όρους νυκτερινής ρίψης του παραγαδιού, ο επιστημονικός παρατηρητής της CCAMLR πρέπει να ελέγχει συνεχώς την πόντιση του παραγαδιού. Το σκάφος πρέπει να συνεργάζεται με τον παρατηρητή της CCAMLR, ο οποίος:

- α) επιδιώκει να τοποθετήσει έναν KBX σε κάθε παραγάδι που ρίπτεται κατά τη διάρκεια της βάρδιας του παρατηρητή·
- β) κάθε επτά ημέρες, τοποθετεί όλους τους διαθέσιμους KBX σε ένα και μόνο παραγάδι προκειμένου να καθορίσει εάν η ταχύτητα βύθισης διαφέρει κατά μήκος του παραγαδιού·
- γ) τοποθετεί τυχαία τους KBX στο παραγάδι σε μία ρίψη ή από τη μία ρίψη στην άλλη·
- δ) υπολογίζει μία ταχύτητα βύθισης για κάθε KBX που ανασύρεται στο σκάφος, και
- ε) μετρά την ταχύτητα βύθισης ως μέσο όρο του χρόνου που χρειάστηκε για να βυθισθεί από την επιφάνεια (0 m) έως 15 m.

A3. Το σκάφος:

- α) εξασφαλίζει ελάχιστη ταχύτητα βύθισης 0,3 m/s·
- β) διαβιβάζει ημερήσια έκθεση στον διαχειριστή αλιείας και
- γ) μεριμνά για την καταγραφή των δεδομένων που συλλέγονται κατά τις μετρήσεις βύθισης του παραγαδιού στην εγκεκριμένη μορφή και την υποβολή στον διαχειριστή αλιείας κατά τη λήξη της αλιευτικής περιόδου.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Β

B1. Παρουσία του επιστημονικού παρατηρητή ο οποίος το παρατηρεί, το σκάφος πρέπει:

- α) να ρίπτει πέντε τουλάχιστον παραγάδια του μεγαλύτερου μήκους που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στη ζώνη της σύμβασης με τέσσερις τουλάχιστον δοκιμές φιάλης (βλέπε παραγράφους B5 έως B9) στο μέσο του 1/3 του παραγαδιού·
- β) να τοποθετεί τις δοκιμαστικές φιάλες τυχαία στο παραγάδι και σε ρίψεις που επιλέγονται τυχαία, μεριμνώντας να τις τοποθετήσει στο μέσο μεταξύ των βαριδιών·
- γ) να υπολογίζει την ταχύτητα βύθισης για κάθε δοκιμή φιάλης μετρώντας την ταχύτητα με την οποία βυθίζεται το παραγάδι από την επιφάνεια (0 m) έως 10 m·
- δ) η ελάχιστη ταχύτητα βύθισης ορίζεται σε 0,3 m/s·
- ε) στην περίπτωση που η ελάχιστη ταχύτητα βύθισης δεν επιτευχθεί σε 20 δειγματοληψίες, (τέσσερις δοκιμές σε πέντε παραγάδια), να επαναλάβει τη μέτρηση μέχρις ότου καταγραφούν συνολικά 20 δοκιμές με ελάχιστη ταχύτητα βύθισης 0,3 m/s, και
- στ) όλος ο αλιευτικός εξοπλισμός και αλιευτικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται στις μετρήσεις πρέπει να έχουν τις ίδιες προδιαγραφές με εκείνα που θα χρησιμοποιηθούν στη ζώνη της σύμβασης.

B2. Κατά τη διάρκεια της αλιείας, προκειμένου ένα σκάφος να διατηρεί το δικαίωμα απαλλαγής από τους όρους νυκτερινής ρίψης του παραγαδιού που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 8, ο επιστημονικός παρατηρητής της CCAMLR πρέπει να ελέγχει συνεχώς την πόντιση του παραγαδιού. Το σκάφος πρέπει να συνεργάζεται με τον παρατηρητή της CCAMLR, ο οποίος:

- α) έχει ως στόχο την πραγματοποίηση δοκιμής φιάλης σε κάθε παραγάδι που ρίπτεται κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας του μεριμνώντας ώστε η δοκιμή να πραγματοποιείται στο μέσο του 1/3 του παραγαδιού·
- β) τοποθετεί, κάθε επτά ημέρες, τέσσερις τουλάχιστον δοκιμαστικές φιάλες στο ίδιο παραγάδι προκειμένου να καθορίσει εάν η ταχύτητα βύθισης διαφέρει κατά μήκος του παραγαδιού·

- γ) τοποθετεί τις φιάλες τυχαία στο παραγάδι σε μια ρίψη, και σε ρίψεις που επιλέγονται τυχαία, μεριμνώντας ώστε να τις τοποθετήσει στο μέσο μεταξύ των βαριδιών·
- δ) υπολογίζει μία ταχύτητα βύθισης για κάθε δοκιμασία φιάλης, και
- ε) υπολογίζει την ταχύτητα βύθισης του παραγαδιού μετρώντας την ταχύτητα με την οποία το παραγάδι βυθίζεται από την επιφάνεια (0 m) έως τα 10 m.
- B3. Κατά τη διάρκεια των αλιευτικών δραστηριοτήτων του στο πλαίσιο της απαλλαγής αυτής, το σκάφος πρέπει:
- α) να εξασφαλίζει την τοποθέτηση βαριδιών σε κάθε παραγάδι προκειμένου να επιτυγχάνεται κάθε φορά ελάχιστη ταχύτητα βύθισης 0,3 m/s·
- β) να διαβιβάζει έκθεση καθημερινά στον εθνικό οργανισμό του σχετικά με την επίτευξη του στόχου αυτού, και
- γ) να διασφαλίζει την καταγραφή των δεδομένων που συλλέγονται σχετικά με τον έλεγχο της ταχύτητας βύθισης του παραγαδιού υπό την εγκεκριμένη μορφή και τη διαβίβαση τους στον οικείο εθνικό οργανισμό μετά τη λήξη της περιόδου.
- B4. Η δοκιμασία φιάλης πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τον ακόλουθο τρόπο:

Τοποθέτηση της φιάλης

- B5. Πρόσδεση 10 m παράμαλλου από πολύινο νάilon πάχους 2 mm, ή ισοδύναμο υλικό, σταθερά στο λαιμό μιας πλαστικής φιάλης ⁽¹⁾ 750 ml (άντωση 0,7 kg περίπου) με έναν συνδετήρα του παραγαδιού προσαρμοσμένο στην άλλη άκρη. Το μήκος μετράται από το σημείο πρόσδεσης (άκρο του συνδετήρα) έως το λαιμό της φιάλης και πρέπει να ελέγχεται από τον παρατηρητή κάθε λίγες ημέρες.
- B6. Αυτοκόλλητη αντανakλαστική ταινία πρέπει να επικολλάται γύρω από τη φιάλη προκειμένου να φαίνεται κατά τη νύχτα. Πρέπει να τοποθετείται στο εσωτερικό της φιάλης ένα φύλλο χαρτιού ανθεκτικού στο νερό, το οποίο να αναγράφει επαρκώς μεγάλων διαστάσεων αριθμό αναγνώρισης έτσι ώστε να μπορεί να είναι ευανάγνωστος από απόσταση μερικών μέτρων.

Δοκιμή

- B7. Αδειάζεται το περιεχόμενο της φιάλης, αφαιρείται το πώμα και περιτυλίγεται η πετονιά γύρω από το μπουκάλι για τη ρίψη. Η φιάλη γύρω από την οποία περιτυλίγεται η πετονιά προσδένεται στο παραγάδι ⁽²⁾, στο μέσο μεταξύ των βαριδιών (σημείο πρόσδεσης).
- B8. Ο παρατηρητής καταγράφει τον αριθμό των δευτερολέπτων ⁽³⁾ μεταξύ της στιγμής που το σημείο πρόσδεσης εγγίζει το νερό, t1, και της στιγμής που η φιάλη βυθίζεται τελείως, t2. Το αποτέλεσμα της δοκιμής υπολογίζεται ως εξής:
- $$\text{Ταχύτητα βύθισης} = 10/(t2-t1)$$
- B9. Το αποτέλεσμα πρέπει να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 0,3 m/s. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να καταγράφονται στο χώρο που προβλέπεται στο ηλεκτρονικό ημερολόγιο του παρατηρητή.

⁽¹⁾ Πρέπει να χρησιμοποιείται σκληρή πλαστική φιάλη ύδατος με πλαστικό βιδωτό πώμα. Το πώμα της φιάλης αφαιρείται για να μπορεί η φιάλη να γεμίσει με νερό αφού βυθιστεί στο νερό, έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί εκ νέου η πλαστική φιάλη παρά να αφεθεί να καταστραφεί από την πίεση του νερού.

⁽²⁾ Στα αυτόματα παραγάδια, προσδένεται στην κύρια πετονιά· στο σύστημα ισπανικών παραγαδιών, προσδένεται στο παράμαλλο.

⁽³⁾ Χρησιμοποιούνται κιάλια για την καλύτερη παρατήρηση της δοκιμής, κυρίως σε περιόδους κακοκαιρίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΠΑΡΕΜΠΙΠΤΟΝΤΑ ΑΛΙΕΥΜΑΤΑ ΣΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Α. Τύποι αλιείας που υπόκεινται σε κανονισμούς

1. Εάν, κατά τη διάρκεια μιας αλιευτικής δραστηριότητας με στόχο το είδος *Dissostichus eleginoides* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3, τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα οποιουδήποτε είδους είναι ίσα με ή ανώτερα του ενός τόνου σε οποιαδήποτε ρίψη και ανάσυρση του αλιευτικού εργαλείου, το αλιευτικό σκάφος πρέπει να μετακινηθεί προς άλλο τόπο αλιείας ο οποίος να απέχει 5 τουλάχιστον ναυτικά μίλια. Το σκάφος δεν επιστρέφει πριν από την παρέλευση πέντε τουλάχιστον ημερών σε οποιοδήποτε σημείο σε ακτίνα 5 ναυτικών μιλίων από τον τόπο στο οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τον ένα τόνο.
2. Εάν, κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με στόχο το είδος *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3, τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα σε οποιαδήποτε ρίψη και ανάσυρση του αλιευτικού εργαλείου ενός από τα είδη *Chaenoccephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii* ή *Pseudochaenichthys georgianus*:
 - α) είναι ανώτερα από 100 kg και υπερβαίνουν το 5 % κατά βάρος των συνολικών αλιευμάτων όλων των ειδών, ή
 - β) είναι ίσα ή ανώτερα από 2 τόνους,

το αλιευτικό σκάφος μετακινείται προς άλλο τόπο αλιείας σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων. Δεν επιστρέφει πριν την παρέλευση πέντε ημερών τουλάχιστον σε ακτίνα 5 ναυτικών μιλίων από τον τόπο στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα των προαναφερομένων ειδών υπερέβησαν το 5 %.
3. Εάν κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με στόχο τα είδη *Dissostichus eleginoides* ή *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική διαίρεση FAO 58.5.2, τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα, κατά τη διάρκεια μιας ρίψης και ανάσυρσης του αλιευτικού εργαλείου, των ειδών *Channichthys rhinoceros*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Macrourus* spp. ή σαλάχια και ρίνες είναι ίσα ή ανώτερα από 2 τόνους, το αλιευτικό σκάφος δεν πραγματοποιεί αλιευτικές δραστηριότητες με τη χρήση της εν λόγω μεθόδου σε οποιοδήποτε σημείο σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων από τον τόπο στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τους 2 τόνους πριν από την παρέλευση πέντε τουλάχιστον ημερών.

Εάν κατά τη διάρκεια των προαναφερόμενων τύπων αλιείας, τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα, κατά τη διάρκεια μιας ανάσυρσης, οποιουδήποτε άλλου είδους παρεμπιπτόντων αλιευμάτων για τα οποία έχουν επιβληθεί όρια δυνάμει της κοινοτικής νομοθεσίας είναι ίσα ή ανώτερα από 1 τόνο, το αλιευτικό σκάφος δεν πραγματοποιεί αλιευτικές δραστηριότητες με τη χρήση της εν λόγω μεθόδου σε οποιοδήποτε σημείο σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων από τον τόπο στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τον ένα τόνο πριν από την παρέλευση πέντε τουλάχιστον ημερών.

4. Εάν, κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων με στόχο το είδος *Electrona carlsbergi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3, τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα ανά ανάσυρση ενός είδους εκτός από το είδος-στόχο:
 - α) είναι ανώτερα από 100 kg και υπερβαίνουν το 5 % κατά βάρος των συνολικών αλιευμάτων ψαριών, ή
 - β) είναι ίσα ή ανώτερα από 2 τόνους,

το αλιευτικό σκάφος μετακινείται προς άλλο τόπο αλιείας σε απόσταση 5 ναυτικών μιλίων τουλάχιστον. Δεν επιστρέφει πριν την παρέλευση πέντε ημερών τουλάχιστον σε ακτίνα 5 ναυτικών μιλίων από τον τόπο στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα ειδών εκτός από τα είδη-στόχους υπερέβησαν το 5 %.
5. Ως τόπος στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τις ποσότητες που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 4 νοείται η πορεία που ακολουθήθηκε από το αλιευτικό σκάφος, από το σημείο ρίψης του αλιευτικού εργαλείου μέχρι το σημείο ανάσυρσής του από το σκάφος.

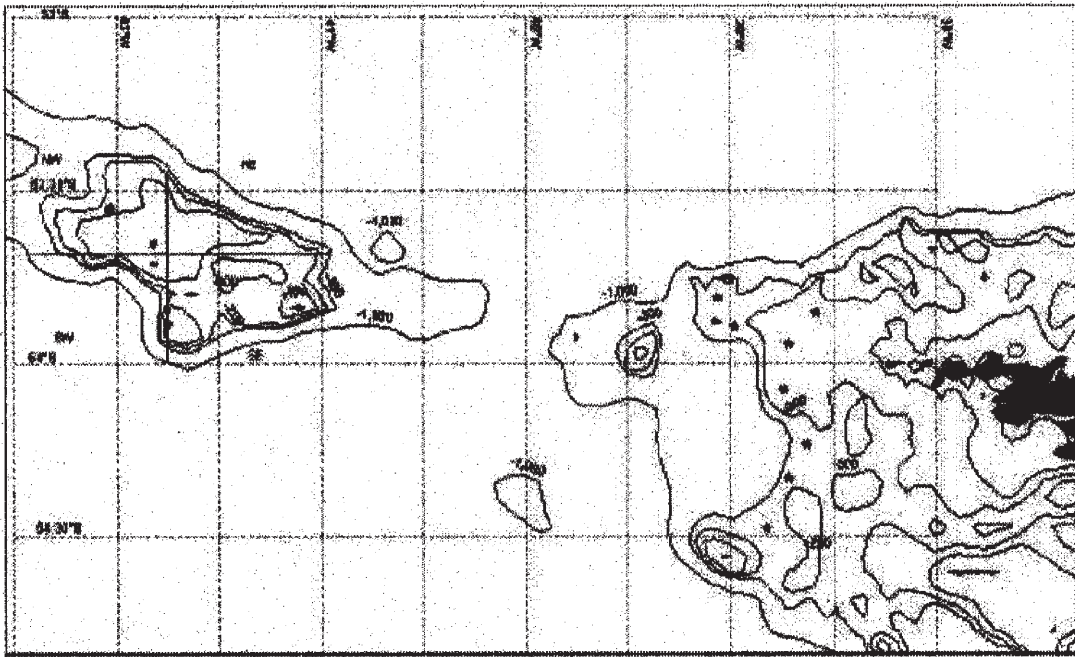
Β. Νέες αλιευτικές και εξερευνητικές δραστηριότητες

1. Εάν τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα ενός είδους είναι ίσα ή ανώτερα των δύο τόνων σε μία ανάσυρση εργαλείων, το αλιευτικό σκάφος μετακινείται σε άλλο τόπο αλιείας σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων. Δεν επιστρέφει πριν την παρέλευση πέντε ημερών τουλάχιστον σε τόπο ο οποίος βρίσκεται σε ακτίνα 5 ναυτικών μιλίων από τον τόπο στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τους δύο τόνους. Ως τόπος στον οποίο τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα υπερέβησαν τους δύο τόνους, νοείται η διαδρομή που ακολούθησε το αλιευτικό σκάφος από τον τόπο ρίψης του αλιευτικού εργαλείου έως τον τόπο ανάσυρσής του από το σκάφος.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1:
 - α) τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα συνίστανται από αλιεύματα οποιουδήποτε είδους εκτός από τα είδη-στόχους·
 - β) τα είδη «*Macrourus* spp» και «σελάχια και ρίνες» καταλογίζονται, το καθένα από αυτά, ως ενιαίο είδος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ ΜΕ ΤΡΑΤΑ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΟ ΕΙΔΟΣ CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI ΣΤΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΠΕΡΙΟΧΗ FAO 48.3 ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

1. Στην περιοχή των νησίδων Shag/Black Rocks, πρέπει να πραγματοποιούνται δώδεκα ερευνητικές ρίψεις και ανασύρσεις αλιευτικών εργαλείων οι οποίες να κατανέμονται μεταξύ των τεσσάρων τομέων που εμφανίζονται στην εικόνα 1: τέσσερις στον τομέα ΒΔ και τέσσερις στον τομέα ΝΑ, καθώς και δύο στον τομέα ΒΑ και δύο στον τομέα ΝΔ. Επίσης, πραγματοποιούνται άλλες οκτώ ερευνητικές ρίψεις και ανασύρσεις αλιευτικών εργαλείων στην υφαλοκρηπίδα ΒΔ της Νότιας Γεωργίας σε βάθος 300 τουλάχιστον μέτρων, όπως εμφανίζεται στην εικόνα 1.
2. Οι ερευνητικές ρίψεις και ανασύρσεις εργαλείων πρέπει να πραγματοποιούνται σε απόσταση 5 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων μεταξύ τους. Ο καθορισμός της απόστασης των τόπων γίνεται κατά τρόπον ώστε η κάλυψη δύο περιοχών να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη σύνθεση από απόψεως μήκους, φύλου, ωριμότητας και βάρους του είδους *Champsoccephalus gunnari*.
3. Εάν, κατά τη διάρκεια της πορείας προς τη Νότια Γεωργία, εντοπιστούν συγκεντρώσεις ψαριών, πρέπει να αλιευθούν μεταξύ των ερευνητικών αλιευτικών δραστηριοτήτων.
4. Η διάρκεια καθέμιας από τις ερευνητικές αλιευτικές δραστηριότητες πρέπει να ανέρχεται σε 30 τουλάχιστον πρώτα λεπτά, κατά τη διάρκεια των οποίων το δίχτυ θα βρίσκεται στο βάθος αλίευσης. Κατά τη διάρκεια της ημέρας, το δίχτυ θα πρέπει να βρίσκεται πλησίον του βυθού.
5. Τα αλιεύματα όλων των ερευνητικών αλιευτικών δραστηριοτήτων θα πρέπει να υφίστανται δειγματοληψία από τον επιστημονικό παρατηρητή του διεθνούς συστήματος ο οποίος βρίσκεται επί του σκάφους. Τα δείγματα θα πρέπει, εφόσον είναι δυνατόν, να περιέχουν 100 τουλάχιστον ψάρια τα οποία θα υφίστανται τυχαία δειγματοληψία με τις πρότυπες τεχνικές δειγματοληψίας. Όλα τα ψάρια του δείγματος θα πρέπει να εξετάζονται προκειμένου να καθορίζεται τουλάχιστον το μήκος τους, το φύλλο τους και η ωριμότητά τους, καθώς επίσης και στο μέτρο του δυνατού, το βάρος τους. Στην περίπτωση που η ποσότητα των αλιευμάτων είναι σημαντική και υπάρχει χρόνος, η εξέταση θα πρέπει να αφορά περισσότερα ψάρια.



Εικόνα 1

Γεωγραφική κατανομή 20 εξερευνητικών αλιευτικών δραστηριοτήτων με τράτα με στόχο το είδος *Champsoccephalus gunnari* στις νησίδες Shag (12) και στη Νότια Γεωργία (8) από την 1η Μαρτίου έως τις 31 Μαΐου. Η θέση διεξαγωγής των δραστηριοτήτων (αστεράκια) γύρω από τη Νότια Γεωργία έχει καθαρά ενδεικτικό χαρακτήρα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ Ή ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΕΜΒΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 15 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

- A. Τα καθήκοντα του επιστημονικού παρατηρητή επί των σκαφών που ασχολούνται με την επιστημονική έρευνα ή την εκμετάλλευση έμβιων θαλάσσιων πόρων αφορούν την παρατήρηση και τη δήλωση των αλιευτικών δραστηριοτήτων στη ζώνη της σύμβασης, λαμβανομένων υπόψη των στόχων και των αρχών της σύμβασης.
- B. Προκειμένου να εκπληρώσουν τα καθήκοντα αυτά, οι επιστημονικοί παρατηρητές εκτελούν τα ακόλουθα καθήκοντα, χρησιμοποιώντας τους μορφοτύπους παρακολούθησης που εγκρίνει η επιστημονική επιτροπή της CCAMLR:
- α) σημειώνουν τις δραστηριότητες του σκάφους (π.χ. αναλογία χρόνου που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα, την αλιεία, το ταξίδι κ.λπ. καθώς και στοιχεία των αλιευτικών δραστηριοτήτων)·
 - β) δειγματοληψία των αλιευμάτων με σκοπό τον καθορισμό των βιολογικών χαρακτηριστικών τους·
 - γ) καταγραφή των βιολογικών δεδομένων ανά αλιευόμενο είδος·
 - δ) καταγραφή των παρεπιπτόντων αλιευμάτων, της ποσότητάς τους καθώς και άλλων βιολογικών δεδομένων·
 - ε) καταγραφή της εμπλοκής στα αλιευτικά εργαλεία και της παρεμπόρουσας θνησιμότητας θαλάσσιων πτηνών και θηλαστικών·
 - στ) καταγραφή της διαδικασίας μέτρησης του βάρους των αλιευμάτων και συλλογή δεδομένων σχετικά με το συντελεστή μετατροπής μεταξύ του ζώντος βάρους και του τελικού προϊόντος, εάν η καταγραφή των αλιευμάτων πραγματοποιείται σε βάρος μεταποιηθέντος προϊόντος·
 - ζ) σύνταξη εκθέσεων παρατηρήσεων με τη χρήση των εγκεκριμένων από την επιστημονική επιτροπή εντύπων παρατήρησης και υποβολή τους στις αντίστοιχες αρχές·
 - η) υποβολή αντιγράφου των εκθέσεων στους πλοίαρχους των σκαφών·
 - θ) παροχή βοήθειας, εφόσον ζητηθεί, στον πλοίαρχο του σκάφους όσον αφορά τις διαδικασίες καταχώρισης και δήλωσης αλιευμάτων·
 - ι) ανάλυση άλλων καθήκοντων τα οποία θα συμφωνηθούν κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας των μερών της ισχύουσας διμερούς συμφωνίας·
 - ια) συλλογή δεδομένων σχετικά με τα αλιευτικά σκάφη που εντοπίστηκαν στη ζώνη της σύμβασης, ιδίως σχετικά με τον τύπο του σκάφους, το στίγμα του και τη δραστηριότητά του, και
 - ιβ) συλλογή στοιχείων σχετικά με την απώλεια αλιευτικών εργαλείων και την απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα από τα αλιευτικά σκάφη.
-

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 601/2004 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 22ας Μαρτίου 2004**

**για τον καθορισμό ορισμένων μέτρων ελέγχου που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη
ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής και για την
κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90, (ΕΚ) αριθ. 66/98 και (ΕΚ) αριθ. 1721/1999**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 37,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύμβαση για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής (εφεξής «σύμβαση»), εγκρίθηκε από την Κοινότητα με την απόφαση 81/691/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾ και τέθηκε σε ισχύ στις 21 Μαΐου 1982.
- (2) Η σύμβαση προβλέπει ένα πλαίσιο για την περιφερειακή συνεργασία στον τομέα της διατήρησης και διαχείρισης των έμβιων θαλάσσιων πόρων της Ανταρκτικής μέσω της δημιουργίας μιας επιτροπής για τη διατήρηση και διαχείριση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής (εφεξής «CCAMLR»), και της θέσπισης από την CCAMLR μέτρων διατήρησης τα οποία καθίστανται δεσμευτικά για τα συμβαλλόμενα μέρη.
- (3) Η Κοινότητα, ως συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης, θα πρέπει να διασφαλίσει την εφαρμογή των μέτρων διατήρησης που θεσπίζονται από την CCAMLR στα αλιευτικά σκάφη της Κοινότητας.
- (4) Στα εν λόγω μέτρα, περιλαμβάνονται πολυάριθμοι κανόνες και διατάξεις σχετικά με τον έλεγχο των αλιευτικών δραστηριοτήτων στη ζώνη που προβλέπεται από τη σύμβαση, οι οποίες πρέπει να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο ως ειδικές διατάξεις για τη συμπλήρωση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1993, για τη θέσπιση συστήματος ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽³⁾, κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93.

- (5) Μεταξύ των ειδικών αυτών διατάξεων, ορισμένες έχουν ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1990, περί εφαρμογής του συστήματος παρατήρησης και ελέγχου που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο XXIV της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής ⁽⁴⁾, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 66/98 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1997, για τη θέσπιση ορισμένων μέτρων διατήρησης και ελέγχου που ισχύουν για τις αλιευτικές δραστηριότητες στην Ανταρκτική ⁽⁵⁾ και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1721/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1999, για τη θέσπιση ορισμένων μέτρων ελέγχου για τα σκάφη υπό σημαία μη συμβαλλομένων μερών στη σύμβαση για τη διατήρηση της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας της Ανταρκτικής ⁽⁶⁾.
- (6) Ενόψει της θέσης σε εφαρμογή νέων μέτρων διατήρησης που θεσπίστηκαν από την CCAMLR, πρέπει να καταργηθούν οι εν λόγω κανονισμοί και να αντικατασταθούν από έναν ενιαίο κανονισμό ο οποίος θα συγκεντρώνει τις ειδικές διατάξεις όσον αφορά τον έλεγχο των αλιευτικών δραστηριοτήτων που απορρέουν από τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Κοινότητα ως συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση.
- (7) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την οδηγία 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽⁷⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις γενικές αρχές και τους όρους σχετικά με την εφαρμογή εκ μέρους της Κοινότητας:

⁽¹⁾ Γνώμη που δόθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ L 252 της 5.9.1981, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 261 της 20.10.1993, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1954/2003 (ΕΕ L 289 της 7.11.2003, σ. 1).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 379 της 31.12.1990, σ. 45.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 6 της 10.1.1998, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2742/1999 (ΕΕ L 341 της 31.12.1999, σ. 1).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 203 της 3.8.1999, σ. 14.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

α) μέτρων ελέγχου που εφαρμόζονται στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενων μερών στη σύμβαση για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής (εφεξής «σύμβαση»), τα οποία ασκούν δραστηριότητες στη ζώνη της Σύμβασης σε περιοχές που βρίσκονται πέραν των ορίων των εθνικών δικαιοδοσιών·

β) του συστήματος που σκοπεύει να προαγάγει την τήρηση από τα σκάφη υπό σημαία μη συμβαλλόμενων μελών στη σύμβαση των μέτρων διατήρησης που θεσπίζονται από την Επιτροπή για διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής, (εφεξής «CCAMLR»).

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης και εφαρμόζεται στο πλαίσιο της τήρησης των στόχων και αρχών της και σύμφωνα προς τις διατάξεις της τελικής πράξεως της συνδιάσκεψης η οποία την ενέκρινε.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, με τον όρο:

- α) «ζώνη της σύμβασης» νοείται η ζώνη εφαρμογής της σύμβασης, όπως ορίζεται στο άρθρο I αυτής·
- β) «ανταρκτική σύγκλιση» νοείται η γραμμή που ενώνει τα ακόλουθα σημεία κατά μήκος των γεωγραφικών παραλλήλων και μεσημβρινών 50° N, 0°-50° N, 30° A-45° N, 30° A-45° N, 80° A-55° N, 80° A-55° N, 150° A-60° N, 150° A-60° N, 50° Δ-50° N, 50° Δ-50° N, 0°·
- γ) «κοινοτικό αλιευτικό σκάφος» νοείται το αλιευτικό σκάφος που φέρει τη σημαία κράτους μέλους της Κοινότητας και είναι νηολογημένο στην Κοινότητα, το οποίο αλιεύει και διατηρεί επ' αυτού θαλάσσιους οργανισμούς που προέρχονται από έμβιους θαλάσσιους πόρους της ζώνης της σύμβασης·
- δ) «σύστημα ΣΕΣ» νοείται το σύστημα εντοπισμού των σκαφών μέσω δορυφόρου που είναι εγκατεστημένο επί των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93·
- ε) «νέα αλιευτική δραστηριότητα» νοείται η αλιεία ενός είδους σύμφωνα με μία ειδική μέθοδο σε μία στατιστική υποπεριοχή FAO της Ανταρκτικής για την οποία:
 - i) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε πληροφορίες σχετικά με την κατανομή, την αφθονία, τη δημογραφική σύνθεση, την εν δυνάμει απόδοση ή την ταυτότητα του αποθέματος, η οποία να έχει προκύψει από εμπεριστατωμένες έρευνες ή από εξερευνητικές εκστρατείες, ή
 - ii) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε δεδομένα σχετικά με αλιεύματα ή αλιευτική προσπάθεια, ή
 - iii) η CCAMLR ουδέποτε έλαβε δεδομένα σχετικά με αλιεύματα ή αλιευτική προσπάθεια όσον αφορά τις δύο προηγούμενες αλιευτικές περιόδους κατά τις οποίες πραγματοποιήθηκαν αλιευτικές δραστηριότητες·

στ) «εξερευνητική αλιεία» νοείται η αλιεία, η οποία δεν θεωρείται πλέον ως «νέα αλιευτική δραστηριότητα» κατά την έννοια του στοιχείου ε), και της οποίας ο εξερευνητικός χαρακτήρας παραμένει μέχρι την απόκτηση από την CCAMLR επαρκών πληροφοριών με στόχο:

i) την αξιολόγηση της κατανομής, της αφθονίας και της δημογραφικής σύνθεσης του είδους-στόχου, προκειμένου να καταστεί δυνατή μία εκτίμηση της εν δυνάμει απόδοσης της αλιείας,

ii) τη μέτρηση της δυνατής επίπτωσης της αλιείας στα εξαρτώμενα και εξομοιούμενα είδη και

iii) την παροχή της δυνατότητας στην επιστημονική επιτροπή της CCAMLR να υπολογίσει και να προβλέψει επιθυμητά επίπεδα αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας και να συστήσει τα κατάλληλα αλιευτικά εργαλεία·

ζ) «επιθεωρητής CCAMLR» νοείται ο επιθεωρητής που έχει διοριστεί από συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης προκειμένου να θέσει σε εφαρμογή το σύστημα ελέγχου του άρθρου 1 παράγραφος 1·

η) «σύστημα επιθεώρησης CCAMLR» νοείται το έγγραφο που φέρει την ονομασία αυτή, το οποίο έχει εγκριθεί από την CCAMLR σχετικά με τον έλεγχο και την επιθεώρηση στη θάλασσα των σκαφών που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους στη σύμβαση·

θ) «σκάφος μη συμβαλλόμενου μέρους» νοείται αλιευτικό σκάφος που φέρει τη σημαία μη συμβαλλόμενου μέρους της σύμβασης και το οποίο εντοπίστηκε να ασκεί δραστηριότητα στη ζώνη της σύμβασης·

ι) «συμβαλλόμενο μέρος» νοείται ένα συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης·

ια) «σκάφος συμβαλλόμενου μέρους» νοείται ένα αλιευτικό σκάφος το οποίο φέρει τη σημαία ενός συμβαλλόμενου μέρους της σύμβασης·

ιβ) «εντοπισμός» νοείται οποιαδήποτε παρατήρηση σκάφους που φέρει τη σημαία μη συμβαλλόμενου μέρους, η οποία πραγματοποιήθηκε από αλιευτικό σκάφος που φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους της σύμβασης και το οποίο ασκεί δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης, ή από αεροσκάφος το οποίο είναι καταχωρισμένο σε συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης και το οποίο υπερίπταται της ζώνης της σύμβασης, ή από επιθεωρητή της CCAMLR·

ιγ) «δραστηριότητες ΙΥΥ» νοούνται οι παράνομες αλιευτικές δραστηριότητες καθώς και οι αλιευτικές δραστηριότητες που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις και εκθέσεις στην ζώνη της σύμβασης·

ιδ) «σκάφος ΙΥΥ» νοείται οποιοδήποτε σκάφος το οποίο ασκεί παράνομη αλιεία καθώς και αλιεία που δεν υπόκειται σε ρυθμίσεις και εκθέσεις στην ζώνη της σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 3

Ειδική άδεια αλιείας

1. Μόνο τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που διαθέτουν ειδική άδεια αλιείας, η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1627/94 ⁽¹⁾ από το κράτος μέλος σημαίας, επιτρέπεται, υπό τους όρους που αναφέρονται στην άδεια, να αλιεύουν, να διατηρούν επ' αυτών, να μεταφορτώνουν και να εκφορτώνουν αλιευτικούς πόρους που προέρχονται από τη ζώνη της σύμβασης.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, με μέσα πληροφορικής, εντός τριών ημερών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με το σκάφος που αναφέρεται στην άδεια:

- α) το όνομα του σχετικού σκάφους·
- β) την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας επιτρέπεται να αλιεύει στη ζώνη της σύμβασης, με ένδειξη της ημερομηνίας έναρξης και περάτωσης των δραστηριοτήτων·
- γ) τη ζώνη ή τις ζώνες αλιείας·
- δ) το είδος ή τα είδη-στόχους·
- ε) τα χρησιμοποιούμενα αλιευτικά εργαλεία.

Η Επιτροπή διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες αμελλητί στη γραμματεία της CCAMLR.

3. Οι πληροφορίες που διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή, αναφέρουν επίσης τον εσωτερικό αριθμό εγγραφής στο μητρώο του στόλου σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2090/98 της Επιτροπής, της 30ής Σεπτεμβρίου 1998, σχετικά με το μητρώο αλιευτικών σκαφών της Κοινότητας ⁽²⁾, καθώς και στοιχεία για το λιμάνι βάσεως και το όνομα του εφοπλιστή ή του ναυλωτή του σκάφους, και συνοδεύονται από την κοινοποίηση ότι ο πλοίαρχος του σκάφους ενημερώθηκε για τα μέτρα που ισχύουν στην περιοχή ή στις περιοχές της ζώνης της σύμβασης στις οποίες το σκάφος θα ασκήσει τις δραστηριότητές του.

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που προβλέπονται στα άρθρα 5, 6, 7 και 8.

5. Τα κράτη μέλη δεν χορηγούν ειδική άδεια αλιείας σε σκάφη που σκοπεύουν να αλιεύουν με παραγάδια στη ζώνη της σύμβασης τα οποία δεν συμμορφούνται προς τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 600/2004 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου, για τη θέσπιση ορισμένων τεχνικών μέτρων που εφαρμόζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης για τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής ⁽³⁾.

6. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 4

Γενικοί κανόνες συμπεριφοράς

1. Η ειδική άδεια αλιείας που αναφέρεται στο άρθρο 3, ή επικυρωμένο αντίγραφο της, πρέπει να βρίσκονται επί του αλιευτικού σκάφους και να μπορούν οποιαδήποτε στιγμή να ελέγχονται από τον επιθεωρητή της CCAMLR.

2. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία του, να του κοινοποιούν την έξοδο τους και την είσοδό τους σε οποιοδήποτε λιμάνι, την είσοδό τους και την έξοδό τους από τη ζώνη της σύμβασης καθώς και τις κινήσεις τους μεταξύ των στατιστικών υποπεριοχών και διαιρέσεων FAO.

3. Τα κράτη μέλη αντιπαραβάλουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 με τα δεδομένα που λήφθηκαν μέσω των συστημάτων ΣΠΣ που λειτουργούν επί των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών. Διαβιβάζουν τις εν λόγω πληροφορίες με μέσα πληροφορικής στην Επιτροπή εντός δύο ημερών από την ημερομηνία της λήψης τους. Η Επιτροπή διαβιβάζει αμελλητί τα δεδομένα αυτά στη γραμματεία της CCAMLR.

4. Σε περίπτωση τεχνικής βλάβης του συστήματος ΣΠΣ που είναι εγκατεστημένο σε ένα κοινοτικό σκάφος, το κράτος μέλος σημαίας ενημερώνει, το συντομότερο δυνατό, την CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, σχετικά με το όνομα του σκάφους, καθώς και την ώρα, την ημερομηνία και το στίγμα στο οποίο ευρίσκεται το σκάφος τη στιγμή που το σύστημα ΣΠΣ έπαυσε να λειτουργεί. Το κράτος μέλος σημαίας ενημερώνει αμελλητί την CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, σχετικά με την επαναλειτουργία του συστήματος ΣΠΣ μόλις αυτό συμβεί.

Άρθρο 5

Πρόσβαση στην αλιεία καβουριών

1. Τα κράτη μέλη σημαίας ανακοινώνουν στην Επιτροπή την πρόθεση ενός κοινοτικού αλιευτικού σκάφους να ασκήσει αλιεία καβουριών στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3. Η ανακοίνωση αυτή πραγματοποιείται τέσσερις μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της αλιείας και αναφέρει τον εσωτερικό αριθμό εγγραφής στο μητρώο του στόλου καθώς και το σχέδιο των αλιευτικών επιχειρήσεων και ερευνών του εν λόγω σκάφους.

2. Η Επιτροπή εξετάζει την ανακοίνωση, επαληθεύει εάν είναι σύμφωνη προς τους ισχύοντες κανόνες και ενημερώνει το κράτος μέλος σχετικά με τα συμπεράσματά της. Το κράτος μέλος μπορεί να εκδώσει την ειδική άδεια αλιείας ευθύς μόλις λάβει τα συμπεράσματα της Επιτροπής ή δέκα εργάσιμες ημέρες μετά την ημερομηνία ανακοίνωσης των συμπερασμάτων. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά την CCAMLR το αργότερο τρεις μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της αλιείας.

3. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

⁽¹⁾ ΕΕ L 171 της 6.7.1994, σ. 7.

⁽²⁾ ΕΕ L 266 της 1.10.1998, σ. 27· κανονισμός που καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 26/2004 (ΕΕ L 5 της 9.1.2004, σ. 25).

⁽³⁾ Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Άρθρο 6

Πρόσβαση σε νέες αλιευτικές δραστηριότητες

1. Η άσκηση νέας αλιευτικής δραστηριότητας στη ζώνη της σύμβασης απαγορεύεται, εκτός εάν έχει χορηγηθεί άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 5.

2. Μόνο τα σκάφη, τα οποία είναι εξοπλισμένα και διαρρυθμισμένα κατά τρόπο ώστε να μπορούν να συμμορφούνται προς όλα τα σχετικά μέτρα διατήρησης που έχουν θεσπιστεί από την CCAMLR, είναι επιλέξιμα για συμμετοχή σε νέα αλιευτική δραστηριότητα. Σκάφη τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών IUU της CCAMLR που αναφέρεται στο άρθρο 29, δεν είναι επιλέξιμα για συμμετοχή σε νέα αλιευτική δραστηριότητα.

3. Το κράτος μέλος σημαίας ανακοινώνει στην Επιτροπή, τέσσερις τουλάχιστον μήνες πριν από την ετήσια διάσκεψη της CCAMLR, την πρόθεση ενός κοινοτικού αλιευτικού σκάφους να ασκήσει νέα αλιευτική δραστηριότητα στη ζώνη της σύμβασης.

Η ανακοίνωση συνοδεύεται από το σύνολο των ακόλουθων πληροφοριών, τις οποίες διαθέτει το κράτος μέλος, όσον αφορά:

- α) τη φύση της προβλεπόμενης αλιευτικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων των ειδών-στόχων, τις αλιευτικές μεθόδους, την προτεινόμενη περιοχή και το ελάχιστο επίπεδο αλιευμάτων που είναι αναγκαίο για την άσκηση μιας βιώσιμης αλιείας·
- β) τις βιολογικές πληροφορίες που προέκυψαν από εμπειριστάωμένες εκστρατείες αξιολόγησης και έρευνας, όπως δεδομένα για την κατανομή, την αφθονία, τον πληθυσμό και πληροφορίες για την ταυτότητα του αποθέματος·
- γ) στοιχεία για τα εξαρτώμενα και συναφή είδη καθώς και για την δυνατότητα να επηρεαστούν καθ' οποιονδήποτε τρόπο τα εν λόγω είδη από την προβλεπόμενη αλιευτική δραστηριότητα·
- δ) πληροφορίες που προέρχονται από άλλους τύπους αλιείας της περιοχής ή ανάλογους τύπους αλιείας που πραγματοποιήθηκαν αλλού, οι οποίες ενδέχεται να συμβάλουν στην αξιολόγηση της εν δυνάμει απόδοσης.

4. Η Επιτροπή διαβιβάζει στην CCAMLR για εξέταση τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι οποίες συνοδεύονται από οποιεσδήποτε άλλες χρήσιμες πληροφορίες τις οποίες διαθέτει.

5. Σε περίπτωση έγκρισης μιας νέας αλιευτικής δραστηριότητας από την CCAMLR, επιτρέπεται η διεξαγωγή της:

- α) εκ μέρους της Επιτροπής, στην περίπτωση που η CCAMLR δεν έχει θεσπίσει μέτρα διατήρησης αναφορικά με τη νέα αλιευτική δραστηριότητα ή
- β) εκ μέρους του Συμβουλίου, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

6. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Πρόσβαση σε εξερευνητικούς τύπους αλιείας

1. Η άσκηση εξερευνητικού τύπου αλιείας στη ζώνη της σύμβασης απαγορεύεται, εκτός εάν έχει χορηγηθεί άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 7.

2. Μόνο τα σκάφη, που είναι εξοπλισμένα και διαρρυθμισμένα κατά τρόπο ώστε να μπορούν συμμορφούνται προς όλα τα σχετικά μέτρα διατήρησης που έχουν θεσπιστεί από την CCAMLR είναι επιλέξιμα για συμμετοχή σε εξερευνητικό τύπο αλιείας.

Σκάφη τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών IUU της CCAMLR που αναφέρεται στο άρθρο 29, δεν είναι επιλέξιμα για συμμετοχή σε εξερευνητικό τύπο αλιείας.

3. Τα κράτη μέλη, τα οποία λαμβάνουν μέρος σε μία εξερευνητική αλιεία, ή τα οποία έχουν πρόθεση να χορηγήσουν άδεια σε ένα σκάφος να συμμετάσχει σ αυτήν, καταρτίζουν σχέδιο αλιευτικών δραστηριοτήτων και έρευνας, το οποίο διαβιβάζουν αμελλητί στην CCAMLR πριν την ημερομηνία που έχει οριστεί από αυτήν, με κοινοποίηση στην Επιτροπή.

Το σχέδιο περιλαμβάνει όλες τις ακόλουθες πληροφορίες, τις οποίες διαθέτει το κράτος μέλος:

- α) έκθεση για τη συμμόρφωση των δραστηριοτήτων του κράτους μέλους προς το σχέδιο συλλογής δεδομένων που έχει αποφασιστεί από την επιστημονική επιτροπή της CCAMLR·
- β) τη φύση της εξερευνητικής αλιείας, συμπεριλαμβανομένων των ειδών-στόχων, τις αλιευτικές μεθόδους, την προβλεπόμενη περιοχή και τα μέγιστα προβλεπόμενα επίπεδα αλιευμάτων της σχετικής αλιευτικής δραστηριότητας·
- γ) τις βιολογικές πληροφορίες που προέρχονται από εμπειριστάωμένες έρευνες ή ερευνητικά ταξίδια, όπως είναι η κατανομή, η αφθονία, η πληθυσμιακή σύνθεση και η ταυτότητα του αποθέματος·
- δ) στοιχεία για τα εξαρτώμενα και συναφή είδη καθώς και για τη δυνατότητα να επηρεαστούν καθ' οποιονδήποτε τρόπο τα εν λόγω είδη από την προβλεπόμενη αλιευτική δραστηριότητα·

ε) πληροφορίες που προέρχονται από άλλους τύπους αλιείας της περιοχής ή ανάλογους τύπους αλιείας που πραγματοποιήθηκαν αλλού, οι οποίες ενδέχεται να συμβάλουν στην αξιολόγηση της εν δυνάμει απόδοσης.

4. Τα κράτη μέλη, τα οποία λαμβάνουν μέρος σε εξερευνητικές δραστηριότητες αλιείας, διαβιβάζουν κάθε έτος στην CCAMLR, με κοινοποίηση στη Επιτροπή, πριν τη λήξη της προθεσμίας που έχει συμφωνηθεί στο πλαίσιο της CCAMLR, τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στο σχέδιο συλλογής δεδομένων που έχει αποφασιστεί από την επιστημονική επιτροπή της CCAMLR για τον σχετικό τύπο αλιείας.

Τα κράτη μέλη που δεν έχουν διαβιβάσει στην CCAMLR τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στο σχέδιο συλλογής δεδομένων για την τελευταία αλιευτική περίοδο, δεν επιτρέπεται να συνεχίσουν τις εξερευνητικές δραστηριότητες αλιείας καθ' όσο χρόνο δεν έχουν διαβιβάσει τις εν λόγω πληροφορίες στην CCAMLR με κοινοποίηση στη Επιτροπή και μέχρις ότου η επιστημονική επιτροπή της CCAMLR έχει την ευκαιρία να τις εξετάσει.

5. Πριν ένα κράτος μέλος επιτρέψει στα σκάφη του να λάβουν μέρος σε ήδη διεξαγόμενη εξερευνητική αλιεία, προβαίνει σε σχετική ανακοίνωση στην CCAMLR με κοινοποίηση στην Επιτροπή τρεις τουλάχιστον μήνες πριν από την επόμενη ετήσια σύνοδο της CCAMLR. Το κράτος μέλος που διαβιβάζει την κοινοποίηση, αναμένει το πέρας της συνόδου αυτής προκειμένου να επιτρέψει στα σκάφη του να λάβουν μέρος στην εξωτερική αλιεία.

6. Το όνομα, ο τύπος, το μέγεθος, ο αριθμός νηολογίου και το διακριτικό κλήσεως ασυρμάτου των σκαφών που συμμετέχουν σε εξερευνητικές δραστηριότητες αλιείας κοινοποιείται άμεσα από το κράτος μέλος στη γραμματεία της CCAMLR με κοινοποίηση στην Επιτροπή τρεις τουλάχιστον μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης κάθε αλιευτικής περιόδου.

7. Η αλιευτική ικανότητα και αλιευτική προσπάθεια υπόκεινται σε ένα προληπτικό όριο, του οποίου το επίπεδο δεν υπερβαίνει το επίπεδο που επιτρέπει η λήψη πληροφοριών που προσδιορίζονται στο σχέδιο συλλογής δεδομένων και απαιτούνται για τις αξιολογήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο στ).

8. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Πρόσβαση σε αλιευτικές δραστηριότητες με στόχο την επιστημονική έρευνα

1. Το κράτος μέλος, του οποίου τα σκάφη έχουν την πρόθεση να ασκήσουν επιστημονικές έρευνες εφόσον οι προσδοκίες αλιευμάτων είναι κατώτερες των 50 τόνων ψαριών, μεταξύ των οποίων 10 τόνοι κατ' ανώτατο όριο του είδους *Dissostichus spp.*, και λιγότερα από 0,1 % ενός δεδομένου ορίου αλιευμάτων που αφορούν τα κριλ, τα καλαμάρια και τα καβούρια κοινοποιεί απευθείας στην CCAMLR τις ακόλουθες πληροφορίες με κοινοποίηση στην Επιτροπή:

- α) το όνομα του οικείου σκάφους·
- β) τα εξωτερικά σημεία αναγνώρισής του·
- γ) τη διαίρεση και την υποπεριοχή στην οποία πρέπει να πραγματοποιηθούν οι έρευνες·

δ) την προβλεπόμενη ημερομηνία άφιξης στη ζώνη της σύμβασης και αναχώρησης από αυτήν·

ε) το σκοπό των ερευνών·

στ) τον αλιευτικό εξοπλισμό που ενδεχομένως να χρησιμοποιηθεί.

2. Τα κοινοτικά σκάφη που αναφέρονται στην παράγραφο 1, απαλλάσσονται από την εφαρμογή των μέτρων διατήρησης σχετικά με τα μεγέθη ματιών που προβλέπονται στους κανονισμούς, από την απαγόρευση χρήσης ορισμένων κατηγοριών αλιευτικών εργαλείων, από τις απαγορευμένες περιοχές, από τις αλιευτικές περιόδους και από τα όρια των μεγεθών των ψαριών, καθώς επίσης και από τις απαιτήσεις υποβολής δηλώσεων εκτός εκείνων που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 6 και στο άρθρο 16 παράγραφος 1.

3. Το κράτος μέλος, τα σκάφη του οποίου πρόκειται να πραγματοποιήσουν αλιευτικές έρευνες εφόσον οι προσδοκίες συνολικών αλιευμάτων είναι ανώτερες των 50 τόνων ή ανώτερες των 10 τόνων όσον αφορά το είδος *Dissostichus spp.*, ή περισσότερο από 0,1 % ενός δεδομένου ορίου αλιεύματος για τα κριλ, τα καλαμάρια και τα καβούρια, υποβάλλει ένα ερευνητικό πρόγραμμα για εξέταση στην CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, σύμφωνα με τυποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές και μορφοτύπους εγκεκριμένους από την επιστημονική επιτροπή της CCAMLR, έξι τουλάχιστον μήνες πριν από την ημερομηνία που προβλέπεται για την έναρξη των ερευνών. Η αλιεία που προβλέπεται για τους σκοπούς των εν λόγω ερευνών δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί πριν περατώσει η CCAMLR την εξέτασή της και κοινοποιήσει την απόφασή της.

4. Το κράτος μέλος διαβιβάζει στην CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, τα δεδομένα αλιευτικής προσπάθειας και αλιευμάτων, για κάθε ανάσυρση των αλιευτικών εργαλείων, αναφορικά με οποιαδήποτε δραστηριότητα επιστημονικής έρευνας που υπόκειται στις παραγράφους 1, 2 και 3. Το κράτος μέλος διαβιβάζει σύντομη έκθεση στην CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, εντός 180 ημερών από την ημερομηνία του πέρατος των δραστηριοτήτων. Πλήρης έκθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας διαβιβάζεται στην CCAMLR από το κράτος μέλος με κοινοποίηση στην Επιτροπή, εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία περάτωσης της έρευνας.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΤΜΗΜΑ I

ΔΗΛΩΣΗ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Άρθρο 9

Δήλωση αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη υπόκεινται σε τρία συστήματα δήλωσης αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας που αντιστοιχούν στις περιόδους δηλώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 10, 11 και 12 για τα διάφορα είδη και τις σχετικές στατιστικές περιοχές, υποπεριοχές ή διαιρέσεις FAO.

2. Η δήλωση αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες για την υπό εξέταση περίοδο:

- α) το όνομα του οικείου σκάφους·

β) τα εξωτερικά σημεία αναγνώρισης του σχετικού σκάφους·

γ) τα συνολικά αλιεύματα του είδους-στόχου·

δ) το συνολικό αριθμό των πραγματικών ημερών και ωρών αλιείας·

ε) τα αλιεύματα όλων των ειδών και τα παρεμπιπτόντα αλιεύματα που διατηρούνται επί του σκάφους κατά τη διάρκεια της περιόδου της δήλωσης·

στ) τον αριθμό των αγκιστριών, στην περίπτωση αλιείας με παραγάδι.

3. Οι πλοίαρχοι των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών διαβιβάζουν δήλωση αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας το αργότερο μία ημέρα μετά την ημερομηνία λήξης της σχετικής περιόδου δηλώσεων που αναφέρεται στα άρθρα 10, 11 και 12.

4. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, με μέσα πληροφορικής, εντός τριών ημερών από την ημερομηνία λήξης της περιόδου δηλώσεων, τη δήλωση των αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας η οποία διαβιβάστηκε από κάθε αλιευτικό σκάφος που φέρει τη σημαία τους και είναι νηολογημένο στην επικράτειά τους. Κάθε δήλωση αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας προσδιορίζει τη σχετική περίοδο δηλώσεων.

5. Η Επιτροπή διαβιβάζει στη CCAMLR, το αργότερο εντός πέντε ημερών από την ημερομηνία λήξης της περιόδου δηλώσεων, τις δηλώσεις αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας που λήφθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.

6. Τα συστήματα δηλώσεων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας εφαρμόζονται στα είδη που αλιεύονται για σκοπούς επιστημονικής έρευνας ευθύς μόλις τα αλιεύματα υπερβούν τους 5 τόνους κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, εκτός εάν εφαρμόζονται περισσότεροι ειδικοί κανονισμοί στα συγκεκριμένα είδη.

7. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 10

Σύστημα μηνιαίας δήλωσης αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του συστήματος μηνιαίας δήλωσης αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας, η περίοδος δηλώσεων έχει διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα.

2. Το εν λόγω σύστημα εφαρμόζεται:

- στην αλιεία του είδους *Electrona carlsbergi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- στην αλιεία του είδους *Euphausia superba* στη στατιστική περιοχή FAO 48 και εντός των στατιστικών διαμέξεων FAO 58.4.2 και 58.4.1.

3. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 11

Σύστημα δηλώσεων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας κατά περιόδους δέκα ημερών

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του συστήματος δηλώσεων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας κατά περιόδους δέκα ημερών, ο ημερολογιακός μήνας υποδιαιρείται σε τρεις περιόδους δηλώσεων, οι οποίες ορίζονται με τα γράμματα Α, Β και Γ, και εκτείνονται από την 1η έως τη 10η ημέρα, από την 11η έως την 20η ημέρα και από την 21η έως την τελευταία ημέρα του μήνα.

2. Το εν λόγω σύστημα εφαρμόζεται:

- στην αλιεία των ειδών *Champsoccephalus gunnari* και *Dissostichus eleginoides* και των άλλων βενθικών ειδών στη στατιστική διαίρεση FAO 58.5.2·
- στην εξερευνητική αλιεία καλαμαριού του είδους *Martialia hyadesi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- στην αλιεία καβουριών του είδους *Paralomis* spp. (τάξης Decapoda, υπο-τάξη Reptantia) στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3, εκτός από την αλιεία που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης των καθεστώτων εξερευνητικής αλιείας της CCAMLR για το εν λόγω είδος και στην εν λόγω υποπεριοχή.

3. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 12

Σύστημα δηλώσεων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας κατά περιόδους πέντε ημερών

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του συστήματος δηλώσεων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας κατά περιόδους πέντε ημερών, κάθε ημερολογιακός μήνας υποδιαιρείται σε έξι περιόδους δηλώσεων, οι οποίες ορίζονται με τα γράμματα Α, Β, Γ, Δ, Ε και ΣΤ, και εκτείνονται, αντίστοιχα, από την 1η έως την 5η ημέρα, από την 6η έως την 10η ημέρα, από την 11η έως την 15η ημέρα, από την 16η έως την 20η ημέρα, από την 21η έως την 25η ημέρα και από την 26η έως την τελευταία ημέρα του μήνα.

2. Το εν λόγω σύστημα εφαρμόζεται ανά αλιευτική περίοδο:

- στην αλιεία του είδους *Champsoccephalus gunnari* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- στην αλιεία του είδους *Dissostichus eleginoides* στις στατιστικές υποπεριοχές FAO 48.3 και 48.4·
- η εξερευνητική αλιεία του είδους *Dissostichus eleginoides* σε όλη την ζώνη της σύμβασης, με βάση ορθογώνια συγκεκριμένης κλίμακας όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 600/2004).

3. Μετά την ανακοίνωση εκ μέρους της CCAMLR σχετικά με την απαγόρευση ενός τύπου αλιείας λόγω παράλειψης κοινοποίησης της δήλωσης αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας που αναφέρεται στο παρόν άρθρο, το σχετικό σκάφος ή σκάφη διακόπτουν χωρίς καθυστέρηση τις δραστηριότητές τους όσον αφορά τον σχετικό τύπο της αλιείας. Τα εν λόγω σκάφη δεν επιτρέπεται να επαναλάβουν τις δραστηριότητές τους καθ' όσο χρονικό διάστημα δεν διαβιβαστεί στην CCAMLR η μη υποβληθείσα δήλωση ή, ενδεχομένως, παρασχεθούν εξηγήσεις των τεχνικών δυσκολιών οι οποίες να δικαιολογούν την μη υποβολή της δήλωσης.

4. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 2

Άρθρο 14

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΗΝΙΑΙΑΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑ ΜΕ ΤΡΑΤΑ, ΜΕ ΠΑΡΑΓΑΔΙ Ή ΜΕ ΚΙΟΥΡΤΟ

Άρθρο 13

Σύστημα μηνιαίας δήλωσης δεδομένων αλιείας και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας

1. Για κάθε αλιευτική περίοδο, τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη διαβιβάζουν στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας, υπό τους ίδιους όρους όπως και για τους τύπους αλιείας που προβλέπονται στο άρθρο 13, ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της σύνθεσης από πλευράς μήκους των ειδών-στόχων και των παρεπιπτόντων ειδών που αλιεύθηκαν κατά τη διεξαγωγή της αλιευτικής δραστηριότητας.

- α) *Champsocephalus gunnari* στη στατιστική διαίρεση FAO 58.5.2 και στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- β) *Dissostichus eleginoides* στις στατιστικές υποπεριοχές FAO 48.3 και 48.4·
- γ) *Dissostichus eleginoides* στη στατιστική διαίρεση FAO 58.5.2·
- δ) *Electrona carlsbergi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- ε) *Martialia hyadesi* στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3·
- στ) *Paralomis* spp. (τάξη Decapoda, υπο-τάξη Reptantia) στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3, εκτός από την αλιεία που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης του καθεστώτος εξερευνητικής αλιείας της CCAMLR για το εν λόγω είδος και στην λόγω υποπεριοχή.

2. Τα δεδομένα δηλώνονται ανά πόντιση εργαλείων, όσον αφορά την αλιεία που αναφέρεται στις παραγράφους 1 στοιχείο β) και στ), και ανά ανάσυρση εργαλείων στις άλλες περιπτώσεις.

3. Όλα τα αλιεύματα των ειδών-στόχων και των ειδών των παρεπιπτόντων αλιευμάτων πρέπει να δηλώνονται κατά είδος. Τα δεδομένα αυτά περιλαμβάνουν τον αριθμό των θαλάσσιων πτηνών και θαλάσσιων ζώων κάθε είδους που αλιεύθηκαν και τα οποία απελευθερώθηκαν ή φονεύθηκαν.

4. Στο τέλος κάθε ημερολογιακού μήνα, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τα δεδομένα που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 στην Επιτροπή, η οποία τα κοινοποιεί αμελλητί στην CCAMLR.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Σύστημα μηνιαίας δήλωσης βιολογικών δεδομένων συγκεκριμένης κλίμακας

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη διαβιβάζουν στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας, υπό τους ίδιους όρους όπως και για τους τύπους αλιείας που προβλέπονται στο άρθρο 13, ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της σύνθεσης από πλευράς μήκους των ειδών-στόχων και των παρεπιπτόντων ειδών που αλιεύθηκαν κατά τη διεξαγωγή της αλιευτικής δραστηριότητας.

2. Το μήκος ενός ψαριού είναι το ολικό του μήκος στρογγυλεμένο στο αμέσως κατώτερο εκατοστόμετρο, ενώ τα κατάλληλα αντιπροσωπευτικά δείγματα πρέπει να συλλέγονται σε ένα και μόνο ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας γεωγραφικού πλάτους 0,5° και γεωγραφικού μήκους 1°. Στην περίπτωση που ένα σκάφος μετακινείται από ένα ορθογώνιο συγκεκριμένης κλίμακας σε ένα άλλο κατά τη διάρκεια του ίδιου μήνα, πρέπει να υποβάλλεται η σύνθεση από απόψεως μήκους για καθένα από τα ορθογώνια αυτά.

3. Όσον αφορά τα δεδομένα που αφορούν τον τύπο αλιείας που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ), το αντιπροσωπευτικό δείγμα αποτελείται τουλάχιστον από 500 ψάρια.

4. Στο τέλος κάθε μήνα, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις ληφθείσες κοινοποιήσεις στην Επιτροπή, η οποία, με τη σειρά της, τις διαβιβάζει αμελλητί στην CCAMLR.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Απαγόρευση αλιείας λόγω μη υποβολής δηλώσεων

Στην περίπτωση που η CCAMLR ανακοινώνει σε ένα κράτος μέλος την απαγόρευση αλιείας λόγω μη υποβολής μιας των δηλώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 13 και 14, το εν λόγω κράτος μέλος μεριμνά ώστε η συμμετοχή των σκαφών του στον εν λόγω τύπο αλιείας να διακόπτεται αμέσως.

ΤΜΗΜΑ 3

ΕΤΗΣΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ

Άρθρο 16

Δεδομένα συνολικών αλιευμάτων

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στη Επιτροπή, στις 31 Ιουλίου εκάστου έτους, τα συνολικά αλιεύματα που αντιστοιχούν στο προηγούμενο έτος, τα οποία αλιεύθηκαν από τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία τους, με ανάλυση ανά σκάφος.

2. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 17

Συγκεντρωτικά δεδομένα για την αλιεία κριλ

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη τα οποία έχουν συμμετάσχει στην αλιεία κριλ στην ζώνη της σύμβασης διαβιβάζουν, έως την 1η Ιανουαρίου εκάστου έτους, στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του οποίου φέρουν τη σημαία, δεδομένα αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας για την προηγούμενη αλιευτική περίοδο.
2. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν συγκεντρωτική κατάσταση δεδομένων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας με βάση ορθογώνια 10×10 ναυτικών μιλίων και περιόδους δέκα ημερών και διαβιβάζουν τα δεδομένα αυτά στην Επιτροπή έως την 1η Μαρτίου εκάστου έτους.
3. Για τους σκοπούς των δεδομένων αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας, ο ημερολογιακός μήνας διαιρείται σε τρεις δεκαήμερες περιόδους δηλώσεων: ημέρα 1 έως ημέρα 10, ημέρα 11 έως ημέρα 20 και ημέρα 21 έως την τελευταία ημέρα του μήνα. Οι εν λόγω δεκαήμερες περίοδοι δηλώσεων αναφέρονται ως περίοδοι Α, Β και Γ.
4. Λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 18

Δεδομένα αλιευμάτων καβουριών στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που αλιεύουν καβούρια στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 διαβιβάζουν στην Επιτροπή, έως τις 25 Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, τα δεδομένα που αφορούν τη

διεξαγωγή των αλιευτικών δραστηριοτήτων καθώς και τα αλιεύματα καβουριών που αλιεύθηκαν πριν τις 31 Αυγούστου του ίδιου έτους. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα δεδομένα αυτά στην CCAMLR το αργότερο τρεις μήνες μετά την απαγόρευση της αλιείας.

2. Τα δεδομένα σχετικά με τα αλιεύματα που αλιεύθηκαν μετά τις 31 Αυγούστου κάθε έτους πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή εντός δύο μηνών από την ημερομηνία απαγόρευσης της αλιείας. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα δεδομένα αυτά στην CCAMLR το αργότερο τρεις μήνες μετά την απαγόρευση της αλιείας.

3. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 19

Δεδομένα αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας για την εξερευνητική αλιεία καλαμαριών στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3

1. Τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που αλιεύουν καλαμάρια (Martialia hyadesi) στη στατιστική υποπεριοχή FAO 48.3 διαβιβάζουν στην Επιτροπή, έως τις 25 Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, τα δεδομένα αλιευμάτων και αλιευτικής προσπάθειας συγκεκριμένης κλίμακας που αντιστοιχούν στον τύπο αυτό αλιείας. Τα δεδομένα αυτά προσδιορίζουν τον αριθμό των θαλάσσιων πτηνών και θηλαστικών που αλιεύθηκαν, απελευθερώθηκαν ή φονεύθηκαν από κάθε είδος. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα δεδομένα αυτά στην CCAMLR έως τις 30 Σεπτεμβρίου εκάστου έτους.

2. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ I

ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Άρθρο 20

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη και στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους της σύμβασης.

Άρθρο 21

Επιθεωρητές CCAMLR που έχουν διορισθεί από τα κράτη μέλη για τον έλεγχο στη θάλασσα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διορίζουν επιθεωρητές CCAMLR, οι οποίοι μπορούν να επιβιβάζονται σε οποιοδήποτε κοινοτικό αλιευτικό σκάφος ή, κατόπιν συμφωνίας με ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος, επί των σκαφών του εν λόγω μέρους, το οποίο πραγματοποιεί ή πρόκειται να πραγματοποιήσει αλιευτικές δραστηριότητες που αφορούν έμβιους θαλασσίους πόρους ή επιστημονική έρευνα όσον αφορά τους αλιευτικούς πόρους στη ζώνη της σύμβασης.
2. Οι επιθεωρητές CCAMLR ελέγχουν τα σκάφη που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους διαφόρου της Κοινότητας και των κρατών μελών της στην ζώνη της σύμβασης προκειμένου να επαλη-

θεύσουν εάν τηρούν τα ισχύοντα μέτρα διατήρησης που έχουν θεσπισθεί από την CCAMLR, καθώς και, στην περίπτωση κοινοτικών αλιευτικών σκαφών, οποιοδήποτε κοινοτικό μέτρο διατήρησης ή ελέγχου των αλιευτικών πόρων το οποίο εφαρμόζεται στα σκάφη αυτά.

3. Οι επιθεωρητές CCAMLR πρέπει να έχουν γνώση των προς επιθεώρηση αλιευτικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων επιστημονικής έρευνας καθώς επίσης και των διατάξεων της σύμβασης και των μέτρων διατήρησης που έχουν θεσπισθεί σχετικά με αυτή. Τα κράτη μέλη πρέπει να πιστοποιούν τα προσόντα κάθε επιθεωρητή τον οποίο διορίζουν.

4. Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι υπήκοοι του κράτους μέλους το οποίο τους ορίζει και, κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων ελέγχου, να υπόκεινται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του εν λόγω κράτους μέλους. Πρέπει να απολαύουν του καθεστώτος αξιωματικού του σκάφους και πρέπει να μπορούν να επικοινωνούν στη γλώσσα του κράτους σημαίας των σκαφών στα οποία πραγματοποιούν τις δραστηριότητές τους.

5. Κάθε επιθεωρητής CCAMLR πρέπει να φέρει δελτίο ταυτότητας, το οποίο να είναι εγκεκριμένο ή να έχει παρασχεθεί από την CCAMLR, και να έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος το οποίο προέβη στο διορισμό του. Το έγγραφο αυτό πιστοποιεί ότι ο επιθεωρητής είναι εξουσιοδοτημένος να πραγματοποιεί ελέγχους σύμφωνα με το σύστημα ελέγχου της CCAMLR.

6. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν το όνομα των επιθεωρητών που διορίζουν στη γραμματεία της CCAMLR, με κοινοποίηση στην Επιτροπή, εντός δεκατεσσάρων ημερών από τον διορισμό τους.

7. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους και με την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος.

8. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 22

Καθορισμός των δραστηριοτήτων που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο επιθεώρησης

Οι δραστηριότητες έρευνας και εκμετάλλευσης των έμβιων θαλάσσιων πόρων που πραγματοποιούνται στη ζώνη της σύμβασης μπορούν να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Προϋπόθεση για να θεωρηθούν ως δραστηριότητες του τύπου αυτού, είναι η διαπίστωση εκ μέρους του επιθεωρητή CCAMLR ότι οι δραστηριότητες ενός αλιευτικού σκάφους ανταποκρίνονται σε ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα τέσσερα κριτήρια και δεν υπάρχει κανένα στοιχείο περί του αντιθέτου:

- α) το αλιευτικό εργαλείο βρίσκεται στο στάδιο της χρησιμοποίησης, μόλις χρησιμοποιήθηκε ή είναι έτοιμο να χρησιμοποιηθεί με βάση ιδίως τις ακόλουθες διαπιστώσεις:
 - i) δίχτυα, παραγάδια ή κιούρτοι βρίσκονται μέσα στο νερό,
 - ii) δίχτυα και οι πόρτες της τράτας είναι αρματωμένες,
 - iii) τα αγκίστρια, οι κιούρτοι και οι παγίδες είναι δολωμένα ή υπάρχουν αποψυγμένα δολώματα έτοιμα να χρησιμοποιηθούν,
 - iv) το ημερολόγιο αλιείας αναφέρει πρόσφατη αλιεία ή αλιεία στο στάδιο της έναρξης·
- β) ψάρια που απαντώνται στη ζώνη της σύμβασης, υφίστανται επεξεργασία ή μόλις υπέστησαν επεξεργασία με βάση, ιδίως, τις ακόλουθες διαπιστώσεις:
 - i) νωπά ψάρια ή απορρίμματα ψαριών αποθηκεύονται επί του σκάφους,
 - ii) ψάρια βρίσκονται στο στάδιο της κατάψυξης,
 - iii) στοιχεία για τη δραστηριότητα ή την επεξεργασία του προϊόντος·
- γ) το αλιευτικό εργαλείο του σκάφους βρίσκεται μέσα στη θάλασσα, με βάση, ιδίως, τις ακόλουθες διαπιστώσεις:
 - i) το αλιευτικό εργαλείο φέρει τα σημεία αναγνώρισης του σκάφους,
 - ii) το αλιευτικό εργαλείο αντιστοιχεί με εκείνο που βρίσκεται επί του σκάφους,
 - iii) το ημερολόγιο αλιείας αναφέρει ότι το αλιευτικό εργαλείο βρίσκεται μέσα στη θάλασσα·
- δ) ψάρια (ή προϊόντα τους) ειδών που βρίσκονται στη ζώνη της σύμβασης είναι αποθηκευμένα επί του σκάφους,

Άρθρο 23

Σήμανση των σκαφών που μεταφέρουν επιθεωρητές

1. Τα σκάφη που μεταφέρουν επιθεωρητές της CCAMLR πρέπει να επιδεικνύουν ειδική σημαία ή ειδικό σήμα που έχει εγκριθεί από την CCAMLR προκειμένου να δείξουν την παρουσία επ' αυτών επιθεωρητών που πραγματοποιούν δραστηριότητες ελέγχου σύμφωνα με το σύστημα ελέγχου της CCAMLR.

2. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 24

Διαδικασίες επιθεώρησης στη θάλασσα

1. Τα κοινοτικά σκάφη που βρίσκονται στη ζώνη της σύμβασης με σκοπό να πραγματοποιήσουν αλιευτικές δραστηριότητες ή δραστηριότητες επιστημονικής έρευνας των έμβιων θαλάσσιων πόρων πρέπει, στην περίπτωση που τους δοθεί το κατάλληλο σήμα του διεθνούς κώδικα σημάτων από σκάφος στο οποίο έχει επιβιβασθεί επιθεωρητής CCAMLR σύμφωνα με το άρθρο 23, να σταματήσουν ή να λάβουν οποιοδήποτε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να διευκολύνουν την ασφαλή και ταχεία μεταφορά του επιθεωρητή στο σκάφος, εκτός εάν το σκάφος αυτό ασχολείται τη στιγμή εκείνη με αλιευτικές δραστηριότητες, στην οποία περίπτωση συμμορφώνεται προς τις υποδείξεις το συντομότερο δυνατόν.

2. Ο πλοίαρχος του σκάφους επιτρέπει στον επιθεωρητή, ο οποίος μπορεί να συνοδεύεται από βοηθούς, να επιβιβασθεί επί του σκάφους. Ο επιθεωρητής CCAMLR παρουσιάζει το έγγραφο που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 5 κατά την επιβίβαση του επί του σκάφους. Ο πλοίαρχος διευκολύνει τα καθήκοντα των επιθεωρητών CCAMLR κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης στον εξοπλισμό επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει ανάγκη.

3. Ο έλεγχος πραγματοποιείται κατά τρόπον ώστε το σκάφος να υποστεί ελάχιστη μόνο παρενόχληση. Οι αιτήσεις πληροφοριών περιορίζονται στη διαπίστωση των γεγονότων σχετικά με την τήρηση των μέτρων διατήρησης της CCAMLR που εφαρμόζονται στο οικείο κράτος σημαίας.

4. Οι επιθεωρητές της CCAMLR έχουν δικαίωμα να ελέγχουν τα αλιεύματα, τα δίχτυα καθώς και οποιοδήποτε άλλο αλιευτικό εξοπλισμό, καθώς και τις αλιευτικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες επιστημονικής έρευνας· διαθέτουν επίσης πρόσβαση στα αρχεία και στις εκθέσεις δεδομένων αλιευμάτων και στίγματος στο μέτρο που καθίσταται αυτό αναγκαίο για την άσκηση των καθηκόντων τους. Οι επιθεωρητές μπορούν να λαμβάνουν φωτογραφίες ή/και μαγνητοταινίες, εφόσον καθίσταται αναγκαίο, προκειμένου να τεκμηριώσουν οποιαδήποτε υποτιθέμενη παραβίαση των εφαρμοζόμενων μέτρων διατήρησης της CCAMLR.

5. Οι επιθεωρητές της CCAMLR τοποθετούν ένα σήμα αναγνώρισης εγκεκριμένο από την CCAMLR σε όλα τα δίχτυα και όλο τον αλιευτικό εξοπλισμό ο οποίος φαίνεται ότι έχει χρησιμοποιηθεί κατά παράβαση των εφαρμοζόμενων μέτρων διατήρησης της CCAMLR και αναφέρουν το γεγονός αυτό στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφοι 3 και 4.

6. Εάν ένα σκάφος αρνηθεί να διακόψει την πορεία του ή να διευκολύνει με άλλο τρόπο τη μεταφορά ενός επιθεωρητή, ή εάν ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα ενός σκάφους παρενοχλεί τις εξουσιοδοτημένες δραστηριότητες ενός επιθεωρητή, ο εν λόγω επιθεωρητής συντάσσει λεπτομερή έκθεση, στην οποία περιλαμβάνεται πλήρης περιγραφή των περιστάσεων, και υποβάλει την έκθεση στο διορίζον κράτος προκειμένου να διαβιβαστεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 25.

Η παρενόχληση ενός επιθεωρητή ή η παράλειψη συμμόρφωσης προς τα εύλογα αιτήματα ενός επιθεωρητή κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του αντιμετωπίζεται από το κράτος μέλος σημαίας ως εάν ο επιθεωρητής να ήταν επιθεωρητής του εν λόγω κράτους μέλους.

Το κράτος μέλος σημαίας αναφέρει τα μέτρα που έλαβε βάσει της παρούσας παραγράφου σύμφωνα με το άρθρο 26.

7. Πριν από την αναχώρηση από το σκάφος που υπέστη επιθεώρηση, ο επιθεωρητής CCAMLR παραδίδει στον πλοίαρχο του εν λόγω σκάφους αντίγραφο της δεόντως συμπληρωμένης έκθεσης ελέγχου του άρθρου 25.

8. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 25

Έκθεση ελέγχου

1. Οι επιθεωρήσεις στη θάλασσα που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 24, αποτελούν αντικείμενο έκθεσης ελέγχου, η οποία συντάσσεται με μορφή εγκεκριμένη από την CCAMLR σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

α) ο επιθεωρητής της CCAMLR πρέπει να δηλώσει οποιαδήποτε υποτιθέμενη παράβαση των εφαρμοζόμενων μέτρων διατήρησης. Ο επιθεωρητής επιτρέπει στον πλοίαρχο του ελεγχόμενου σκάφους να διατυπώσει τις παρατηρήσεις του, στο ίδιο έντυπο, όσον αφορά οποιαδήποτε πλευρά του ελέγχου·

β) ο επιθεωρητής υπογράφει την έκθεσή του και ο πλοίαρχος καλείται να υπογράψει ότι την παρέλαβε.

2. Ο επιθεωρητής της CCAMLR υποβάλει στο αρμόδιο διορίζον κράτος μέλος, εντός προθεσμίας δεκαπέντε ημερών το αργότερο μετά την ημερομηνία άφιξής του στο λιμάνι, αντίγραφο της έκθεσης ελέγχου, η οποία συνοδεύεται από φωτογραφίες ή/και, ενδεχομένως, μαγνητοταινία.

3. Το διορίζον κράτος μέλος διαβιβάζει στην CCAMLR εντός προθεσμίας δεκαπέντε ημερών το αργότερο από την ημερομηνία λήψης της, μαζί με αντίγραφο της έκθεσης ελέγχου, καθώς και δύο αντίγραφα των φωτογραφιών και της μαγνητοταινίας. Διαβιβάζει επίσης στην CCAMLR αντίγραφα των ανωτέρω στην Επιτροπή, καθώς και οποιαδήποτε έκθεση ή συμπληρωματική πληροφορία την οποία έλαβε μεταγενέστερα όσον αφορά την έκθεση ελέγχου.

Το κράτος μέλος διαβιβάζει επίσης αντίγραφο της έκθεσης καθώς και αντίγραφα των φωτογραφιών και μαγνητοταινιών στην Επιτροπή το αργότερο επτά ημέρες από την ημερομηνία λήψης του μαζί με συμπληρωματική έκθεση ή πληροφορίες που διαβιβάστηκαν μεταγενέστερα στην CCAMLR σχετικά με την έκθεση επιθεώρησης.

4. Το κράτος μέλος που έχει λάβει έκθεση ελέγχου ή οποιοσδήποτε συμπληρωματικές εκθέσεις ή πληροφορίες (συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων που υποβάλλονται βάσει του άρθρου 24 παράγραφος 6) σχετικά με σκάφος που φέρει τη σημαία του, διαβιβάζει αντίγραφο στην CCAMLR και διαβιβάζει επίσης αντίγραφο αμελλητί στην Επιτροπή, επισυνάπτοντας αντίγραφο όλων των σχολίων ή/και παρατηρήσεων που έχει διαβιβάσει στην CCAMLR μετά τη λήψη των εν λόγω εκθέσεων ή πληροφοριών.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 26

Διαδικασία παράβασης

1. Εάν, μετά από τις δραστηριότητες επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το σύστημα ελέγχου της CCAMLR, διαπιστωθεί ότι σημειώθηκε παράβαση των μέτρων που θεσπίστηκαν δυνάμει της σύμβασης, το κράτος μέλος σημαίας διασφαλίζει τη λήψη κατάλληλων μέτρων κατά των φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι υπεύθυνα για την παραβίαση των μέτρων που έχουν θεσπιστεί βάσει της σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και τη βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής (1).

2. Το κράτος μέλος σημαίας πρέπει, εντός δεκατεσσάρων ημερών από την ημερομηνία της δικαστικής κλήσης ή της κίνησης διαδικασίας δώξης, να ειδοποιήσει την CCAMLR καθώς και την Επιτροπή, και να τις τηρήσει ενήμερες σχετικά με τη διαδικασία και τα αποτελέσματά της.

3. Το κράτος μέλος σημαίας ενημερώνει την CCAMLR, εγγράφως, μία τουλάχιστον φορά ετησίως, σχετικά με τα αποτελέσματα των διαδικασιών που αναγράφονται στην παράγραφο 1 και τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν. Στην περίπτωση μη περάτωσης των δώξεων, συντάσσεται σχετική έκθεση. Στην περίπτωση που δεν κινήθηκαν δώξεις, ή στην περίπτωση που οι δώξεις δεν είχαν αποτέλεσμα, πρέπει να παρατίθεται στην έκθεση ειδική επεξήγηση. Το κράτος μέλος σημαίας διαβιβάζει αντίγραφο της έκθεσης αυτής στην Επιτροπή.

4. Οι κυρώσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σημαίας κατά των παραβάσεων των μέτρων διατήρησης της CCAMLR πρέπει να είναι επαρκώς αυστηρές προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση των μέτρων αυτών, να αποθαρρυνθούν οι παραβάσεις και να στερηθούν οι παραβάτες από τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τις παράνομες δραστηριότητές τους.

5. Το κράτος μέλος σημαίας διασφαλίζει την απαγόρευση πραγματοποίησης οποιασδήποτε αλιευτικής δραστηριότητας στη ζώνη της σύμβασης από οποιοδήποτε σκάφος που συνελήφθη να παραβιάζει τα μέτρα διατήρησης της CCAMLR, καθόσο χρονικό διάστημα δεν έχουν εκτελεσθεί οι ποινές και οι κυρώσεις οι οποίες του έχουν επιβληθεί.

(1) ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59.

6. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 2

ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Άρθρο 27

Έλεγχος και επιθεώρηση στο λιμάνι

1. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την επιθεώρηση όλων των αλιευτικών σκαφών που μεταφέρουν ψάρια του είδους *Dissostichus spp.* και τα οποία εισέρχονται στα λιμάνια τους.

Η επιθεώρηση σκοπεί να βεβαιώσει ότι:

α) τα προς εκφόρτωση ή μεταφόρτωση αλιεύματα:

- i) συνοδεύονται από πιστοποιητικό αλιευμάτων του είδους *Dissostichus* το οποίο απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1035/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Μαου 2001, για τη θέσπιση συστήματος τεκμηρίωσης των αλιευμάτων του *Dissostichus spp.* (¹), και
- ii) αντιστοιχούν στις πληροφορίες που δηλώνονται στο έγγραφο·

β) εάν το σκάφος πραγματοποίησε αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης, ότι οι δραστηριότητες αυτές συνάδουν με τα μέτρα διατήρησης της CCAMLR.

2. Για τη διευκόλυνση των επιθεωρήσεων αυτών, τα κράτη μέλη απαιτούν από τα σκάφη να ανακοινώνουν εκ των προτέρων την είσοδό τους στο λιμάνι και να δηλώνουν εγγράφως ότι δεν πραγματοποιήσαν ή δεν παρείχαν στήριξη σε καμία παράνομη αλιευτική δραστηριότητα ή αλιευτική δραστηριότητα που δεν υπόκειται σε ρυθμίσεις ή την υποβολή δηλώσεων στη ζώνη της σύμβασης. Η

είσοδος σε λιμάνι απαγορεύεται, εκτός από περιπτώσεις ανάγκης, στα σκάφη που παραλείπουν να δηλώσουν ότι δεν έλαβαν μέρος σε παράνομες αλιευτικές δραστηριότητες ή σε αλιευτικές δραστηριότητες που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις ή την υποβολή δηλώσεων, ή τα οποία δεν έχουν υποβάλει δήλωση.

Για τα σκάφη που επιτρέπεται να εισέλθουν σε λιμάνι, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους λιμένα πραγματοποιούν την επιθεώρηση το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός 48 ωρών μετά την είσοδό τους.

Οι επιθεωρήσεις δεν πρέπει να δημιουργούν αδικαιολόγητη όχληση στο σκάφος ή στο πλήρωμά του και πρέπει να διέπονται από τις σχετικές διατάξεις του συστήματος επιθεώρησης της CCAMLR.

3. Στην περίπτωση ύπαρξης στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι το σκάφος αλίευσε κατά παράβαση των μέτρων διατήρησης της CCAMLR, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους λιμένα δεν επιτρέπουν ούτε την εκφόρτωση ούτε τη μεταφόρτωση αλιευμάτων.

Το κράτος μέλος λιμένα ενημερώνει το κράτος μέλος σημαίας σχετικά με τα πορίσματά του και συνεργάζεται μαζί του προκειμένου να του δώσει τη δυνατότητα να προβεί σε έρευνα της υποτιθέμενης παράβασης και, εφόσον είναι αναγκαίο, να εφαρμόσει τις κυρώσεις που προβλέπονται από την εθνική του νομοθεσία.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν το συντομότερο δυνατόν την CCAMLR σχετικά με οποιοδήποτε σκάφος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, στο οποίο απαγορεύθηκε η πρόσβαση στο λιμάνι ή η εκφόρτωση ή μεταφόρτωση του είδους *Dissostichus spp.* Τα κράτη μέλη κοινοποιούν ταυτόχρονα αντίγραφο της εν λόγω ενημέρωσης στην Επιτροπή.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΑΣΚΟΥΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΟΚΕΙΤΑΙ ΣΕ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΕΙΣ (IUU) ΣΤΗΝ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ I

ΣΚΑΦΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

Άρθρο 28

Δραστηριότητες IUU που διεξάγονται από σκάφη συμβαλλόμενου μέρους

1. Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, σκάφος συμβαλλόμενου μέρους μπορεί να υποτεθεί ότι έχει πραγματοποιήσει δραστηριότητες IUU, οι οποίες έχουν υπονομεύσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων διατήρησης της CCAMLR, στην περίπτωση που:

- α) έχει ασχοληθεί με αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης χωρίς την ειδική άδεια αλιείας που αναφέρεται στο άρθρο 3, ή, στην περίπτωση σκαφούς το οποίο δεν είναι κοινοτικό αλιευτικό σκάφος, άδεια που να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα σχετικά μέτρα διατήρησης της CCAMLR, ή κατά παράβαση των όρων της εν λόγω άδειας αλιείας·
- β) έχει παραλείψει να καταγράψει ή να δηλώσει τα αλιεύματά του στη ζώνη της σύμβασης σύμφωνα με το σύστημα εκθέσεων που εφαρμόζεται στον τύπο αλιείας τον οποίο έχει πραγματοποιήσει, ή εάν έχει υποβάλει ψευδείς δηλώσεις·

γ) έχει αλιεύσει κατά τη διάρκεια απαγορευμένων αλιευτικών περιόδων ή σε απαγορευμένες περιοχές κατά παράβαση των μέτρων διατήρησης της CCAMLR·

δ) έχει χρησιμοποιήσει απαγορευμένα εργαλεία κατά παράβαση των ισχυόντων μέτρων διατήρησης της CCAMLR·

ε) έχει μεταφορτώσει ή έχει συμμετάσχει σε κοινές αλιευτικές δραστηριότητες με σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών IUU της CCAMLR·

στ) έχει πραγματοποιήσει αλιευτικές δραστηριότητες κατά παράβαση οποιωνδήποτε μέτρων διατήρησης της CCAMLR κατά τρόπο ο οποίος υπονομεύει την επίτευξη των στόχων της σύμβασης που ορίζονται στο άρθρο XXII της σύμβασης, ή

ζ) έχει πραγματοποιήσει αλιευτικές δραστηριότητες σε ύδατα παρακείμενα σε νησιά εντός της ζώνης της σύμβασης επί των οποίων αναγνωρίζεται η ύπαρξη κρατικής κυριαρχίας από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τρόπο ο οποίος υπονομεύει την επίτευξη των στόχων των μέτρων διατήρησης της CCAMLR.

(¹) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 669/2003 (ΕΕ L 97 της 15.4.2003, σ. 1).

2. Στην περίπτωση κοινοτικών αλιευτικών σκαφών, οι αναφορές στα μέτρα διατήρησης της CCAMLR στην παράγραφο 1 θεωρούνται ως αναφορές στις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 600/2004, στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2001, ή στις διατάξεις του κανονισμού που καθορίζει κάθε έτος τις αλιευτικές δυνατότητες και τους συναφείς όρους για ορισμένα αποθέματα ιχθύων ή ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, που εφαρμόζονται στα κοινοτικά ύδατα και, για τα κοινοτικά σκάφη, σε ύδατα στα οποία απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων για την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων.

Άρθρο 29

Ταυτοποίηση σκαφών που πραγματοποιούν δραστηριότητες ΙΥΥ

1. Τα κράτη μέλη, τα οποία λαμβάνουν κατάλληλα τεκμηριωμένες πληροφορίες σχετικά με σκάφη που εμπίπτουν σε ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 28, με βάση, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 19 έως 26, κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές έως τις 20 Απριλίου του έτους που έπεται εκείνου κατά το οποίο έλαβαν χώρα οι τεκμηριωμένες δραστηριότητες του σκάφους.

Η Επιτροπή διαβιβάζει στην CCAMLR τις πληροφορίες που έλαβε από τα κράτη μέλη αμέσως και έως τις 30 Απριλίου.

2. Η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη, αμέσως μόλις η CCAMLR το λάβει, το σχέδιο του καταλόγου των σκαφών συμβαλλόμενων μερών που υποτίθεται ότι έχουν πραγματοποιήσει δραστηριότητες ΙΥΥ.

Το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη, των οποίων τα σκάφη περιλαμβάνονται στο σχέδιο καταλόγου, διαβιβάζουν στην Επιτροπή, έως την 1η Ιουνίου, τα σχόλιά τους παραθέτοντας, κατά περίπτωση, επαληθεύσιμα δεδομένα ΣΠΣ και άλλα δικαιολογητικά στοιχεία τα οποία δείχνουν ότι τα εν λόγω σκάφη δεν πραγματοποιήσαν αλιευτικές δραστηριότητες κατά παράβαση των μέτρων διατήρησης της CCAMLR ούτε είχαν τη δυνατότητα να ασκήσουν αλιευτικές δραστηριότητες στη ζώνη της σύμβασης. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα εν λόγω σχόλια και συμπληρωματικές πληροφορίες στην CCAMLR έως τις 30 Ιουνίου.

3. Μετά τη λήψη του σχεδίου καταλόγου που αναφέρεται στην παράγραφο 2, τα κράτη μέλη παρακολουθούν στενά τα σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο προκειμένου να εντοπίσουν τις δραστηριότητές τους και να ανιχνεύσουν οποιαδήποτε ενδεχόμενη αλλαγή ονόματος, σημαίας ή πλοιοκτησίας.

4. Η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη, αμέσως μόλις η CCAMLR τον λάβει, τον κατάλογο των σκαφών συμβαλλόμενων μερών που περιλαμβάνονται στον προσωρινό κατάλογο σκαφών ΙΥΥ. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή οποιαδήποτε πρόσθετα σχόλια ή πληροφορίες σχετικά με τα σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο, δύο τουλάχιστον μήνες πριν από την επόμενη ετήσια συνεδρίαση της CCAMLR. Η Επιτροπή διαβιβάζει αμέσως τα εν λόγω πρόσθετα σχόλια και πληροφορίες στην CCAMLR.

5. Η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη έκαστο έτος τον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ που εγκρίθηκε από την CCAMLR.

Άρθρο 30

Μέτρα αναφορικά με σκάφη συμβαλλόμενου μέρους

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο, προκειμένου να:

- α) μην εκδίδεται καμία ειδική άδεια αλιείας που αναφέρεται στο άρθρο 3 για την ζώνη της σύμβασης σε κοινοτικά αλιευτικά σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ·
- β) μην εκδίδεται καμία γενική ή ειδική άδεια αλιείας για ύδατα υπό την κυριαρχία ή δικαιοδοσία τους σε σκάφη που εμφανίζονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ·
- γ) μην χορηγείται η σημαία τους σε σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ·
- δ) επιθεωρούνται σε λιμάνι σύμφωνα με το άρθρο 27 τα σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ και τα οποία εισέρχονται στα λιμάνια τους εθελοντικά.

2. Απαγορεύονται οι ακόλουθες δραστηριότητες:

- α) κατά παρέκκλιση του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2847/93, για τα κοινοτικά αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη υποστήριξης, τα σκάφη-βάσεις και τα φορτηγά σκάφη, να συμμετέχουν σε οποιαδήποτε μεταφόρτωση ή κοινές αλιευτικές δραστηριότητες με σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ·
- β) για σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ και τα οποία εισέρχονται σε λιμένες εθελοντικά, να πραγματοποιούν δραστηριότητες εκφόρτωσης ή μεταφόρτωσης στους λιμένες αυτούς·
- γ) η ναύλωση σκαφών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ·
- δ) η εισαγωγή του είδους *Dissostichus* spp. από σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ.

3. Τα κράτη μέλη δεν επικυρώνουν τα έγγραφα εξαγωγής ή επανεξαγωγής που συνοδεύουν το φορτίο του είδους *Dissostichus* spp. βάσει των σχετικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2001 στην περίπτωση που το σχετικό φορτίο δηλώνεται ότι έχει αλιευθεί από οποιοδήποτε σκάφος που περιλαμβάνεται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ.

4. Η Επιτροπή συλλέγει και ανταλλάσσει με άλλα συμβαλλόμενα μέρη ή συνεργαζόμενα μη συμβαλλόμενα μέρη, οργανισμούς ή αλιευτικές οργανώσεις, οποιοδήποτε κατάλληλες πληροφορίες, οι οποίες είναι κατάλληλα τεκμηριωμένες, με στόχο την ανίχνευση, τον έλεγχο και την παρεμπόδιση της χρήσης πλαστών πιστοποιητικών εισαγωγής/εξαγωγής σχετικά με ψάρια από σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ.

ΤΜΗΜΑ 2

ΣΚΑΦΗ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΜΕΡΟΥΣ**Άρθρο 31****Μέτρα όσον αφορά υπηκόους συμβαλλόμενου μέρους**

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο προκειμένου να:

- α) διασφαλίζουν ότι οι υπήκοοι που υπόκεινται στη δικαιοδοσία τους δεν υποστηρίζουν ή δεν ασκούν παράνομη αλιεία, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων σε αλιευτικά σκάφη τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ του άρθρου 29·
- β) εντοπίζουν τους υπηκόους οι οποίοι είναι διαχειριστές ή ιδιοκτήτες σκαφών που ασκούν αλιευτικές δραστηριότητες ΙΥΥ.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις για την αλιεία ΙΥΥ που επιβάλλονται σε υπηκόους οι οποίοι υπόκεινται στη δικαιοδοσία τους είναι αρκετά αυστηρές ώστε να συμβάλλουν επαρκώς στην πρόληψη, την παρεμπόδιση και την εξάλειψη της αλιείας ΙΥΥ, καθώς και στην αφαίρεση των αγαθών που προέρχονται από τέτοιου είδους παράνομες δραστηριότητες.

Άρθρο 32**Δραστηριότητες ΙΥΥ που πραγματοποιούνται από σκάφη μη συμβαλλόμενου μέρους**

1. Σκάφος μη συμβαλλόμενου μέρους, το οποίο εντοπίστηκε να διεξάγει αλιευτικές δραστηριότητες στην ζώνη της σύμβασης, ή το οποίο δεν επιτράπη να εισέλθει σε λιμένα, να εκφορτώσει ή να μεταφορτώσει σύμφωνα με το άρθρο 27, θεωρείται ότι έχει πραγματοποιήσει δραστηριότητες ΙΥΥ οι οποίες έχουν υπονομεύσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων διατήρησης της CCAMLR.

2. Στην περίπτωση δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εντός ή εκτός της ζώνης της σύμβασης, οι οποίες αφορούν τη συμμετοχή ενός εντοπισθέντος σκάφους μη συμβαλλόμενου μέρους, το τεκμήριο ότι υπονομεύθηκε η αποτελεσματικότητα των μέτρων διατήρησης της CCAMLR εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε άλλο σκάφος μη συμβαλλόμενου μέρους το οποίο συμμετείχε στις εν λόγω δραστηριότητες με το εν λόγω σκάφος.

Άρθρο 33**Επιθεώρηση σκαφών μη συμβαλλόμενου μέρους**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 27, την επιθεώρηση εκ μέρους των αρμόδιων αρχών τους κάθε σκάφους μη συμβαλλόμενου μέρους που αναφέρεται στο άρθρο 32, το οποίο εισέρχεται σε λιμένες τους.

2. Τα σκάφη που επιθεωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1, δεν επιτρέπεται να εκφορτώνουν ή να μεταφορτώνουν οποιαδήποτε είδη ιχθύων τα οποία υπόκεινται σε μέτρα διατήρησης της CCAMLR, τα οποία δυνατόν να μεταφέρουν αποδείξεις ότι τα ψάρια αλιεύθηκαν σύμφωνα με τα εν λόγω μέτρα και τις απαιτήσεις της σύμβασης.

Άρθρο 34**Πληροφορίες σχετικά με σκάφη μη συμβαλλόμενου μέρους**

1. Κράτος μέλος, το οποίο εντοπίζει σκάφος μη συμβαλλόμενου μέρους, ή το οποίο απαγορεύει την είσοδο σε λιμένα, την εκφόρτωση ή τη μεταφόρτωση βάσει των άρθρων 32 και 33, επιχειρεί να ενημερώσει το σκάφος που θεωρείται ότι υπονομεύει τους στόχους της σύμβασης και να διαβιβάσει την πληροφορία αυτή σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, στην CCAMLR και στο κράτος σημαίας του σκάφους.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν αμελλητί στην Επιτροπή τις πληροφορίες σχετικά με τους εντοπισμούς, την απαγόρευση πρόσβασης σε λιμένα, την απαγόρευση των εκφορτώσεων ή μεταφορτώσεων καθώς και τα αποτελέσματα όλων των επιθεωρήσεων που διεξάχθηκαν σε λιμένες τους, καθώς και οποιαδήποτε μεταγενέστερα μέτρα τα οποία λήφθηκαν σχετικά με το εν λόγω σκάφος. Η Επιτροπή διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές αμελλητί στην CCAMLR.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλλουν οποτεδήποτε στην Επιτροπή προκειμένου να διαβιβαστούν αμελλητί στην CCAMLR, οποιοσδήποτε πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες ενδεχομένως να βοηθήσουν στην ταυτοποίηση σκαφών μη συμβαλλόμενου μέρους, τα οποία ενδεχομένως να διεξάγουν αλιευτικές δραστηριότητες ΙΥΥ στην ζώνη της σύμβασης.

4. Η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη κάθε έτος τα σκάφη μη συμβαλλόμενου μέρους που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ που έχει εγκριθεί από την CCAMLR.

Άρθρο 35**Μέτρα σχετικά με σκάφη μη συμβαλλόμενου μέρους**

Το άρθρο 30 παράγραφοι 1, 2 και 3, εφαρμόζεται κατ' αναλογία στα σκάφη μη συμβαλλόμενου μέρους που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σκαφών ΙΥΥ του άρθρου 34 παράγραφος 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36

Εφαρμογή

Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 και 27 θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 37 παράγραφος 2.

Άρθρο 37

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2371/2002.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 4 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Η περίοδος του άρθρου 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι ένας μήνας.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 38

Κατάργηση

1. Καταργούνται οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 3943/90, (ΕΚ) αριθ. 66/98 και (ΕΚ) αριθ. 1721/1999.

2. Οι αναφορές στους καταργηθέντες κανονισμούς θεωρούνται ως αφορώσες τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 39

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. WALSH

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 602/2004 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Μαρτίου 2004

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 850/98 ως προς την προστασία κοραλλιογενών υφάλων βαθέων υδάτων από τις επιπτώσεις της αλιείας με τράτες σε περιοχή βορειοδυτικής της Σκωτίας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 37,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής⁽²⁾ ορίζει ότι η κοινή αλιευτική πολιτική εφαρμόζει την προληπτική προσέγγιση λαμβάνοντας μέτρα για την ελαχιστοποίηση της επίπτωσης των αλιευτικών δραστηριοτήτων στα θαλάσσια οικοσυστήματα.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 850/98 του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 1998, για τη διατήρηση των αλιευτικών πόρων μέσω τεχνικών μέτρων προστασίας των νεαρών θαλάσσιων οργανισμών⁽³⁾ επιβάλλει περιορισμούς στη χρήση συρόμενων εργαλείων βεντικής αλιείας.
- (3) Σύμφωνα με πρόσφατες επιστημονικές εκθέσεις, και ιδίως εκθέσεις του Διεθνούς Συμβουλίου για την Εξερεύνηση της Θάλασσας, βρέθηκαν και χαρτογραφήθηκαν συσσωματώματα από κοράλλια βαθών υδάτων (*Lophelia pertusa*) σε περιοχή βορειοδυτικής της Σκωτίας, που εμπίπτει στη δικαιοδοσία του Ηνωμένου Βασιλείου. Τα συσσωματώματα αυτά, γνωστά ως «υψώματα Ντάργουιν» («Darwin Mounds»), φαίνεται να είναι σε καλά διατηρημένη κατάσταση, φέρουν όμως σημεία που δείχνουν ότι έχουν υποστεί ζημιές λόγω αλιευτικών δραστηριοτήτων με τράτες βυθού.
- (4) Οι επιστημονικές εκθέσεις δείχνουν ότι οι εν λόγω τύποι συσσωματωμάτων συνιστούν οικοτόπους που φιλοξενούν σημαντικές και πολυποικίλες βιολογικές κοινότητες. Οι οικοτόποι θεωρούνται από τους σχετικούς κύκλους ως χρήζοντες προστασία κατά προτεραιότητα. Ειδικότερα, η σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού («σύμβαση OSPAR») συμπεριέλαβε πρόσφατα τους κοραλλιογενείς υφάλους βαθών υδάτων σε κατάλογο οικοτόπων που απειλούνται με εξαφάνιση.

- (5) Η οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας⁽⁴⁾ περιλαμβάνει τους υφάλους στους φυσικούς οικοτόπους κοινοτικού ενδιαφέροντος, η διατήρηση των οποίων απαιτεί τον προσδιορισμό ειδικών περιοχών διατήρησης. Το Ηνωμένο Βασίλειο εξέφρασε επίσημα την πρόθεσή του να ορίσει τα υψώματα Ντάργουιν ως ειδική περιοχή διατήρησης με στόχο την προστασία του εν λόγω είδους οικοτόπου, τηρώντας τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία αυτή.
- (6) Σύμφωνα με επιστημονικά στοιχεία, η αποκατάσταση των ζημιών από τα συρόμενα δίχτυα βυθού στα κοράλλια είναι είτε αδύνατη είτε δυσχερέστατη και αργή. Ως εκ τούτου, ενδείκνυται να απαγορευθεί η χρήση τρατών βυθού και παρομοίων εργαλείων στην περιοχή που περιβάλλει τα υψώματα Ντάργουιν.
- (7) Επομένως, θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 850/98,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 850/98, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Απαγορεύεται η χρήση τρατών βυθού και παρόμοιων συρόμενων δικτύων από πλοία που έρχονται σε επαφή με τον θαλάσσιο βυθό στην περιοχή που οριοθετείται από γραμμή συνδέουσα τις κατωτέρω συντεταγμένες:

Γεωγραφικό πλάτος 59° 54' Β	γεωγραφικό μήκος 6° 55' Δ
Γεωγραφικό πλάτος 59° 47' Β	γεωγραφικό μήκος 6° 47' Δ
Γεωγραφικό πλάτος 59° 37' Β	γεωγραφικό μήκος 6° 47' Δ
Γεωγραφικό πλάτος 59° 37' Β	γεωγραφικό μήκος 7° 39' Δ
Γεωγραφικό πλάτος 59° 45' Β	γεωγραφικό μήκος 7° 39' Δ
Γεωγραφικό πλάτος 59° 54' Β	γεωγραφικό μήκος 7° 25' Δ.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 23 Αυγούστου 2004.

⁽¹⁾ Γνώμη που δόθηκε στις 10 Φεβρουαρίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59.

⁽³⁾ ΕΕ L 125 της 27.4.1998, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό 973/2001 (ΕΕ L 137 της 19.5.2001, σ. 1).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. WALSH

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 603/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του.

- (2) Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Απριλίου 2004.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1947/2002 (ΕΕ L 299 της 1.11.2002, σ. 17).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2004, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(σε EUR/100 χιλιόγραμμα)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
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⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2081/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 313 της 28.11.2003, σ. 11). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 604/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Μαρτίου 2004

όσον αφορά την κοινοποίηση στοιχείων στον τομέα του καπνού, αρχής γενομένης από τη συγκομιδή 2000

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη:

Άρθρο 1

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τα στοιχεία που αναγράφονται στα παραρτήματα I, II και III σύμφωνα με τις προθεσμίες που αναγράφονται στα παραρτήματα αυτά.

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, για την κοινή οργάνωση αγοράς του ακατέργαστου καπνού ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2319/2003 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 21,

Τα στοιχεία αυτά πρέπει να παρέχονται ανά συγκομιδή και ανά ομάδα ποικιλιών.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Άρθρο 2

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2636/1999 της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 1999, όσον αφορά την κοινοποίηση στοιχείων στον τομέα του καπνού, αρχής γενομένης από τη συγκομιδή 2000 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1771/93 ⁽³⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα κατά τρόπο ουσιαστικό ⁽⁴⁾. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση του εν λόγω κανονισμού.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι επιχειρηματίες να τους παρέχουν τις αναγκαίες πληροφορίες εντός των κατάλληλων προθεσμιών.

Άρθρο 3

(2) Πρέπει να προσδιοριστούν τα στοιχεία που κοινοποιούνται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92 και οι κανονισμοί που εγκρίθηκαν για την εφαρμογή του.

Τα αποθέματα των επιχειρήσεων πρώτης μεταποίησης πρέπει να κοινοποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III.

Άρθρο 4

(3) Για λόγους ορθής διοικητικής λειτουργίας, πρέπει να συγκεντρωθούν τα στοιχεία αυτά και να καθοριστεί χρονοδιάγραμμα για τη διαβίβασή τους.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2636/1999 καταργείται.

Οι αναφορές στον καταργούμενο κανονισμό θεωρούνται ότι γίνονται στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα V.

Άρθρο 5

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης του καπνού,

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Romano PRODI

⁽¹⁾ ΕΕ L 215 της 30.7.1992, σ. 70.

⁽²⁾ ΕΕ L 345 της 31.12.2003, σ. 17.

⁽³⁾ ΕΕ L 323 της 15.12.1999, σ. 4.

⁽⁴⁾ Βλέπε παράρτημα IV.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Στοιχεία που κοινοποιούνται στην Επιτροπή, το αργότερο έως τις 31 Ιουλίου του αντίστοιχου έτους συγκομιδής

Συγκομιδή: Κράτος μέλος που υποβάλλει τη δήλωση:

Ομάδα ποικιλιών:

	Κράτος μέλος παραγωγής (το αυτό με το κράτος που υποβάλλει τη δήλωση)	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:
1. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΣ				
1.1. Αριθμός καταχωρηθεισών συμβάσεων καλλιέργειας				
1.2. Ποσότητα καπνού (σε τόνους) που αναφέρεται στις συμβάσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στο αναφερόμενο στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3. Συνολική επιφάνεια την οποία καλύπτουν οι συμβάσεις αυτές (σε εκτάρια)				
2. ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ				
2.1. Συνολικός αριθμός παραγωγών				
2.2. Αριθμός παραγωγών που είναι μέλη μιας ομάδας αναγνωρισμένης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98				
3. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ				
3.1. Αριθμός επιχειρήσεων πρώτης μεταποίησης που έχουν συνάψει συμβάσεις καλλιέργειας				
4. ΤΙΜΕΣ				
4.1. Μέγιστη συμφωνηθείσα τιμή ανά χιλιόγραμμο σε συνάλλαγμα, δίχως φόρους ή άλλους δασμούς, όπως προκύπτει από τις συμβάσεις καλλιέργειας με μνεία της ποσότητας αναφοράς	(σε εθνικό νόμισμα)	(²)	(²)	(²)
4.2. Ελάχιστη συμφωνηθείσα τιμή ανά χιλιόγραμμο σε συνάλλαγμα, δίχως φόρους ή άλλους δασμούς, όπως προκύπτει από τις συμβάσεις καλλιέργειας με μνεία της ποσότητας αναφοράς				

(¹) Το στοιχείο αυτό μπορεί να τροποποιηθεί πριν από τις 30 Ιουνίου του έτους που έπεται της συγκομιδής για να ληφθούν υπόψη οι ποσότητες που καλύπτονται από τις τροποποιητικές συμβάσεις, κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98.

(²) Για τις συμβάσεις ανάμεσα σε δύο κράτη μέλη, να διευκρινίζεται το νόμισμα το οποίο προβλέπεται από τη σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στοιχεία που μεταβιβάζονται στην Επιτροπή μηνιαίως από τις 30 Σεπτεμβρίου του αντίστοιχου έτους συγκομιδής

Σωρευτικά στοιχεία για την εν λόγω συγκομιδή.

Συνοπτική έκθεση που διαβιβάζεται στην Επιτροπή, το αργότερο στις 30 Ιουνίου του έτους που έπεται του έτους συγκομιδής.

Συγκομιδή:

Κράτος μέλος που υποβάλλει τη δήλωση:

Ομάδα ποικιλιών:

Κατάσταση την τελευταία ημέρα του μήνα που προηγείται
εκείνου κατά τον οποίο έγινε η κοινοποίηση

Μήνας:

	Κράτος μέλος παραγωγής (το αυτό με το κράτος που υποβάλλει τη δήλωση)	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:	Κράτος μέλος παραγωγής Όνομα:
1. Παραδιδόμενη ποσότητα (σε τόνους)				
1.1. Συνολική ποσότητα ακατέργαστου καπνού η οποία ανταποκρίνεται στην ελάχιστη ποιότητα, που παραδίδεται στις επιχειρήσεις εμπορικής επεξεργασίας και στο αναφερόμενο στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98				
1.2. Ποσότητα ακατέργαστου καπνού η οποία ανταποκρίνεται στην ελάχιστη ποιότητα, που παραδίδεται στις επιχειρήσεις εμπορικής επεξεργασίας από τις ομάδες παραγωγών και στο αναφερόμενο στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98 ποσοστό υγρασίας				
2. Πραγματική ποσότητα ακατέργαστου καπνού (σε τόνους) η οποία ανταποκρίνεται στην ελάχιστη παραδιδόμενη ποιότητα, χωρίς προσαρμογή του βάρους συναρτήσει του ποσοστού υγρασίας				
3. Υπολογισμός των ποσοτήτων που μένει να παραδοθούν (σε τόνους)				
4. Μέση τιμή ανά χιλιόγραμμο, σταθμιζόμενη ⁽²⁾ βάσει των ποσοτήτων που παραδίδονται χωρίς φόρους ή άλλες επιβαρύνσεις, η οποία καταβάλλεται πράγματι από τις επιχειρήσεις εμπορικής επεξεργασίας	(σε εθνικό νόμισμα)	(¹)	(¹)	(¹)

(¹) Για τις συμβάσεις μεταξύ δύο κρατών μελών να διευκρινίζεται το νόμισμα το οποίο προβλέπεται από τη σύμβαση.

(²) Μέθοδος υπολογισμού: $[(\text{άθροισμα } (QL \times PP)) / QT]$ = σταθμισμένη μέση τιμή.

QL είναι η παραδιδόμενη ποσότητα ανά παρτίδα και PP η ποσότητα αγοράς για κάθε παρτίδα για τη σχετική ομάδα. QT είναι το συνολικό ποσό των ποσοτήτων που παραδίδονται στις επιχειρήσεις εμπορικής επεξεργασίας για μία ομάδα ποικιλιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Στοιχεία που διαβιβάζονται στην Επιτροπή την τελευταία ημέρα του μήνα που έπεται κάθε τριμήνου ⁽¹⁾

Εξέλιξη των αποθεμάτων (σε τόνους) που κρατούνται στις εγκαταστάσεις των πρώτων μεταποιητών

Κράτος μέλος που υποβάλλει τη δήλωση:

Ημερομηνία της δήλωσης:

Ομάδα ποικιλιών	Αντίστοιχη συγκομιδή	Έξοδοι κατά τη διάρκεια του προηγούμενου τριμήνου με προορισμό την αγορά της Κοινότητας	Έξοδοι κατά τη διάρκεια του προηγούμενου τριμήνου με προορισμό την αγορά της τρίτων χωρών	Κατάσταση του αποθέματος την τελευταία ημέρα του προηγούμενου τριμήνου

⁽¹⁾ Οι τριμηνιαίες προθεσμίες είναι:

- η 30ή Απριλίου για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Μαρτίου,
- η 31η Ιουλίου για την περίοδο από την 1η Απριλίου έως τις 30 Ιουνίου,
- η 31η Οκτωβρίου για την περίοδο από την 1η Ιουλίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου,
- η 31η Ιανουαρίου για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Καταργούμενος κανονισμός με τις διαδοχικές τροποποιήσεις του

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2636/1999 της Επιτροπής	(ΕΕ L 323 της 15.12.1999, σ. 4)
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1639/2000 της Επιτροπής	(ΕΕ L 187 της 26.7.2000, σ. 39)
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 384/2001 της Επιτροπής	(ΕΕ L 57 της 27.2.2001, σ. 16)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2636/1999	Παρών κανονισμός
Άρθρα 1, 2 και 3	Άρθρα 1, 2 και 3
Άρθρο 4	—
—	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Παραρτήματα I, II και III	Παραρτήματα I, II και III
—	Παράρτημα IV
—	Παράρτημα V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 605/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για παρέκκλιση για το έτος 2004 από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1518/2003 όσον αφορά τις ημερομηνίες εκδόσεως των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του χοιρείου κρέατος

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2759/75 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1975, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς στον τομέα του χοιρείου κρέατος ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2, το άρθρο 13 παράγραφος 12 και το άρθρο 22,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1518/2003 της Επιτροπής, της 28 Αυγούστου 2003 ⁽²⁾, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του χοιρείου κρέατος προβλέπει ότι τα πιστοποιητικά εξαγωγής εκδίδονται την Τετάρτη που έπεται της εβδομάδας κατά τη διάρκεια της οποίας έχουν κατατεθεί αιτήσεις χορηγήσεως πιστοποιητικών εφόσον δεν έχει ληφθεί κατά το διάστημα αυτό κανένα ειδικό μέτρο από την Επιτροπή.
- (2) Λαμβάνοντας υπόψη τις αργίες του έτους 2004 και την ακανόνιστη δημοσίευση της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τις ημέρες αυτές, διαπιστώνεται ότι η προθεσμία αυτή είναι πολύ μικρή για να διασφαλιστεί ορθή διαχείριση της αγοράς και συνεπώς πρέπει να παραταθεί.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

- (3) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισεως χοιρείου κρέατος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1518/2003 τα πιστοποιητικά εκδίδονται στις ημερομηνίες που αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα εφόσον πριν από αυτές τις ημερομηνίες εκδόσεως δεν έχει ληφθεί κανένα από τα ειδικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του εν λόγω άρθρου:

Περίοδος κατάθεσης των αιτήσεων πιστοποιητικών	Ημερομηνία εκδόσεως
από 5 έως 9 Απριλίου 2004	15 Απριλίου 2004
από 24 έως 28 Μαΐου 2004	3 Ιουνίου 2004
από 25 έως 29 Οκτωβρίου 2004	5 Νοεμβρίου 2004

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 282 της 1.11.1975, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1365/2000 (ΕΕ L 156 της 29.6.2000, σ. 5).

⁽²⁾ ΕΕ L 217 της 29.8.2003, σ. 35· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 130/2004 (ΕΕ L 19 της 27.1.2004, σ. 14).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 606/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 174/1999 όσον αφορά τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί κοινής οργάνωσης των αγορών στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 14,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 174/1999 της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 1999, για τον καθορισμό των ειδικών λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 804/68 του Συμβουλίου όσον αφορά τα πιστοποιητικά εξαγωγής και των επιστροφών κατά την εξαγωγή στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων⁽²⁾ καθορίζει τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής.

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 67/2004 της Επιτροπής, της 15ης Ιανουαρίου 2004, για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 174/1999 όσον αφορά τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων⁽³⁾ περιόρισε τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής μέχρι τις 30 Απριλίου 2004. Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη τεθεί πλήρως σε εφαρμογή τα απαιτούμενα μέτρα για τη διαχείριση των επιστροφών κατά την εξαγωγή στο πλαίσιο της νέας κατάστασης της αγοράς γαλακτοκομικών προϊόντων που θα δημιουργηθεί με την προσχώρηση στην Κοινότητα, την 1η Μαΐου 2004, της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λεττονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, είναι αναγκαίο να διασφαλισθεί η συνέχεια των αιτήσεων για την έκδοση πιστοποιητικών εξαγωγής μετά τις 31 Μαρτίου 2004 και να διατηρηθεί το όριο λήξεως της περιόδου ισχύος τους. Εντούτοις, για να μη διακυβευτεί η επιτυχής λειτουργία του νέου συστήματος δημοπρασίας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 580/2004 για τη θέσπιση δημοπρασίας σχετικά με τις επιστροφές κατά την εξαγωγή που αφορούν ορισμένα γαλακτοκομικά προϊόντα⁽⁴⁾, ο περιορισμός αυτός δεν θα πρέπει να ισχύει για τα πιστοποιητικά εξαγωγής που εκδίδονται στο πλαίσιο αυτό.

(3) Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις της προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λεττονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας την 1η Μαΐου 2004, με την επιφύλαξη της έναρξης ισχύος της πράξης προσχώρησης του 2003, στην κοινοτική αγορά γάλακτος, καθώς και η ανάγκη παρακολούθησης των εξελίξεων τόσο στην κοινοτική όσο και στην παγκόσμια αγορά. Είναι, συνεπώς, σκόπιμο να επιτραπεί παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 174/1999 και να προβλεφθεί ότι η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής γαλακτοκομικών προϊόντων για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση από τις 15 Απριλίου 2004 και εφεξής περιορίζεται μέχρι τις 30 Ιουνίου 2004.

(4) Η επιτροπή διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων δεν διατύπωσε γνώμη στην προθεσμία που όρισε ο πρόεδρος της,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 174/1999, η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής, με προκαθορισμό της επιστροφής, που ζητήθηκαν από την 1η έως τις 14 Απριλίου 2004 για τα προϊόντα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ) του εν λόγω άρθρου, λήγει στις 30 Απριλίου 2004.

2. Εντούτοις, η ισχύς των πιστοποιητικών εξαγωγής, με προκαθορισμό της επιστροφής, που ζητήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 580/2004 λήγει στις 30 Ιουνίου 2004.

Άρθρο 2

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 174/1999, η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εξαγωγής, με προκαθορισμό της επιστροφής, που ζητήθηκαν από τις 15 Απριλίου 2004 και εφεξής για τα προϊόντα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ) του εν λόγω άρθρου, λήγει στις 30 Ιουνίου 2004.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 160 της 26.6.1999, σ. 48· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 186/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 29 της 3.2.2004, σ. 6).

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 20 της 27.1.1999, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1948/2003 (ΕΕ L 287 της 5.11.2003, σ. 13).

⁽³⁾ ΕΕ L 10 της 16.1.2004, σ. 13.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 90 της 27.3.2004, σ. 58.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 607/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για την πρόβλεψη νέας κατανομής των δικαιωμάτων εισαγωγής δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 και για παρέκκλιση από τον κανονισμό αυτό

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1254/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, για την κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα του βοείου κρέατος ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 32 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2003, σχετικά με το άνοιγμα και τη διαχείριση εισαγωγικής δασμολογικής ποσόστωσης για κατεψυγμένο βόειο κρέας που προορίζεται για μεταποίηση (1η Ιουλίου 2003 — 30 Ιουνίου 2004) ⁽²⁾ έχει προβλέψει, για την περίοδο από 1ης Ιουλίου 2003 έως 30 Ιουνίου 2004, το άνοιγμα δασμολογικής ποσόστωσης 50 700 τόνων κατεψυγμένου βοείου κρέατος που προορίζεται για μεταποίηση. Οι διατάξεις του άρθρου 9 του εν λόγω κανονισμού προβλέπουν μια νέα κατανομή των μη χρησιμοποιηθεισών ποσοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχομένως την πραγματική χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων εισαγωγής στο τέλος Φεβρουαρίου 2004, όσον αφορά αντιστοίχως τα προϊόντα Α και τα προϊόντα Β.

(2) Εμπορευόμενος υπέβαλε αίτηση δικαιωμάτων εισαγωγής που αφορούσε 225 τόνους κρέατος για την παρασκευή προϊόντων Α δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003. Λόγω διοικητικού λάθους στο οποίο υπέπεσε ο αρμόδιος δανικός οργανισμός, η αίτηση του εμπορευόμενου αυτού, που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 αφορούσε μόνο 40 τόνους. Μόνο μετά το τέλος της διαδικασίας κατανομής των δικαιωμάτων εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 η σχετική εθνική διοίκηση διαπίστωσε το διενεργηθέν σφάλμα και πληροφόρησε την Επιτροπή. Για να μη τιμωρηθεί ο εμπορευόμενος που υπέβαλε την αίτησή του σωστά πρέπει να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για να επιτραπεί στον αρμόδιο δανικό οργανισμό να διορθώσει το διοικητικό λάθος με το κατάλληλο τρόπο. Συνεπώς, και κατά παρέκκλιση από το άρθρο 9 του προαναφερθέντος κανονισμού, πρέπει, πρώτον, να μειωθεί η συνολική ποσότητα που καθορίστηκε σύμφωνα με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, κατά ποσότητα που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των δικαιωμάτων εισαγωγής τα οποία θα μπορούσε να ελπίζει ότι θα λάβει ο εμπορευόμενος με βάση την αίτησή του και των δικαιωμάτων εισαγωγής που πραγματικά έλαβε και δεύτερον να προβλεφθεί ότι ο αρμόδιος δανικός οργανισμός δύναται να εκδώσει στο σχετικό εμπο-

ρευόμενο τα δικαιώματα εισαγωγής με βάση την αίτηση που είχε υποβάλει στο πλαίσιο του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003.

(3) Από το λάθος αυτό προκλήθηκε διοικητική καθυστέρηση, και πρέπει συνεπώς να προστεθεί συμπληρωματική προθεσμία στις ημερομηνίες αιτήσεως και ανακοινώσεως που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης βοείου κρέατος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003, ο αρμόδιος δανικός οργανισμός εξουσιοδοτείται να εκδώσει δικαιώματα εισαγωγής 72,199 τόνων στον εμπορευόμενο που είχε υποβάλει αίτηση δικαιωμάτων εισαγωγής που αφορούσαν 225 τόνους κρέατος αλλά λόγω λάθους ελήφθη υπόψη μόνο μέχρι ύψους 40 τόνων στο πλαίσιο του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003.

Άρθρο 2

1. Οι ποσότητες που θα κατανεμηθούν σε εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 ανέρχονται σε συνολικό ύψος 406,58 τόνων.

2. Η κατανομή που αναφέρεται στο άρθρο 9, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 πραγματοποιείται ως εξής:

— 321,20 τόνοι σε προϊόντα Α,

— 85,38 τόνοι σε προϊόντα Β.

Άρθρο 3

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1146/2003 ως προθεσμία υποβολής της αιτήσεως καθορίζεται η 7 Απριλίου 2004 και ως προθεσμία υποβολής της ανακοίνωσης ορίζεται η 16 Απριλίου 2004.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999 σ. 21· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1782/2003 (ΕΕ L 270 της 21.10.2003, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 28.6.2003, σ. 59.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 608/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για τη σήμανση των τροφίμων και των συστατικών τροφίμων με προσθήκη φυτοστερόλων, φυτοστερολεστέρων, φυτοστανόλων ή φυτοστανολεστέρων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2000, για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την επισήμανση, την παρουσίαση και τη διαφήμιση των τροφίμων ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/101/ΕΚ της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι φυτοστερόλες, οι φυτοστερολεστέρες, οι φυτοστανόλες και οι φυτοστανολεστέρες μειώνουν τα επίπεδα χοληστερόλης αλλά ενδέχεται επίσης να μειώσουν τα επίπεδα βήτα καροτενίου στο πλάσμα αίματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή ζήτησαν τη γνώμη της επιστημονικής επιτροπής τροφίμων (EET) σχετικά με τις επιπτώσεις της κατανάλωσης φυτοστερόλων, φυτοστερολεστέρων, φυτοστανόλων και φυτοστανολεστέρων από πολλαπλές πηγές.
- (2) Η επιστημονική επιτροπή ατροφίμων (EET), στη γνώμη της, «Γενική γνώμη σχετικά με τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της λήψης αυξημένων επιπέδων φυτοστερόλων από πολλαπλές διαιτητικές πηγές, με ιδιαίτερη προσοχή στις επιπτώσεις του βήτα καροτενίου», της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, επιβεβαίωσε την ανάγκη επισήμανσης των φυτοστερόλων, φυτοστερολεστέρων, φυτοστανόλων και φυτοστανολεστέρων σύμφωνα με την απόφαση 2000/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 24ης Ιουλίου 2000, για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας αλειμμάτων κίτρινου λίπους με προσθήκη εστέρων φυτοστερόλης ως νέου τροφίμου ή νέου συστατικού τροφίμων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 258/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾. Η EET ανέφερε επίσης ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχει πρόσθετη ωφέλεια από τη λήψη άνω των 3 g ημερησίως και ότι η κατανάλωση μεγάλης ποσότητας ενδέχεται να προξενήσει ανεπιθύμητες συνέπειες και επομένως κρίνεται καλό να αποφεύγεται η ημερήσια κατανάλωση άνω των 3 g φυτικής στερόλης.
- (3) Κατά συνέπεια, τα προϊόντα που περιέχουν φυτοστερόλες/φυτοστανόλες πρέπει να παρουσιάζονται σε απλές μερίδες που περιέχουν, κατ' ανώτατο όριο, είτε 3 g είτε 1 g φυτοστερόλων/φυτοστανόλων, υπολογιζόμενων ως ελεύθερων φυτοστερόλων/φυτοστανόλων. Σε αντίθετη περίπτωση, πρέπει να υπάρχει εμφανής ένδειξη της ποσότητας που συνιστά μια κανονική μερίδα του τροφίμου, εκφραζόμενη σε g ή σε ml, και του ποσοστού των φυτοστερόλων/φυτοστανόλων, υπολογιζόμενων ως ελεύθερων φυτοστερόλων/φυτοστανόλων, που περιέχει μια τέτοια μερίδα. Σε κάθε περίπτωση, η σύνθεση και η σήμανση των προϊόντων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει στους χρήστες να περιορίζουν

εύκολα την ημερήσια κατανάλωσή τους σε 3 g φυτοστερόλων/φυτοστανόλων κατ' ανώτατο όριο, μέσω της χρησιμοποίησης είτε μιας μερίδας που περιέχει 3 g κατ' ανώτατο όριο, είτε τριών μερίδων που περιέχουν 1 g κατ' ανώτατο όριο.

- (4) Για να διευκολύνεται η κατανόηση εκ μέρους των καταναλωτών είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί στη σήμανση η λέξη «phyto»(φυτο-) με τη λέξη «plant»(φυτο-) (σ.τ.μ. στην ελληνική γλώσσα δεν υπάρχει διαφορά).
- (5) Η απόφαση 2000/500/ΕΚ επιτρέπει την προσθήκη ορισμένων φυτοστερολεστέρων στα αλείμματα κίτρινου λίπους. Η απόφαση ορίζει ειδικές απαιτήσεις για τη σήμανση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προϊόν απευθύνεται στην ομάδα-στόχο, δηλαδή στα άτομα που επιθυμούν να μειώσουν τα επίπεδα χοληστερόλης στο αίμα.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο παρόν κανονισμός εφαρμόζεται για τα τρόφιμα και τα συστατικά τροφίμων στα οποία έχουν προστεθεί φυτοστερόλες, φυτοστερολεστέρες, φυτοστανόλες ή φυτοστανολεστέρες.

Άρθρο 2

Για λόγους σήμανσης, οι λέξεις phytosterol (φυτοστερόλη), phytosterol ester (φυτοστερολεστέρας), phytostanol (φυτοστανόλη) και phytostanolester (φυτοστανολεστέρας) θα αναφέρονται, αντίστοιχα, με τους όρους «plantsterol», «plantsterol ester», «plantstanol» ή «plantstanol ester» (σ.τ.μ. στην ελληνική γλώσσα δεν υπάρχει διαφορά) στον ενικό ή στον πληθυντικό, ανάλογα με την περίπτωση.

Με την επιφύλαξη άλλων απαιτήσεων του κοινοτικού ή του εθνικού δικαίου για τη σήμανση των τροφίμων, η σήμανση των τροφίμων ή συστατικών τροφίμων στα οποία έχουν προστεθεί φυτοστερόλες, φυτοστερολεστέρες, φυτοστανόλες ή φυτοστανολεστέρες πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. στο ίδιο οπτικό πεδίο με το όνομα τουπωλούμενου προϊόντος πρέπει να αναγράφονται, καθαρά και ευανάγνωστα, οι λέξεις: «με προσθήκη φυτοστερόλων/φυτοστανόλων»·
2. το ποσοστό των περιεχομένων πρόσθετων φυτοστερόλων, φυτοστερολεστέρων, φυτοστανόλων ή φυτοστανολεστέρων (εκφραζόμενο σε % ή ως γραμμάρια ελεύθερων φυτοστερόλων/φυτοστανόλων ανά 100 g ή 100 ml του τροφίμου) αναγράφεται στον κατάλογο των συστατικών·

⁽¹⁾ ΕΕ L 109 της 6.5.2000, σ. 29.⁽²⁾ ΕΕ L 308 της 25.11.2003, σ. 15.⁽³⁾ ΕΕ L 200 της 8.8.2000, σ. 59.

3. αναφέρεται η πληροφορία ότι το προϊόν απευθύνεται αποκλειστικά στα άτομα που επιθυμούν να μειώσουν το επίπεδο της χοληστερόλης στο αίμα·
4. αναφέρεται η πληροφορία ότι οι ασθενείς που λαμβάνουν φάρμακα για τη μείωση της χοληστερόλης πρέπει να καταναλώνουν το προϊόν υπό ιατρική παρακολούθηση·
5. αναγράφεται καθαρά και ευανάγνωστα ότι το προϊόν ενδέχεται να μην είναι κατάλληλο για τη διατροφή των εγκύων και των θηλαζουσών γυναικών και των παιδιών ηλικίας κάτω των πέντε ετών·
6. περιλαμβάνεται η υπόδειξη ότι το προϊόν πρέπει να χρησιμοποιείται στο πλαίσιο μιας υγιούς διατροφής που περιλαμβάνει την τακτική κατανάλωση φρούτων και λαχανικών (τα οποία βοηθούν στη διατήρηση των επιπέδων καροτινοειδών)·
7. στο ίδιο σημείο όπου αναγράφεται η πληροφορία που ορίζει το σημείο 3 ανωτέρω, αναφέρεται η πληροφορία ότι πρέπει να αποφεύγεται η ημερήσια κατανάλωση άνω των 3 g πρόσθετων φυτοστερόλων/φυτοστανόλων·

8. παρέχεται ορισμός της μερίδας του συγκεκριμένου τροφίμου ή συστατικού τροφίμων (κατά προτίμηση σε g ή ml) με αναφορά του ποσοστού φυτοστερόλης/φυτοστανόλης που περιέχει κάθε μερίδα.

Άρθρο 3

Τα τρόφιμα και συστατικά τροφίμων με προσθήκη φυτοστανολεστέρων που ήδη κυκλοφορούν στην αγορά της Κοινότητας ή τα «αλείμματα κίτρινου λίπους με προσθήκη εστέρων φυτοστερόλης» που επιτρέπονται σύμφωνα με την απόφαση 2000/500/ΕΚ και παράγονται από τον έκτο μήνα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις σήμανσης του άρθρου 2.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή

David BYRNE

Μέλος της Επιτροπής

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 609/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Μαρτίου 2004

για καθορισμό της επιστροφής στην παραγωγή για τη λευκή ζάχαρη που χρησιμοποιείται από τη χημική βιομηχανία

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 2001, για την κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα της ζάχαρης ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 προβλέπει ότι μπορεί να αποφασιστεί να χορηγηθούν επιστροφές στην παραγωγή για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία α) και στ), για τα σιρόπια που αναφέρονται στην ίδια παράγραφο στοιχείο δ), καθώς και για την χημικώς καθαρή φρουκτόζη (λεβουλόζη) η οποία υπάγεται στη διάκριση ΣΟ 1702 50 00 ως ενδιάμεσο προϊόν, τα οποία ευρίσκονται σε μια από τις καταστάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 της συνθήκης και χρησιμοποιούνται στην παρασκευή ορισμένων προϊόντων της χημικής βιομηχανίας.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1265/2001 της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2001, για καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφής στην παραγωγή για ορισμένα προϊόντα του τομέα της ζάχαρης που χρησιμοποιούνται στη χημική βιομηχανία ⁽²⁾ καθόρισε τους κανόνες για τον καθορισμό των επιστροφών στην παραγωγή, καθώς επίσης και τα χημικά προϊόντα των οποίων η παρασκευή επιτρέπει τη χορήγηση επιστροφής στην παραγωγή για τα υπόψη βασικά προϊόντα τα οποία χρησιμοποιούνται γι' αυτή την παρασκευή. Τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1265/2001 προβλέπουν ότι η επιστροφή στην παραγωγή που ισχύει για την ακατέργαστη ζάχαρη, τα σιρόπια σακχαρόζης και την ισογλυκόζη ως έχει, προκύπτει από την επιστροφή που καθορίζεται για τη λευκή ζάχαρη, σύμφωνα με μέθοδο υπολογισμού ξεχωριστή για καθένα από τα βασικά προϊόντα.

- (3) Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1265/2001 προβλέπει ότι η επιστροφή στην παραγωγή για τη λευκή ζάχαρη καθορίζεται μηνιαίως για τις περιόδους με έναρξη την 1η εκάστου μηνός. Η επιστροφή μπορεί να τροποποιείται στο μεταξύ διάστημα, εάν μεταβληθούν σημαντικά οι τιμές της κοινοτικής ζάχαρης ή/και της ζάχαρης στην παγκόσμια αγορά. Η εφαρμογή των προαναφερόμενων διατάξεων οδηγεί στον καθορισμό της επιστροφής στην παραγωγή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1, για την εμφανιζόμενη στο άρθρο αυτό περίοδο.
- (4) Ως επακόλουθο της τροποποίησης του ορισμού της λευκής ζάχαρης και της ακατέργαστης ζάχαρης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001, οι αρωματισμένες ζάχαρες ή οι ζάχαρες στις οποίες έχουν προστεθεί χρωστικές ή άλλες ουσίες δεν θεωρούνται πλέον ότι υπάγονται στους ορισμούς αυτών και τοιούτοτρόπως θεωρούνται ως «άλλες ζάχαρες». Πάντως, βάσει του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1265/2001, τα ανωτέρω είδη ζάχαρης δικαιούνται, ως βασικά προϊόντα, επιστροφής στην παραγωγή. Θα πρέπει εφεξής να προβλεφθεί, για τον καθορισμό της επιστροφής στην παραγωγή που εφαρμόζεται στα προϊόντα αυτά, μια μέθοδος υπολογισμού που θα αναφέρεται στην περιεκτικότητα τους σε σακχαρόζη.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης ζάχαρης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η επιστροφή στην παραγωγή για τη λευκή ζάχαρη που αναφέρεται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1265/2001 καθορίζεται σε 45,414 ευρώ ανά 100 kg καθαρού βάρους.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Απριλίου 2004.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 39/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 6 της 10.1.2004, σ. 16).

⁽²⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 63.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 610/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 31ης Μαρτίου 2004
για καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα του ρυζιού

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς ορύζης ⁽¹⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1503/96 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 1996, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95 του Συμβουλίου όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα του ρυζιού ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95 προβλέπει ότι, κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού, εισπράττονται οι δασμοί του κοινού δασμολογίου. Εντούτοις, για τα προϊόντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου, ο δασμός κατά την εισαγωγή ισούται με την τιμή παρέμβασης που ισχύει για τα προϊόντα αυτά κατά την εισαγωγή προσαυξημένος κατά ένα ορισμένο ποσοστό ανάλογα εάν αφορά αποφλοιωμένο ή λευκασμένο ρύζι, από τον οποίο αφαιρείται η τιμή κατά την εισαγωγή, εφόσον ο δασμός δεν υπερβαίνει το συντελεστή του κοινού δασμολογίου.
- (2) Δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95, οι τιμές cif κατά την εισαγωγή υπολογίζονται με βάση τις αντιπροσωπευτικές τιμές για το εν λόγω προϊόν στη διεθνή αγορά ή στην κοινοτική αγορά εισαγωγής του προϊόντος.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1503/96 έχει καθορίσει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95 όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα του ρυζιού.

- (4) Οι δασμοί κατά την εισαγωγή εφαρμόζονται έως ότου ισχύει νέος καθορισμός. Εξακολουθούν επίσης να ισχύουν, εάν δεν διατίθεται καμία τιμή στην πηγή αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1503/96 κατά τη διάρκεια των δύο εβδομάδων που προηγούνται του προσεχούς καθορισμού.
- (5) Για να καταστεί δυνατή η κανονική λειτουργία του καθεστώτος των δασμών κατά την εισαγωγή, πρέπει, για τον υπολογισμό αυτό, να ληφθούν υπόψη οι τιμές της αγοράς που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς.
- (6) Η εφαρμογή του δευτέρου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1503/96 οδηγεί στην προσαρμογή των δασμών κατά την εισαγωγή, οι οποίοι εφαρμόστηκαν από τις 15 Μαΐου 2003 από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 832/2003 της Επιτροπής ⁽³⁾, σύμφωνα με τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι δασμοί κατά την εισαγωγή στον τομέα του ρυζιού που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95 προσαρμόζονται σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1503/96 και καθορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, με βάση τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Απριλίου 2004.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 329 της 30.12.1995, σ. 18· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2002 (ΕΕ L 62 της 5.3.2002, σ. 27).

⁽²⁾ ΕΕ L 189 της 30.7.1996, σ. 71· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2294/2003 (ΕΕ L 340 της 24.12.2003, σ. 12).

⁽³⁾ ΕΕ L 120 της 15.5.2003, σ. 15.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Εισαγωγικοί δασμοί που εφαρμόζονται στο ρύζι και στα θραύσματα ρυζιού

(σε EUR/t)

Κωδικός ΣΟ	Εισαγωγικός δασμός ⁽²⁾				
	Τρίτες χώρες (εκτός ΑΚΕ και Μπα- γκλαντές) ⁽³⁾	ΑΚΕ ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	Μπαγκλαντές ⁽⁴⁾	Ρύζι Basmati Ινδίας και Πακιστάν ⁽⁵⁾	Αίγυπτος ⁽⁶⁾
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⁾ Για τις εισαγωγές ρυζιού καταγωγής και προελεύσεως κρατών ΑΚΕ, ο εισαγωγικός δασμός εφαρμόζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος που καθορίζεται από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 2286/2002 του Συμβουλίου (ΕΕ L 348 της 21.12.2002, σ. 5) και (ΕΚ) αριθ. 638/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 93 της 10.4.2003, σ. 3).

⁽²⁾ Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1706/98 οι εισαγωγικοί δασμοί δεν εφαρμόζονται στα προϊόντα καταγωγής των κρατών της Αφρικής, Καραϊβικής και Ειρηνικού, τα οποία εισάγονται απευθείας στο υπερπόντιο διαμέρισμα της Reunión.

⁽³⁾ Ο εισαγωγικός δασμός ρυζιού στο υπερπόντιο διαμέρισμα της Reunión καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3072/95.

⁽⁴⁾ Για τις εισαγωγές ρυζιού, εκτός των θραυσμάτων ρυζιού (κωδικός ΣΟ 1006 40 00), καταγωγής Μπαγκλαντές, ο εισαγωγικός δασμός εφαρμόζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος που καθορίζεται από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 3491/90 του Συμβουλίου (ΕΕ L 337 της 4.12.1990, σ. 1) και (ΕΟΚ) αριθ. 862/91 της Επιτροπής (ΕΕ L 88 της 9.4.1991, σ. 7), όπως τροποποιήθηκε.

⁽⁵⁾ Η εισαγωγή προϊόντων καταγωγής των υπερπόντιων χωρών και εδαφών απαλλάσσεται του εισαγωγικού δασμού σύμφωνα με το άρθρο 101 παράγραφος 1 της απόφασης 91/482/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 263 της 19.9.1991, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε.

⁽⁶⁾ Για το αποφλοιωμένο ρύζι της ποικιλίας Basmati, καταγωγής Ινδίας και Πακιστάν, μείωση 250 EUR/t [άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1503/96, όπως τροποποιήθηκε].

⁽⁷⁾ Δασμός που καθορίζεται στο κοινό δασμολόγιο.

⁽⁸⁾ Για τις εισαγωγές ρυζιού καταγωγής και προελεύσεως Αιγύπτου, ο εισαγωγικός δασμός εφαρμόζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος που καθορίζεται από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 2184/96 του Συμβουλίου (ΕΕ L 292 της 15.11.1996, σ. 1) και (ΕΚ) αριθ. 196/97 της Επιτροπής (ΕΕ L 31 της 1.2.1997, σ. 53).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υπολογισμός των εισαγωγικών δασμών στον τομέα του ρυζιού

	Τύπος Paddy	Τύπος Indica		Τύπος Japonica		Θραύσματα
		Αποφλοιωμένο	Λευκασμένο	Αποφλοιωμένο	Λευκασμένο	
1. Εισαγωγικός δασμός (EUR/τόνο)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Στοιχεία υπολογισμού:						
α) Τιμή cif Arag (EUR/τόνο)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
β) Τιμή fob (EUR/τόνο)	—	—	—	348,73	418,48	—
γ) Θαλάσσιοι ναύλοι (EUR/τόνο)	—	—	—	24,62	24,62	—
δ) Πηγή	—	USDA και opérateurs	USDA και opérateurs	Opérateurs	Opérateurs	—

(¹) Δασμός που καθορίζεται στο κοινό δασμολόγιο.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 611/2004 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 31ης Μαρτίου 2004
για τον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί κοινής οργάνωσης της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1249/96 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1996, περί λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 προβλέπει ότι κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού, εισπράττονται οι δασμοί του κοινού δασμολογίου. Εντούτοις, για τα προϊόντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, ο δασμός κατά την εισαγωγή ισούται με την τιμή παρεμβάσεως που ισχύει για τα προϊόντα αυτά κατά την εισαγωγή προσαυξημένη κατά 55 % και μειωμένη κατά την τιμή cif κατά την εισαγωγή που εφαρμόζεται στην εν λόγω αποστολή. Εντούτοις, ο δασμός αυτός δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει το δασμό του κοινού δασμολογίου.
- (2) Δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, οι τιμές cif κατά την εισαγωγή υπολογίζονται με βάση τις αντιπροσωπευτικές τιμές για το εν λόγω προϊόν στη διεθνή αγορά.

- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1249/96 έχει καθορίσει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 όσον αφορά τους δασμούς κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών.
- (4) Οι δασμοί κατά την εισαγωγή εφαρμόζονται έως ότου ισχύει νέος καθορισμός.
- (5) Για να καταστεί δυνατή η κανονική λειτουργία του καθεστώτος των δασμών κατά την εισαγωγή, πρέπει, για τον υπολογισμό αυτό, να ληφθούν υπόψη οι αντιπροσωπευτικές τιμές της αγοράς που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς.
- (6) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96 οδηγεί στον καθορισμό των δασμών κατά την εισαγωγή, σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι δασμοί κατά την εισαγωγή στον τομέα των σιτηρών που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 καθορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, με βάση τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Απριλίου 2004.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ 21· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 (ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 161 της 29.6.1996, σ 125· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1110/2003 (ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 12).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Δασμοί κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή των εμπορευμάτων	Δασμός κατά την εισαγωγή ⁽¹⁾ (σε EUR/τόνο)
1001 10 00	Σιτάρι σκληρό υψηλής ποιότητας	0,00
	μέσης ποιότητας	0,00
	βασικής ποιότητας	0,00
1001 90 91	Σιτάρι μαλακό που προορίζεται για σπορά	0,00
ex 1001 90 99	Σιτάρι μαλακό, εκλεκτής ποιότητας εκτός από εκείνο που προορίζεται για σπορά	0,00
1002 00 00	Σίκαλη	19,42
1005 10 90	Καλαμπόκι για σπορά εκτός από το υβρίδιο	23,89
1005 90 00	Καλαμπόκι εκτός από αυτό που προορίζεται για σπορά ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Σόργο σε κόκκους εκτός από το υβρίδιο που προορίζεται για σπορά	19,42

⁽¹⁾ Για τα εμπορεύματα που φθάνουν στην Κοινότητα από τον Ατλαντικό Ωκεανό ή μέσω της διώρυγας του Σουέζ [άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96] ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί μειώσεως των δασμών κατά:

- 3 EUR ανά τόνο εάν το λιμάνι βρίσκεται στην Μεσόγειο θάλασσα ή,
- 2 EUR ανά τόνο εάν το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται στην Ιρλανδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στη Δανία, στη Σουηδία, στη Φινλανδία ή από την πλευρά του Ατλαντικού της Ιβηρικής χερσονήσου.

⁽²⁾ Ο εισαγωγέας μπορεί να επωφεληθεί κατ' αποκοπή μειώσεως 24 ευρώ ανά τόνο όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στοιχεία υπολογισμού των δασμών

(περίοδος από τις 15.3.2004 έως τις 31.3.2004)

1. Μέσοι όροι κατά την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96:

Χρηματιστηριακές τιμές	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Προϊόν (% πρωτεΐνες έως 12 % υγρασία)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	μέσης ποιότητας (*)	χαμηλής ποιότητας (**)	US barley 2
Τιμή (EUR/τόνο)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Πριμοδότηση για τον Κόλπο (EUR/τόνο)	—	7,98	—	—	—	—
Πριμοδότηση για τις Μεγάλες Λίμνες (EUR/τόνο)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Αρνητική πριμοδότηση 10 EUR ανά τόνο [άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96].

(**) Αρνητική πριμοδότηση 30 EUR ανά τόνο [άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96].

(***) Θετική πριμοδότηση 14 EUR ανά τόνο ενσωματωμένη [άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96].

(****) Fob Duluth.

2. Μέσοι όροι κατά την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96:

Ναύλος/κόστος: Κόλπος του Μεξικού-Rotterdam: 33,83 EUR/τόνο. Μεγάλες Λίμνες-Rotterdam: 39,43 EUR/τόνο.

3. Επιδότησεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1249/96: 0,00 EUR/τόνο (HRW2)
-
- 0,00 EUR/τόνο (SRW2).

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 8ης Μαρτίου 2004

για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισίων της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας να κυρώσουν το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της εν λόγω σύμβασης ή να προσχωρήσουν σε αυτό, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

(2004/294/EK)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 61 στοιχείο γ) και το άρθρο 67, σε συνδυασμό με το άρθρο 300 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο και παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη του πρωτοκόλλου περί τροποποιήσεως της σύμβασης της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982 (στο εξής «σύμβαση των Παρισίων»), έγιναν με σκοπό τη βελτίωση των αποζημιώσεων που καταβάλλονται στα θύματα ζημιών που προκλήθηκαν από πυρηνικά ατυχήματα. Το πρωτόκολλο προβλέπει την αύξηση των ποσών της ευθύνης και την επέκταση του καθεστώτος αστικής ευθύνης στο χώρο της πυρηνικής ενέργειας στις περιβαλλοντικές ζημιές.
- (2) Στα ζητήματα που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή διεξήγαγε εξ ονόματος της Κοινότητας τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη του πρωτοκόλλου περί τροποποίησης της σύμβασης των Παρισίων, βάσει των διαπραγματευτικών οδηγιών του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2002. Ωστόσο, στις διαπραγματευτικές οδηγίες του Συμβουλίου δεν προβλεπόταν η διαπραγμάτευση της ρήτρας που θα επέτρεπε την προσχώρηση της Κοινότητας στο πρωτόκολλο.
- (3) Το πρωτόκολλο εγκρίθηκε οριστικά από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισίων. Το κείμενο του πρωτοκόλλου είναι σύμφωνο με τις διαπραγματευτικές οδηγίες του Συμβουλίου.

- (4) Η Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα στα θέματα της τροποποίησης του άρθρου 13 της σύμβασης των Παρισίων, στο μέτρο που η εν λόγω τροποποίηση επηρεάζει τους κανόνες που θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις ⁽²⁾. Τα κράτη μέλη διατηρούν τις αρμοδιότητές τους στους θεματικούς τομείς που καλύπτονται από το πρωτόκολλο, οι οποίοι δεν επηρεάζουν το κοινοτικό δίκαιο. Λόγω του αντικειμένου και του σκοπού του τροποποιητικού πρωτοκόλλου, η αποδοχή των ρυθμίσεων του πρωτοκόλλου που εμπίπτουν στις κοινοτικές αρμοδιότητες δεν είναι δυνατόν να διαχωρισθεί από τις ρυθμίσεις που υπάγονται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.
- (5) Το πρωτόκολλο περί τροποποιήσεως της σύμβασης των Παρισίων έχει ιδιαίτερη σημασία για τα συμφέροντα της Κοινότητας και των κρατών μελών της, επειδή επιτρέπει τη βελτίωση των αποζημιώσεων για τις ζημιές που προκαλούνται από πυρηνικά ατυχήματα.
- (6) Το πρωτόκολλο υπεγράφη από τα κράτη μέλη, που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισίων, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, στις 12 Φεβρουαρίου 2004, υπό την επιφύλαξη της ενδεχόμενης σύναψής του σε κάποια μεταγενέστερη ημερομηνία, βάσει της απόφασης 2003/882/EK του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (7) Στη σύμβαση των Παρισίων και το τροποποιητικό της πρωτόκολλο δεν μπορούν να συμμετάσχουν περιφερειακοί οργανισμοί. Εξαιτίας του γεγονότος αυτού, η Κοινότητα δεν είναι η ίδια σε θέση να υπογράψει και να κυρώσει το πρωτόκολλο, αλλά ούτε και να προσχωρήσει σε αυτό. Υπό τις περιστάσεις αυτές, δικαιολογείται να υπογράψουν, όπως κατ' εξαίρεση, τα κράτη μέλη το πρωτόκολλο, προς το συμφέρον της Κοινότητας.

⁽¹⁾ Συμφωνία της 26ης Φεβρουαρίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ L 12 της 16.1.2001, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 338 της 23.12.2003, σ. 32.

- (8) Τρία κράτη μέλη, η Αυστρία, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο, δεν είναι ωστόσο συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών. Δεδομένου ότι το πρωτόκολλο τροποποιεί τη σύμβαση των Παρισιών, ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από την εν λόγω σύμβαση να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν τους κανόνες αρμοδιότητας που προβλέπονται από την εν λόγω σύμβαση και ότι το πρωτόκολλο δεν τροποποιεί ουσιαστικά τους κανόνες αρμοδιότητας της προαναφερόμενης σύμβασης, δικαιολογείται αντικειμενικά να είναι αποδεκτές της παρούσας απόφασης μόνο τα κράτη μέλη που αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών. Κατά συνέπεια, η Αυστρία, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο θα συνεχίσουν να βασίζονται στους κοινοτικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 και να τους εφαρμόζουν στον τομέα τον οποίο καλύπτουν η σύμβαση των Παρισιών και το τροποποιητικό πρωτόκολλό της.
- (9) Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών θα πρέπει να υπογράψουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και υπό τους όρους που παρατίθενται στην παρούσα απόφαση, το πρωτόκολλο περί τροποποίησης της σύμβασης των Παρισιών. Η κύρωση ή η προσχώρηση αυτή δεν θίγει τη θέση της Αυστρίας, της Ιρλανδίας και του Λουξεμβούργου.
- (10) Κατά συνέπεια, η εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα περιοριστεί στα κράτη μέλη που είναι τη στιγμή αυτή συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών και δεν θίγει τη θέση της Αυστρίας, της Ιρλανδίας και του Λουξεμβούργου.
- (11) Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία δεσμεύονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 και συμμετέχουν ως εκ τούτου στην έκδοση της παρούσας απόφασης.
- (12) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου για τη θέση της Δανίας το οποίο προσαρτάται στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Δανία δεν συμμετέχει στην έκδοση της παρούσας απόφασης και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κοινότητας, τα κράτη μέλη που είναι τη στιγμή αυτή συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών υπογράφουν το πρωτόκολλο περί τροπο-

ποίησής της σύμβασης των Παρισιών, ή προσχωρούν σ' αυτό, υπό την επιφύλαξη της ενδεχόμενης σύναψής του σε κάποια μεταγενέστερη ημερομηνία και προς το συμφέρον της Κοινότητας. Η κύρωση ή η προσχώρηση αυτή δεν θίγει τη θέση της Αυστρίας, της Ιρλανδίας και του Λουξεμβούργου.

2. Το κείμενο του πρωτοκόλλου περί τροποποίησης της σύμβασης των Παρισιών επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

3. Ως «κράτη μέλη» νοούνται στην παρούσα απόφαση όλα τα κράτη μέλη, εκτός της Αυστρίας, της Δανίας, της Ιρλανδίας, και του Λουξεμβούργου.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να καταθέσουν ταυτόχρονα και εντός εύλογης προθεσμίας τα έγγραφά τους για την κύρωση του πρωτοκόλλου ή την προσχώρηση σε αυτό στη γενική γραμματεία του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, ει δυνατόν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2006.

2. Τα κράτη μέλη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης των Παρισιών προβαίνουν πριν από την 1η Ιουλίου 2006 σε ανταλλαγή πληροφοριών, στο πλαίσιο του Συμβουλίου, με την Επιτροπή, σχετικά με την ημερομηνία κατά την οποία αναμένουν ότι θα έχουν ολοκληρωθεί οι κοινοβουλευτικές διαδικασίες τους για την κύρωση ή την προσχώρηση. Η ημερομηνία και οι λεπτομέρειες της ταυτόχρονης κατάθεσης καθορίζονται επί αυτής της βάσεως.

Άρθρο 3

Κατά την κύρωση του τροποποιητικού πρωτοκόλλου της σύμβασης των Παρισιών ή της προσχώρησης σε αυτό τα κράτη μέλη ενημερώνουν εγγράφως τον γενικό γραμματέα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης ότι η κύρωση ή η προσχώρηση πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τους όρους της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Βρυξέλλες, 8 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. AHERN

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

για την τροποποίηση της σύμβασης της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982

ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, του Βασιλείου του Βελγίου, του Βασιλείου της Δανίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Νορβηγίας, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, του Βασιλείου της Σουηδίας, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ΟΤΙ είναι επιθυμητή η τροποποίηση της σύμβασης για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, η οποία είχε συναφθεί στο Παρίσι στις 29 Ιουλίου 1960, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Οργάνωσης Οικονομικής Συνεργασίας, που αποτελεί πλέον τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο που υπεγράφη στο Παρίσι στις 28 Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο που υπεγράφη στο Παρίσι στις 16 Νοεμβρίου 1982,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα εξής:

I.

Η σύμβαση της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982, τροποποιείται ως εξής:

A. Στο άρθρο 1 στοιχείο α), τα σημεία i) και ii) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «i) ως “πυρηνικό ατύχημα” νοείται κάθε γεγονός ή διαδοχική σειρά γεγονότων της αυτής προέλευσης, που προκαλούν πυρηνική ζημία·
- ii) ως “πυρηνική εγκατάσταση” νοούνται οι πυρηνικοί αντιδραστήρες, εξαιρουμένων των αντιδραστήρων που αποτελούν εξάρτημα οποιουδήποτε μεταφορικού μέσου. Τα εργοστάσια βιομηχανικής παραγωγής ή επεξεργασίας πυρηνικών ουσιών· τα εργοστάσια διαχωρισμού των ισotόπων του πυρηνικού καυσίμου· τα εργοστάσια επανεπεξεργασίας ακτινοβοληθέντων πυρηνικών καυσίμων· οι άλλες εγκαταστάσεις για την εναποθήκευση των πυρηνικών ουσιών, εκτός των εγκαταστάσεων που προορίζονται για την περιστασιακή εναποθήκευση των ουσιών αυτών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους· οι εγκαταστάσεις για τη διάθεση των πυρηνικών ουσιών· κάθε αντιδραστήρας, εργοστάσιο, μονάδα ή εγκατάσταση της μορφής αυτής, που είναι στη φάση του παροπλισμού τους· και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις αυτού του είδους στις οποίες υπάρχουν πυρηνικά καύσιμα ή ραδιενεργά προϊόντα ή απόβλητα, όπως προσδιορίζει η Διευθύνουσα Επιτροπή Πυρηνικής Ενέργειας του Οργανισμού (στο εξής “Διευθύνουσα Επιτροπή”), κατά διαστήματα· κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να προσδιορίζει ότι δύο ή περισσότερες πυρηνικές εγκαταστάσεις ενός φορέα εκμετάλλευσης οι οποίες βρίσκονται στον ίδιο τόπο εγκατάστασης πρέπει από κοινού να αντιμετωπίζονται ως ενιαία πυρηνική εγκατάσταση μαζί με τους άλλους χώρους σε εκείνο τον τόπο εγκατάστασης, στον οποίο διατηρούνται οι πυρηνικές ουσίες ή τα ραδιενεργά προϊόντα ή απόβλητα.»

B. Στο άρθρο 1 στοιχείο α), προστίθενται τα ακόλουθα τέσσερα σημεία vii), viii), ix) και x):

«vii) ως “πυρηνική ζημία” νοείται:

1. η απώλεια της ζωής ή η σωματική βλάβη ενός προσώπου,
2. η απώλεια ή η ζημία ενός περιουσιακού στοιχείου,

και καθέμία από τις ακόλουθες περιπτώσεις, στο βαθμό που προσδιορίζεται από το νόμο του αρμόδιου δικαστηρίου:

3. η οικονομική απώλεια που απορρέει από την απώλεια ή τη ζημία που αναφέρονται στα προαναφερόμενα σημεία 1 ή 2, στο μέτρο που δεν συμπεριλαμβάνονται στα προαναφερόμενα σημεία, εάν πλήττει κάποιο πρόσωπο το οποίο δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση αναφορικά με την εν λόγω απώλεια ή ζημία·
4. οι δαπάνες των μέτρων αποκατάστασης του περιβάλλοντος που έχει υποστεί βλάβες, εκτός εάν οι βλάβες αυτές είναι ασημαντές, εάν τα μέτρα αυτά λαμβάνονται πράγματι ή πρέπει να ληφθούν και στο βαθμό που οι δαπάνες δεν συμπεριλαμβάνονται στο προαναφερόμενο σημείο 2·
5. οι απώλειες εισοδήματος που είναι άμεση απόρροια κάθε χρήσης ή απόλαυσης του περιβάλλοντος, οι οποίες αποτελούν συνέπεια των σημαντικών ζημιών που επιφέρονται στο εν λόγω περιβάλλον, και στο μέτρο που δεν συμπεριλαμβάνονται στο προαναφερόμενο σημείο 2·
6. οι δαπάνες των προληπτικών μέτρων αντιμετώπισης και οι περαιτέρω απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται από τα μέτρα αυτά·

στην περίπτωση των προαναφερόμενων σημείων 1 έως 5, στο βαθμό που οι απώλειες ή οι ζημιές προκύπτουν ή είναι συνέπεια της ιονίζουσας ακτινοβολίας η οποία εκπέμπεται από οποιαδήποτε πηγή ραδιενέργειας εντός πυρηνικής εγκατάστασης ή οι οποίες εκπέμπονται από πυρηνικά καύσιμα ή ραδιενεργά προϊόντα ή απόβλητα που βρίσκονται εντός ή από πυρηνικές ουσίες η οποίες προέρχονται, έχουν την αφετηρία τους ή διαβιβάζονται σε πυρηνική εγκατάσταση, ανεξάρτητα από το εάν αυτό οφείλεται στις ραδιενεργές ιδιότητες της προαναφερόμενης ύλης ή εάν αποτελεί συνδυασμό των ραδιενεργών ιδιοτήτων που επενεργούν με τοξικές, εκρηκτικές ή άλλες επικίνδυνες ιδιότητες της ουσίας αυτής·

- viii) ως “μέτρα αποκατάστασης” νοούνται όλα τα εύλογα μέτρα τα οποία έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους στο οποίο ελήφθησαν τα μέτρα αυτά και σκοπός των οποίων είναι η αποκατάσταση ή η επανόρθωση των στοιχείων του περιβάλλοντος που έχουν υποστεί ζημία ή έχουν καταστραφεί ή η ένταξη, όπου αυτό εμφανίζεται εύλογο, των αντίστοιχων αυτών στοιχείων στο περιβάλλον. Η νομοθεσία του κράτους στο οποίο έχει συντελεσθεί η πυρηνική ζημία προσδιορίζει ποιος δικαιούται να λάβει τα μέτρα αυτά·
- ix) ως “προληπτικά μέτρα αντιμετώπισης” νοούνται οποιαδήποτε εύλογα μέτρα που λαμβάνονται από οποιοδήποτε πρόσωπο έπειτα από την επέλευση ενός πυρηνικού ατυχήματος ή ενός γεγονότος από το οποίο εκπορεύεται σοβαρή και επικείμενη απειλή πυρηνικής ζημίας, προς αποτροπή ή ελαχιστοποίηση των πυρηνικών ζημιών που αναφέρονται στο στοιχείο α), σημείο vii) σημεία 1 έως 5, υπό τον όρο ότι θα δοθούν οι εγκρίσεις των αρμοδίων αρχών οι οποίες απαιτούνται βάσει της νομοθεσίας του κράτους στο οποίο ελήφθησαν τα μέτρα αυτά·
- x) ως “εύλογα μέτρα” νοούνται τα μέτρα εκείνα τα οποία, βάσει της νομοθεσίας του αρμόδιου δικαστηρίου, κρίνονται κατάλληλα και ανάλογα, λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων, όπως για παράδειγμα:
1. τη φύση και την έκταση της πυρηνικής ζημίας που έχει συντελεσθεί ή, στην περίπτωση των προληπτικών μέτρων αντιμετώπισης, τη φύση και την έκταση του κινδύνου επέλευσης της ζημίας αυτής·
 2. την έκταση στην οποία τα εν λόγω μέτρα αναμένεται να αποδειχθούν αποτελεσματικά, κατά τη στιγμή της θέσπισής τους και
 3. τις συναφείς επιστημονικές και τεχνικές ειδικές γνώσεις.»

Γ. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

- α) Η εν λόγω σύμβαση εφαρμόζεται στις πυρηνικές ζημιές οι οποίες συντελούνται στο έδαφος του κράτους ή σε οποιοδήποτε θαλάσσιες ζώνες οι οποίες έχουν καθιερωθεί σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου ή, με εξαίρεση το έδαφος ενός μη συμβαλλόμενου κράτους που δεν μνημονεύεται στα σημεία ii) έως iv) της παραγράφου αυτής, σε πλοίο ή αεροσκάφος που είναι νηολογημένα:
- i) σε συμβαλλόμενο μέρος,
 - ii) σε μη συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο, κατά τη χρονική στιγμή της επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος, είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης της Βιέννης της 21ης Μαΐου 1963 περί της αστικής ευθύνης σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος και οποιασδήποτε αντίστοιχης τροποποίησης της σύμβασης αυτής η οποία ισχύει για το προαναφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος και του κοινού πρωτοκόλλου που διέπει την εφαρμογή της σύμβασης της Βιέννης και της σύμβασης των Παρισίων της 21ης Σεπτεμβρίου 1988, υπό τον όρο, ωστόσο, ότι το συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης των Παρισίων, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η εγκατάσταση του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης, είναι συμβαλλόμενο μέρος του εν λόγω κοινού πρωτοκόλλου,
 - iii) σε μη συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο, κατά τη χρονική στιγμή της επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος, δεν είχε πυρηνικές εγκαταστάσεις στο έδαφός του ή σε οποιοδήποτε θαλάσσιες ζώνες οι οποίες έχουν καθιερωθεί από το κράτος αυτό σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο,
 - iv) σε οποιοδήποτε άλλο μη συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο κατά τη χρονική στιγμή της επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος διατηρούσε σε ισχύ νομοθετικές διατάξεις περί ευθύνης σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος, βάσει της οποίας παρέχονται ισοδύναμα αμοιβαία οφέλη και η οποία βασίζεται σε βασικές αρχές ταυτόσημες με τις αντίστοιχες αρχές της παρούσας σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της αντικειμενικής ευθύνης του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης, της αποκλειστικής ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης ή κάποιας ρύθμισης προς τον αυτό σκοπό, της αποκλειστικής αρμοδιότητας ενός δικαστηρίου, της ισότιμης μεταχείρισης που επιφυλάσσεται σε όλα τα θύματα ενός πυρηνικού ατυχήματος, της ανανώρισης και εκτέλεσης των αποφάσεων, της ελεύθερης μεταφοράς των αποζημιώσεων, των τόκων και των εξόδων·
- β) Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν επιτρέπεται να παρεμποδίσει συμβαλλόμενο μέρος, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η πυρηνική εγκατάσταση του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης, από την καθιέρωση ενός ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της παρούσας σύμβασης, βάσει των διατάξεων της νομοθεσίας του.»

Δ. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης της πυρηνικής εγκατάστασης ευθύνεται, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρούσα σύμβαση, για τις άλλες πυρηνικές ζημιές, εκτός από:
- i) τις ζημιές που προκαλούνται στην ίδια την πυρηνική εγκατάσταση και σε οποιαδήποτε άλλη πυρηνική εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της υπό κατασκευήν πυρηνικής εγκατάστασης, στην τοποθεσία στην οποία βρίσκεται η εγκατάσταση αυτή και
 - ii) τις ζημιές που προκαλούνται σε οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο το οποίο βρίσκεται στην ίδια τοποθεσία, το οποίο χρησιμοποιείται ή πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη τέτοια εγκατάσταση,

όταν προσκομίζεται η απόδειξη ότι η ζημία αυτή προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα στην εν λόγω εγκατάσταση ή ότι το ατύχημα έγινε με τη συμμετοχή πυρηνικών ουσιών που προέρχονται από την εγκατάσταση αυτή, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 4·

- β) Στις περιπτώσεις που προκαλείται πυρηνική ζημία από κοινού από πυρηνικό ατύχημα και από άλλο ατύχημα, διαφορετικό από το πυρηνικό ατύχημα, εκείνο το μέρος της ζημίας το οποίο προκαλείται από το εν λόγω άλλο ατύχημα, πρέπει να λογίζεται ότι αποτελεί πυρηνική ζημία που προκλήθηκε από το πυρηνικό ατύχημα, στο βαθμό που δεν είναι εύλογα δυνατό να διαχωρισθεί από την πυρηνική ζημία που προκλήθηκε από το πυρηνικό ατύχημα. Όταν η πυρηνική ζημία προκαλείται από κοινού από πυρηνικό ατύχημα και από την εκπομπή ιοντίζουσών ακτινοβολιών που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, καμία ρύθμιση στην παρούσα σύμβαση δεν περιορίζει ή επηρεάζει με οποιονδήποτε άλλο τρόπο την αστική ευθύνη οποιουδήποτε προσώπου σε συνδυασμό με αυτήν την εκπομπή ιοντίζουσών ακτινοβολιών.»
- E. Τα στοιχεία γ) και δ) του άρθρου 4 έχουν μετατραπεί σε στοιχεία δ) και ε), αντιστοίχως, ενώ προστίθεται το νέο στοιχείο γ) το οποίο διατυπώνεται ως εξής:
- «γ) Η μεταβίβαση της ευθύνης στο φορέα εκμετάλλευσης άλλης πυρηνικής εγκατάστασης, βάσει των διατάξεων του στοιχείου α) σημεία i) και ii) και του στοιχείου β) σημεία i) και ii) του παρόντος άρθρου επιτρέπεται να λάβει χώρα μόνον εάν ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης έχει άμεσο οικονομικό συμφέρον στις πυρηνικές ουσίες οι οποίες βρίσκονται στη φάση της μεταφοράς.»
- ΣΤ. Στο άρθρο 5, τα στοιχεία β) και δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) στις περιπτώσεις, ωστόσο, που η πυρηνική ζημία προκαλείται από πυρηνικό ατύχημα το οποίο λαμβάνει χώρα σε πυρηνική εγκατάσταση και με τη συμμετοχή μόνο των πυρηνικών ουσιών οι οποίες είναι αποθηκευμένες στην εγκατάσταση αυτή με την ευκαιρία της μεταφοράς τους, ο φορέας εκμετάλλευσης της πυρηνικής εγκατάστασης δεν ευθύνεται, όταν την ευθύνη τη φέρει άλλος φορέας εκμετάλλευσης ή πρόσωπο βάσει του άρθρου 4·
- γ) εάν η πυρηνική ζημία συνεπάγεται την ευθύνη ενός ή περισσότερων φορέων εκμετάλλευσης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρούσα σύμβαση, οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον, υπό τον όρο ότι η ευθύνη τους αυτή αποτελεί απόρροια της πυρηνικής ζημίας που προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα με τη συμμετοχή πυρηνικών ουσιών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς σε ένα και το αυτό μέσο μεταφοράς, ή στην περίπτωση της συμπτωματικής αποθήκευσής τους με την ευκαιρία της μεταφοράς, σε μία και την αυτή πυρηνική εγκατάσταση, το ανώτατο συνολικό ποσό της ευθύνης των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης ισούται προς το μεγαλύτερο ποσό που καθορίζεται για καθέναν από τους φορείς αυτούς, σύμφωνα με το άρθρο 7. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να ζητηθεί από οποιονδήποτε φορέα εκμετάλλευσης να καταβάλει για το συγκεκριμένο πυρηνικό ατύχημα ποσό μεγαλύτερο από το καθοριζόμενο για την περίπτωση του, σύμφωνα με το άρθρο 7.»
- Z. Στο άρθρο 6, τα στοιχεία γ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) i) Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν επηρεάζει την ευθύνη:
1. οποιουδήποτε φυσικού προσώπου για τις πυρηνικές ζημιές που προκαλούνται από πυρηνικό ατύχημα, για το οποίο δεν ευθύνεται βάσει της παρούσας σύμβασης ο φορέας εκμετάλλευσης, δυνάμει του άρθρου 3 στοιχείο α) ή του άρθρου 9, και το οποίο είναι το αποτέλεσμα πράξης ή παράλειψης του εν λόγω προσώπου, η οποία έγινε με την πρόθεση της πρόκλησης ζημίας·
 2. προσώπου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο να εκμεταλλεύεται αντιδραστήρα που αποτελεί τμήμα ενός μέσου μεταφοράς, για την πυρηνική ζημία που προκαλείται από πυρηνικό ατύχημα, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν ευθύνεται για τη ζημία αυτή βάσει του άρθρου 4 στοιχείο α) σημείο iii) ή στοιχείο β) σημείο iii).
- ii) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν φέρει καμία ευθύνη εκτός του πλαισίου της παρούσας σύμβασης για την πυρηνική ζημία που προκαλείται από πυρηνικό ατύχημα.»
- «ε) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει ότι η πυρηνική ζημία ήταν συνολικά ή εν μέρει συνέπεια είτε της βαρείας αμέλειας του προσώπου που υπέστη τη ζημία ή κάποιας πράξης ή παράλειψης του προσώπου αυτού που την διαπράττει με την πρόθεση της πρόκλησης της ζημίας, το αρμόδιο δικαστήριο δύναται, εάν αυτό προβλέπεται από τις διατάξεις της οικείας εθνικής νομοθεσίας, να απαλλάξει το φορέα εκμετάλλευσης συνολικά ή εν μέρει από την υποχρέωσή του να καταβάλει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη το εν λόγω πρόσωπο.»
- H. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 7
- α) Κάθε συμβαλλόμενο μέρος υποχρεούται να προβλέψει διά της νομοθεσίας του ότι η ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης για την πυρηνική ζημία που προκαλείται από οποιοδήποτε πυρηνικό ατύχημα δεν είναι δυνατόν να είναι κατώτερη από το ποσό των 700 εκατομμυρίων ευρώ·
- β) με την επιφύλαξη του στοιχείου α) του παρόντος άρθρου και του άρθρου 21 στοιχείο γ), κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται:
- i) λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της ενεχόμενης πυρηνικής εγκατάστασης και τις πιθανές συνέπειες πυρηνικού ατυχήματος που προέρχεται από αυτήν, να καθορίσει χαμηλότερο ποσό ευθύνης για την εν λόγω εγκατάσταση, υπό τον όρο ότι οποιοδήποτε ποσό το οποίο καθορίζεται με τον τρόπο αυτό δεν θα είναι κατώτερο από το ποσό των 70 εκατομμυρίων ευρώ,
 - ii) λαμβάνοντας υπόψη τη φύση των ενεχόμενων πυρηνικών ουσιών και τις πιθανές συνέπειες πυρηνικού ατυχήματος που προέρχεται από αυτές, να καθορίσει χαμηλότερο ποσό ευθύνης για τη μεταφορά των πυρηνικών ουσιών, υπό τον όρο ότι οποιοδήποτε ποσό το οποίο καθορίζεται με τον τρόπο αυτό δεν θα είναι κατώτερο από το ποσό των 80 εκατομμυρίων ευρώ·
- γ) η αποζημίωση για την πυρηνική ζημία που προκλήθηκε στο μέσο μεταφοράς, στο οποίο βρίσκονταν οι ενεχόμενες πυρηνικές ουσίες, κατά τη χρονική στιγμή της επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος, δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης σε ό,τι αφορά τις άλλες πυρηνικές ζημιές, σε ποσό κατώτερο είτε των 80 εκατομμυρίων ευρώ είτε όποιου άλλου μεγαλύτερου ποσού το οποίο καθορίζεται από τη νομοθεσία συμβαλλόμενου μέρους·
- δ) το ποσό της ευθύνης των φορέων εκμετάλλευσης των πυρηνικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο έδαφος συμβαλλόμενου μέρους, το οποίο έχει καθορισθεί σύμφωνα με τα στοιχεία α) ή β) του παρόντος άρθρου ή βάσει του άρθρου 21 στοιχείο γ), καθώς και οι διατάξεις της νομοθεσίας συμβαλλόμενου μέρους, οι οποίες καθορίζονται βάσει του στοιχείου γ) του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται για τον προσδιορισμό της ευθύνης των προαναφερόμενων φορέων εκμετάλλευσης, όπου και να λαμβάνει χώρα το πυρηνικό ατύχημα·

- ε) ένα συμβαλλόμενο μέρος δύναται να εξαρτήσει τη διαμετακόμιση των πυρηνικών ουσιών μέσω του εδάφους του από τον όρο ότι το ανώτατο ποσό της ευθύνης του οικείου αλλοδαπού φορέα εκμετάλλευσης θα αυξηθεί, εάν κρίνει ότι το εν λόγω ποσό δεν καλύπτει επαρκώς τους κινδύνους πυρηνικού ατυχήματος κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης, υπό την προϋπόθεση ότι το ανώτατο ποσό που προκύπτει από την αύξηση αυτή δεν θα υπερβαίνει το ανώτατο ποσό της ευθύνης των φορέων εκμετάλλευσης πυρηνικών εγκαταστάσεων, που βρίσκονται στο έδαφός του·
- στ) οι διατάξεις του στοιχείου ε) του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται:
- στις θαλάσσιες μεταφορές στην περίπτωση των οποίων, βάσει των ρυθμίσεων του διεθνούς δικαίου, υπάρχει το δικαίωμα του κατάρτου στους λιμένες του προαναφερόμενου συμβαλλόμενου μέρους, στις περιπτώσεις κατεπείγοντος κινδύνου, ή εάν υφίσταται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσω του εδάφους του,
 - στις αεροπορικές μεταφορές, όταν, βάσει συμφωνίας ή βάσει των διατάξεων του διεθνούς δικαίου, υπάρχει το δικαίωμα της πτήσεως υπεράνω του εδάφους ή της προσγειώσεως στο έδαφος του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους·
- ζ) στις περιπτώσεις που η σύμβαση εφαρμόζεται σε μη συμβαλλόμενο κράτος, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) σημείο iv), κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να προσδιορίσει σε ό,τι αφορά την πυρηνική ζημία ότι τα ποσά της ευθύνης θα είναι χαμηλότερα από τα κατώτατα ποσά που καθορίζονται βάσει του παρόντος άρθρου ή βάσει του άρθρου 21 στοιχείο γ), στο βαθμό που το κράτος αυτό δεν παραχωρεί αμοιβαία οφέλη ισοδύναμου ύψους·
- η) οι τόκοι και τα έξοδα που επιδικάζονται από κάποιο δικαστήριο στις περιπτώσεις των αγωγών αποζημίωσης δυνάμει της παρούσας σύμβασης δεν λογίζεται ότι αποτελούν αποζημίωση για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης και είναι καταβλητέα από τον φορέα εκμετάλλευσης επιπλέον κάθε ποσού αποζημίωσης που μπορεί να οφείλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου·
- θ) τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν άρθρο δύνανται να μετατραπούν στο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλεμένα ποσά·
- κάθε συμβαλλόμενο μέρος καταβάλλει μέριμνα, ώστε τα πρόσωπα που έχουν υποστεί πυρηνική ζημία να έχουν τη δυνατότητα να διεκδικούν τα δικαιώματά τους καταβολής αποζημίωσης, χωρίς να είναι υποχρεωμένα να κινούν χωριστές διαδικασίες ανάλογα με την προέλευση των ποσών που προορίζονται για τις αντίστοιχες αποζημιώσεις.»
- Θ. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 8
- Το δικαίωμα της αποζημίωσης βάσει των διατάξεων της παρούσας σύμβασης υπόκειται σε παραγραφή ή απόσβεση εάν η αγωγή αποζημιώσεως δεν ασκείται:
 - όσον αφορά την απώλεια ζωής ή τις σωματικές βλάβες, εντός προθεσμίας 30 ετών από την ημερομηνία της επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος,
 - όσον αφορά τις υπόλοιπες πυρηνικές ζημιές, εντός προθεσμίας δέκα ετών από την ημερομηνία επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος·
 - στην εθνική νομοθεσία επιτρέπεται, ωστόσο, να καθορίζεται χρονική περίοδος μεγαλύτερη της καθοριζόμενης στα σημεία i) ή ii) του στοιχείου α) του παρόντος άρθρου, εάν τα μέτρα έχουν θεσπισθεί από το συμβαλλόμενο μέρος, εντός των ορίων του εδάφους στο οποίο βρίσκεται η πυρηνική εγκατάσταση του ευθυνόμενου φορέα εκμετάλλευσης, προς κάλυψη της ευθύνης του εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης σε συνάρτηση με τις αγωγές αποζημιώσεως που έχουν ασκηθεί έπειτα από τη παρέλευση της χρονικής περιόδου που καθορίζεται στα σημεία i) ή ii) του στοιχείου α) του παρόντος άρθρου και κατά τη διάρκεια παράτασης αυτής της χρονικής περιόδου·
 - εάν όμως καθορίζεται μεγαλύτερη χρονική περίοδος, βάσει του στοιχείου β), η αγωγή αποζημιώσεως που ασκείται μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα δεν θίγει ουδόλως το δικαίωμα αποζημιώσεως οποιουδήποτε προσώπου που έχει καταθέσει σχετική αγωγή κατά του φορέα εκμετάλλευσης βάσει της παρούσας σύμβασης:
 - εντός προθεσμίας 30 ετών λόγω απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης,
 - εντός προθεσμίας δέκα ετών για κάθε άλλη πυρηνική ζημία·
 - στην εθνική νομοθεσία επιτρέπεται να καθορίζεται προθεσμία όχι μικρότερη των τριών ετών για την παραγραφή ή την απόσβεση των δικαιωμάτων αποζημίωσης βάσει της σύμβασης, η οποία προσδιορίζεται από την ημερομηνία κατά την οποία ο ζημιωθείς έλαβε γνώση ή από την ημερομηνία κατά την οποία το πρόσωπο αυτό όφειλε εύλογα να έχει λάβει γνώση τόσο για την πυρηνική ζημία όσο και για τον υπεύθυνο φορέα εκμετάλλευσης, εφόσον δεν σημειώνεται υπέρβαση των προθεσμιών βάσει των στοιχείων α) και β) του παρόντος άρθρου·
 - σε περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 13 στοιχείο στ) σημείο ii) το δικαίωμα της αποζημίωσης δεν υπόκειται σε παραγραφή ή απόσβεση εάν, εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στα στοιχεία α), β) και δ) του παρόντος άρθρου:
 - πριν λάβει το δικαστήριο για το οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 17 τη σχετική απόφαση, ασκηθεί η σχετική αγωγή ενώπιον ενός των δικαστηρίων από τα οποία επιτρέπεται να επιλέξει το δικαστήριο· εάν το δικαστήριο προσδιορίζει ότι αρμόδιο είναι διαφορετικό δικαστήριο από εκείνο ενώπιον του οποίου ασκήθηκε ήδη η αγωγή, μπορεί να καθορίσει την ημερομηνία κατά την οποία η αγωγή οφείλει να ασκηθεί ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου το οποίο προσδιορίζεται με τον τρόπο αυτό,
 - υποβλήθηκε αίτημα σε ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος για να κινηθεί η διαδικασία προσδιορισμού από το δικαστήριο του αρμόδιου δικαστηρίου σύμφωνα με το άρθρο 13 στοιχείο στ) σημείο ii) και εφόσον ασκήθηκε αγωγή κατόπιν του προαναφερόμενου προσδιορισμού εντός της προθεσμίας η οποία καθορίζεται ενδεχομένως από το Δικαστήριο·
 - εάν δεν προβλέπει άλλως η εθνική νομοθεσία, κάθε πρόσωπο το οποίο υφίσταται πυρηνική ζημία από πυρηνικό ατύχημα και το οποίο υπέβαλε αγωγή αποζημιώσεως εντός της προσδιοριζόμενης στο παρόν άρθρο προθεσμίας δικαιούται να υποβάλει συμπληρωματικό αίτημα σε περίπτωση επιδείνωσης της πυρηνικής ζημίας η οποία επέρχεται έπειτα από την εκπονή της προθεσμίας αυτής, εφόσον το αρμόδιο δικαστήριο δεν έχει ακόμη εκδώσει την οριστική απόφαση.»

- I. Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν ευθύνεται για την πυρηνική ζημία που προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα που είναι άμεση απόρροια πράξεων ένοπλης σύρραξης, εχθροπραξιών, εμφύλιου πολέμου ή εξέγερσης.»

- IA. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

- α) Προς κάλυψη της ευθύνης που υπέχει βάσει της παρούσας σύμβασης, ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να διαθέτει και να διατηρεί σε ισχύ ασφάλεια ή κάθε άλλη χρηματική εγγύηση για το ποσό που προσδιορίζεται βάσει του άρθρου 7 στοιχείο α) ή το άρθρο 7 στοιχείο β) ή του άρθρου 21 στοιχείο γ), με τη μορφή και υπό τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια δημόσια αρχή·
- β) όταν η ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης δεν περιορίζεται ως προς το ποσό, το συμβαλλόμενο μέρος εντός του εδάφους του οποίου βρίσκεται η πυρηνική εγκατάσταση του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης προσδιορίζει το όριο της χρηματικής εγγύησης του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης, υπό τον όρο ότι το όριο που προσδιορίζεται με τον τρόπο αυτό δεν θα είναι κατώτερο από το ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 7 στοιχείο α) ή β)·
- γ) το συμβαλλόμενο μέρος, εντός του εδάφους του οποίου βρίσκεται η πυρηνική εγκατάσταση του υπεύθυνου φορέα εκμετάλλευσης, μεριμνά για την εξόφληση των αξιώσεων αποζημίωσης για την πυρηνική ζημία οι οποίες έχουν εξακριβωθεί σε βάρος του φορέα εκμετάλλευσης, παρέχοντας τα αναγκαία ποσά στο βαθμό που η ασφάλεια ή οι άλλες χρηματικές εγγυήσεις δεν είναι διαθέσιμες ή δεν επαρκούν για την ικανοποίηση των αξιώσεων αυτών, με όριο ποσό που δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από το ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 7 στοιχείο α) ή στο άρθρο 21 στοιχείο γ)·
- δ) ο ασφαλιστής ή άλλος εγγυητής που παρέχει χρηματική εγγύηση δεν επιτρέπεται να αναστείλει ή να ακυρώσει την ασφάλεια ή άλλη χρηματική εγγύηση που παρέχεται σύμφωνα με τα στοιχεία α) ή β) του παρόντος άρθρου, χωρίς να απευθύνει σχετική έγγραφη προειδοποίηση τουλάχιστον δύο μήνες νωρίτερα στην αρμόδια δημόσια αρχή, ή, στο βαθμό που η ασφάλεια αυτή ή η άλλη χρηματική εγγύηση αφορά μεταφορά των πυρηνικών ουσιών, κατά το χρονικό διάστημα της εν λόγω μεταφοράς τους·
- ε) η χρήση των ποσών που προέρχονται από την ασφάλεια, την ανασφάλεια ή τις άλλες χρηματικές εγγυήσεις επιτρέπεται μόνο για τους σκοπούς της αποζημίωσης για τις πυρηνικές ζημιές που προκαλούνται από πυρηνικό ατύχημα.»

- IB. Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Η καταβλητέα βάσει της παρούσας σύμβασης αποζημίωση, τα ασφάλιστρα και αντασφάλιστρα, τα ποσά της ασφάλειας, της ανασφάλειας ή κάθε άλλης χρηματικής εγγύησης που απαιτείται να καταβληθούν σύμφωνα με το άρθρο 10 καθώς και οι τόκοι και τα έξοδα που αναφέρονται στο άρθρο 7 στοιχείο η) είναι ελεύθερος μεταβιβάσιμα μεταξύ των νομισματικών ζωνών των συμβαλλόμενων μερών.»

- II. Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

- α) Εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες προβλέπεται άλλως βάσει του παρόντος άρθρου, αρμόδια για την εκδίκαση των αγωγών οι οποίες ασκούνται βάσει των άρθρων 3, 4 και 6 στοιχείο α) είναι μόνον τα δικαστήρια του συμβαλλόμενου μέρους στο έδαφος του οποίου έχει συμβεί το πυρηνικό ατύχημα·
- β) όταν το πυρηνικό ατύχημα συμβαίνει εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης συμβαλλόμενου μέρους, ή, εάν η ζώνη αυτή δεν έχει καθοριστεί, σε περιοχή που δεν θα υπερέβαινε τα όρια της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης εάν αυτή έχει προσδιοριστεί, αρμόδια δικαστήρια για την εκδίκαση των αγωγών αναφορικά με την πυρηνική ζημία που προκλήθηκε από το εν λόγω πυρηνικό ατύχημα, είναι για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης μόνον τα δικαστήρια εκείνου του συμβαλλόμενου μέρους, υπό τον όρο ότι το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος γνωστοποίησε στον γενικό γραμματέα του Οργανισμού την περιοχή αυτή πριν από την επέλευση του πυρηνικού ατυχήματος. Καμία ρύθμιση της παρούσας παραγράφου δεν είναι δυνατόν να ερμηνευθεί κατά την έννοια ότι επιτρέπει την άσκηση της δικαιοδοσίας ή την οριοθέτηση μιας θαλασσίας ζώνης κατά τρόπο που αντίκειται στο διεθνές δικαίο της θάλασσας·
- γ) όταν το πυρηνικό ατύχημα λαμβάνει χώρα εκτός του εδάφους των συμβαλλόμενων μερών ή εντός μιας περιοχής για την οποία δεν έχει απευθυνθεί η σχετική γνωστοποίηση βάσει του στοιχείου β) του παρόντος άρθρου ή στις περιπτώσεις που η τοποθεσία επέλευσης του πυρηνικού ατυχήματος δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί με βεβαιότητα, αρμόδια δικαστήρια για την εκδίκαση των αγωγών αυτών είναι αποκλειστικώς τα δικαστήρια εκείνου του συμβαλλόμενου μέρους στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η πυρηνική εγκατάσταση του ευθυνόμενου φορέα·
- δ) όταν πυρηνικό ατύχημα συμβαίνει σε περιοχή στην οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 17 στοιχείο δ), αρμόδια είναι τα δικαστήρια που προσδιορίζονται, αιτήσει του ενδιαφερόμενου συμβαλλόμενου μέρους, από το Δικαστήριο που καθορίζεται στο άρθρο 17, ως τα δικαστήρια του συμβαλλόμενου μέρους που έχει την αμεσότερη σχέση και το οποίο επηρεάζεται περισσότερο από τις συνέπειες του ατυχήματος·

- ε) η άσκηση δικαιοδοσίας βάσει του παρόντος άρθρου, καθώς και η γνωστοποίηση της περιοχής σύμφωνα με το στοιχείο β) του παρόντος άρθρου δεν θεσμοθετούν κανένα δικαίωμα ή υποχρέωση ούτε δημιουργούν προηγούμενο σε συνάρτηση με την οριοθέτηση των θαλάσσιων περιοχών μεταξύ κρατών με αντικείμενες ή συνεχόμενες ακτές·
- στ) εάν αρμόδια για την εκδίκαση των υποθέσεων είναι τα δικαστήρια περισσότερων του ενός συμβαλλόμενων μερών, βάσει του στοιχείου α), β) ή γ) του παρόντος άρθρου, η αρμοδιότητα απονέμεται:
- ι) εάν το πυρηνικό ατύχημα έχει εν μέρει συμβεί εκτός του εδάφους οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους και εν μέρει στο έδαφος ενός μεμονωμένου συμβαλλόμενου μέρους, στα δικαστήρια του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους και
 - ii) σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, στα δικαστήρια τα οποία προσδιορίζονται, αιτήσει ενδιαφερόμενου συμβαλλόμενου μέρους, από το Δικαστήριο που προβλέπεται στο άρθρο 17, ως τα δικαστήρια του συμβαλλόμενου μέρους που έχει την αμεσότερη σχέση και το οποίο επηρεάζεται περισσότερο από τις συνέπειες του ατυχήματος·
- ζ) τα συμβαλλόμενα μέρη, τα δικαστήρια των οποίων είναι αρμόδια, μεριμνούν ώστε, σε συνάρτηση με τις αγωγές αποζημιώσεως που ασκούνται λόγω της πυρηνικής ζημίας:
- ι) οποιοδήποτε κράτος να έχει τη δυνατότητα να ασκήσει την αγωγή για λογαριασμό των προσώπων που έχουν υποστεί την πυρηνική ζημία, τα οποία έχουν την υπηκοότητα του κράτους αυτού ή τα οποία έχουν τη μόνιμη κατοικία ή διαμονή τους στο έδαφός του, και τα οποία έδωσαν τη συγκατάθεσή τους προς το σκοπό αυτό και
 - ii) κάθε άτομο να έχει τη δυνατότητα να ασκήσει αγωγή διεκδικώντας βάσει της παρούσας σύμβασης τα δικαιώματά του τα οποία έχει αποκτήσει δυνάμει υποκατάστασης ή εκχώρησης·
- η) το συμβαλλόμενο μέρος, τα δικαστήρια του οποίου είναι αρμόδια βάσει της παρούσας σύμβασης, φροντίζει ώστε μόνον ένα από τα δικαστήριά του να έχει την αρμοδιότητα να αποφανθεί σχετικά με τις αποζημιώσεις για τις πυρηνικές ζημιές που έχουν προκληθεί από πυρηνικό ατύχημα· τα κριτήρια επιλογής του εν λόγω δικαστηρίου προσδιορίζονται από την εθνική νομοθεσία του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους.
- θ) οι αποφάσεις οι οποίες εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου από το αρμόδιο Δικαστήριο, κατ' αντιμωλία ή ερημοδικία, όταν έχουν καταστεί εκτελεστές, βάσει της νομοθεσίας που εφαρμόσθηκε από το εν λόγω Δικαστήριο, είναι επίσης εκτελεστές στο έδαφος κάθε άλλου συμβαλλόμενου μέρους, ευθύς μόλις συμπληρωθούν οι απαιτούμενες διατυπώσεις από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος. Δεν επιτρέπεται η διεξαγωγή περαιτέρω έρευνας με αντικείμενο την ουσία της υπόθεσης. Τούτο δεν έχει εφαρμογή σε προσωρινώς εκτελεστές αποφάσεις.
- ι) εάν η αγωγή αποζημίωσης ασκείται κατά συμβαλλόμενου μέρους βάσει της παρούσας Σύμβασης, το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος δεν επιτρέπεται να επικαλεσθεί τα προνόμια της ετεροδικίας του ενώπιον του αρμόδιου, δυνάμει του παρόντος άρθρου, δικαστηρίου, εξαιρουμένων των εκτελεστικών μέτρων.»
- ΙΔ. Στο άρθρο 14, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) ως “εθνικό δίκαιο” και “εθνική νομοθεσία” εννοούνται το δίκαιο ή η εθνική νομοθεσία του δικαστηρίου που είναι αρμόδιο δυνάμει της παρούσας σύμβασης για την εκδίκαση των αξιώσεων που απορρέουν από πυρηνικό ατύχημα, εκτός των κανόνων περί συγκρούσεως νομοθεσιών. Το εν λόγω δίκαιο ή νομοθεσία εφαρμόζονται σε όλα τα ζητήματα τόσο ουσιαστικού όσο και διαδικαστικού χαρακτήρα τα οποία δεν διέπονται ειδικότερα από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.»
- ΙΕ. Στο άρθρο 15, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Στο βαθμό που οι αποζημιώσεις για τις προκαλούμενες πυρηνικές ζημιές υπερβαίνουν το ποσό των 700 εκατομμυρίων ευρώ που αναφέρεται στο άρθρο 7 στοιχείο α), η εφαρμογή του μέτρου αυτού, υπό οποιαδήποτε μορφή, μπορεί να εξαρτηθεί από την τήρηση όρων κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.»
- ΙΣΤ. Έπειτα από το άρθρο 16 προστίθεται ένα νέο άρθρο 16α, η διατύπωση του οποίου έχει ως εξής:
- «Άρθρο 16α
- Η παρούσα σύμβαση δεν επηρεάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός συμβαλλόμενου μέρους, βάσει των γενικών κανόνων του δημόσιου διεθνούς δικαίου.»
- ΙΖ. Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 17
- α) Στις περιπτώσεις διαφωνιών μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλόμενων μερών όσον αφορά την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη διεξάγουν διαβουλεύσεις ενόψει της ρύθμισης της διαφωνίας τους με προσφυγή σε διαπραγματεύσεις ή σε άλλα μέτρα φιλικού διακανονισμού·
- β) όταν η διαφωνία για την οποία γίνεται λόγος στο στοιχείο α) δεν επιλύεται μέσα σε χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη διαπιστώνει την ύπαρξή της, τα συμβαλλόμενα μέρη συναντώνται για να βοηθήσουν τα μέρη της διαφωνίας να καταλήξουν σε φιλικό διακανονισμό·
- γ) όταν δεν επιτυγχάνεται η επίλυση της διαφωνίας εντός χρονικής προθεσμίας τριών μηνών από τη συνάντηση που αναφέρθηκε στο στοιχείο β), η διαφωνία υποβάλλεται, έπειτα από σχετικό αίτημα ενός από τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη, στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Πυρηνικής Ενέργειας, το οποίο ιδρύθηκε με τη σύμβαση της 20ής Δεκεμβρίου 1957 για την καθιέρωση του ελέγχου διασφαλίσεων στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας·
- δ) οι διαφωνίες που αναφύονται όσον αφορά την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας σύμβασης.»

ΙΗ. Το άρθρο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 18

- α) Οι επιφυλάξεις σχετικά με μία ή περισσότερες διατάξεις της παρούσας σύμβασης είναι δυνατόν να διατυπωθούν οποιαδήποτε στιγμή πριν από τη κύρωση, την αποδοχή ή την έγκριση ή την προσχώρηση στην παρούσα σύμβαση ή πριν από γνωστοποίηση βάσει του άρθρου 23 όσον αφορά οποιοδήποτε έδαφος ή εδάφη που κατονομάζονται στη γνωστοποίηση και είναι αποδεκτές μόνον εάν οι όροι των επιφυλάξεων αυτών έγιναν ρητώς αποδεκτοί από τα συνυπογράφοντα μέρη·
- β) Η αποδοχή αυτή δεν απαιτείται από συνυπογράφον μέρος, το οποίο δεν έχει το ίδιο κυρώσει, αποδεχθεί ή εγκρίνει την παρούσα σύμβαση, εντός προθεσμίας δώδεκα μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησης σε αυτό της προαναφερόμενης επιφύλαξης από τον γενικό γραμματέα του Οργανισμού, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 24·
- γ) Κάθε επιφύλαξη η οποία γίνεται αποδεκτή βάσει του παρόντος άρθρου επιτρέπεται να ανακληθεί οποιαδήποτε χρονική στιγμή, με σχετική κοινοποίηση η οποία απευθύνεται στον γενικό γραμματέα του Οργανισμού.»

ΙΘ. Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

- α) Η παρούσα σύμβαση υπόκειται σε κύρωση, αποδοχή ή έγκριση. Τα έγγραφα της κύρωσης, της αποδοχής ή της έγκρισης κατατίθενται στον γενικό γραμματέα του Οργανισμού·
- β) Η παρούσα σύμβαση τίθεται σε ισχύ ευθύς μόλις τουλάχιστον πέντε συνυπογράφοντα μέρη καταθέσουν τα έγγραφα κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισής τους. Για κάθε συνυπογράφον μέρος το οποίο κυρώνει, αποδέχεται ή εγκρίνει τη σύμβαση αργότερα, αυτή τίθεται σε ισχύ τη στιγμή της κατάθεσης των εγγράφων κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισής της.»

Κ. Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Οι τροποποιήσεις της παρούσας σύμβασης εγκρίνονται με αμοιβαία συμφωνία όλων των συμβαλλόμενων μερών. Τίθενται σε ισχύ ευθύς μόλις κυρωθούν, γίνουν αποδεκτές ή εγκριθούν από τα δύο τρίτα των συμβαλλόμενων μερών. Για κάθε συμβαλλόμενο μέρος το οποίο κυρώνει, αποδέχεται ή εγκρίνει τις τροποποιήσεις αργότερα, αυτές τίθενται σε ισχύ κατά την ημερομηνία της αντίστοιχης κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης.»

ΚΑ. Στο άρθρο 21 προστίθεται ένα νέο στοιχείο γ) η διατύπωση του οποίου έχει ως εξής:

- «γ) Με την επιφύλαξη της διάταξης του άρθρου 7 στοιχείο α), όταν μια κυβέρνηση η οποία δεν είναι συνυπογράφον μέρος στην παρούσα σύμβαση προσχωρεί σε αυτήν έπειτα από την 1η Ιανουαρίου 1999, έχει τη δυνατότητα να προβλέψει βάσει της νομοθεσίας της ότι η ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης για την πυρηνική ζημία που προκαλείται από οποιοδήποτε πυρηνικό ατύχημα δύναται να περιορίζεται, για ανώτατο χρονικό διάστημα πέντε ετών από την ημερομηνία της έγκρισης του πρωτοκόλλου της 12ης Φεβρουαρίου 2004 περί τροποποίησης της παρούσας σύμβασης, σε προσωρινό ποσό που ανέρχεται τουλάχιστον σε 350 εκατομμύρια ευρώ για οποιοδήποτε πυρηνικό ατύχημα το οποίο λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του διαστήματος αυτού.»

ΚΒ. Στο άρθρο 22, το στοιχείο γ) μετατρέπεται σε στοιχείο δ), ενώ προστίθεται ένα νέο στοιχείο γ), η διατύπωση του οποίου έχει ως εξής:

- «γ) Τα συμβαλλόμενα μέρη διεξάγουν μεταξύ τους διαβουλεύσεις κατά την εκπνοή κάθε πενταετούς χρονικής περιόδου έπειτα από την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα σύμβαση τίθεται σε ισχύ, για όλα τα θέματα κοινού ενδιαφέροντος που εγείρονται από την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, και ιδίως για να εξετασθεί κατά πόσο είναι επιθυμητή η αύξηση των ποσών ευθύνης και χρηματικής ασφάλειας.»

ΚΓ. Στο άρθρο 23, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «β) Κατά τη στιγμή της υπογραφής, της κύρωσης, της αποδοχής ή της έγκρισης της παρούσας σύμβασης ή της προσχώρησης σε αυτήν ή σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη χρονική στιγμή, κάθε συνυπογράφον ή συμβαλλόμενο μέρος δύναται να γνωστοποιήσει στον γενικό γραμματέα του Οργανισμού ότι η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται σε εκείνα τα εδάφη του, συμπεριλαμβανομένων των εδαφών για τις διεθνείς σχέσεις των οποίων φέρει την ευθύνη, στα οποία η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται βάσει του στοιχείου α) του παρόντος άρθρου και τα οποία κατονομάζονται στη γνωστοποίηση. Κάθε τέτοια γνωστοποίηση είναι δυνατόν να ανακληθεί ως προς οποιοδήποτε έδαφος ή εδάφη που κατονομάζονται σε αυτήν, υπό την προϋπόθεση ότι τηρείται προθεσμία προειδοποίησης δώδεκα μηνών προς τον γενικό γραμματέα του Οργανισμού.»

ΚΔ. Το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 24

Ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού γνωστοποιεί σε όλα τα συνυπογράφοντα μέρη και τις κυβερνήσεις που προσχωρούν στη σύμβαση την παραλαβή των εγγράφων κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης, προσχώρησης ή ανάκλησης ή κάθε γνωστοποίηση που απευθύνεται βάσει του άρθρου 13 στοιχείο β) και του άρθρου 23 και τις αποφάσεις που έλαβε η Διεθνής Επιτροπή βάσει του άρθρου 1 στοιχείο α) σημεία ii) και iii) και στοιχείο β). Τους γνωστοποιεί επίσης την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα Σύμβαση, το κείμενο των τροποποιήσεων που εγκρίνονται και την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους καθώς και οποιαδήποτε επιφύλαξη έχει διατυπωθεί σύμφωνα με το άρθρο 18.»

- ΚΕ. Ο όρος «ζημία» ο οποίος αναγράφεται στα ακόλουθα άρθρα αντικαθίσταται από τον όρο «πυρηνική ζημία»:
Άρθρο 4 στοιχεία α) και β),
Άρθρο 5 στοιχεία α) και γ),
Άρθρο 6 στοιχεία α), β), δ), στ) και η).
- ΚΣΤ. Η λέξη «stockage» («εναποθήκευση») στην πρώτη φράση του άρθρου 4 του γαλλικού κειμένου αντικαθίσταται από τη λέξη «entreposage» («ενδιάμεση εναπόθεση») και στο ίδιο άρθρο οι λέξεις «transportées» («μεταφερομένες») αντικαθίστανται από τις λέξεις «en cours de transport» («διαρκούς της μεταφοράς»). Στο στοιχείο η) του άρθρου 6 του αγγλικού κειμένου, η λέξη «workmen's» («εργαζόμενοι») αντικαθίσταται από την λέξη «workers» («εργάτες»).
- ΚΖ. Το παράρτημα II της σύμβασης διαγράφεται.

II.

- α) Οι διατάξεις του παρόντος πρωτοκόλλου, όπως έχουν συναφθεί μεταξύ των συμβαλλομένων μερών του, συναποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982 (στο εξής «σύμβαση»), η οποία θα μετονομασθεί σε «σύμβαση της 29ης Ιουλίου 1960 για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε από το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964, από το πρωτόκολλο της 16ης Νοεμβρίου 1982 και από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 2004».
- β) το παρόν πρωτόκολλο υπόκειται σε κύρωση, αποδοχή ή έγκριση. Τα έγγραφα κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται στον γενικό γραμματέα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης.
- γ) τα συνυπογράφοντα μέρη του παρόντος πρωτοκόλλου, τα οποία έχουν ήδη κυρώσει τη σύμβαση ή προσχωρήσει σε αυτήν, εκφράζουν την πρόθεσή τους να κυρώσουν, να αποδεχθούν ή να εγκρίνουν το πρωτόκολλο, το ταχύτερο δυνατόν. Τα υπόλοιπα συνυπογράφοντα μέρη του παρόντος πρωτοκόλλου δεσμεύονται να το κυρώσουν, να το αποδεχθούν ή να το εγκρίνουν ταυτόχρονα με την εκ μέρους τους κύρωση της σύμβασης.
- δ) το παρόν πρωτόκολλο παραμένει ανοικτό σε προσχώρηση σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 21 της σύμβασης. Οι προσχωρήσεις στη σύμβαση γίνονται αποδεκτές μόνον εάν συνοδεύονται από την προσχώρηση στο παρόν πρωτόκολλο.
- ε) το παρόν πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 20 της σύμβασης.
- στ) ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης γνωστοποιεί στα υπογράφοντα μέρη και τις προσχωρούσες κυβερνήσεις την παραλαβή κάθε εγγράφου κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο παρόν πρωτόκολλο.
-

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Μαρτίου 2004

με την οποία εξουσιοδοτείται η Ιταλία να εφαρμόσει μέτρο παρέκκλισης από το άρθρο 21 της έκτης οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών

(2004/295/ΕΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

την συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την έκτη οδηγία 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 27,

την πρόταση της Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ, το Συμβούλιο δύναται αποφασίζοντας ομόφωνα, κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, να επιτρέψει σε κάθε κράτος μέλος τη λήψη ή την παράταση ειδικών μέτρων παρέκκλισης από την οδηγία αυτή, με σκοπό την απλοποίηση της διαδικασίας επιβολής του φόρου ή την αποτροπή ορισμένων περιπτώσεων φοροδιαφυγής ή φοροαποφυγής.
- (2) Με επιστολή που καταχωρίθηκε στις 31 Οκτωβρίου 2003 στη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής, η ιταλική κυβέρνηση ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει ειδικό καθεστώς φορολόγησης στον τομέα των απορριμμάτων.
- (3) Τα άλλα κράτη μέλη ενημερώθηκαν για την αίτηση της Ιταλίας στις 28 Νοεμβρίου 2003.
- (4) Η υπό εξέταση παρέκκλιση αποσκοπεί να επιτρέψει στην Ιταλία να ορίσει ως υπόχρεο του φόρου τον αποδέκτη συγκεκριμένων ειδών παραδόσεων στον τομέα των απορριμμάτων. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ, ο αποδέκτης των παραδόσεων απορριμμάτων θα μπορεί να εκπίπτει τον οφειλόμενο φόρο για τις παραδόσεις αυτές. Το μέτρο αυτό θα πρέπει να αμβλύνει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι φορολογικές αρχές ως προς την είσπραξη του ΦΠΑ στον τομέα αυτόν, χωρίς να επηρεάζεται το ύψος του οφειλόμενου φόρου.
- (5) Το αιτούμενο μέτρο πρέπει να θεωρηθεί καταρχάς και κατά κύριο λόγο ως ένα μέτρο που αποσκοπεί στην αποτροπή ορισμένων ειδών φοροδιαφυγής στον τομέα της ανακύκλωσης απορριμμάτων, όπως η μη καταβολή του τιμολογούμενου ΦΠΑ από επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στη συλλογή, διαλογή και βασική μεταποίηση απορριμμάτων, τα ίχνη των οποίων χάνονται στη συνέχεια. Το μέτρο αποσκοπεί επίσης στην απλούστευση της εργασίας των φορολογικών αρχών.

- (6) Το μέτρο είναι ανάλογο προς τους επιδιωκόμενους στόχους, δεδομένου ότι δεν προορίζεται να εφαρμοσθεί σε όλες τις φορολογητέες πράξεις στον οικείο τομέα, αλλά μόνο σε συγκεκριμένες πράξεις που εγείρουν σημαντικά προβλήματα φοροδιαφυγής.
- (7) Στις 7 Ιουνίου 2000, η Επιτροπή δημοσίευσε στρατηγική που αποβλέπει στη βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος ΦΠΑ βραχυπρόθεσμα, στην οποία η Επιτροπή δεσμεύτηκε να προβεί στον εξορθολογισμό της πληθώρας των παρεκκλίσεων που ισχύουν σήμερα. Εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο εξορθολογισμός αυτός θα μπορούσε να συνίσταται στην επέκταση σε όλα τα κράτη μέλη της ισχύος ορισμένων παρεκκλίσεων οι οποίες έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικές.
- (8) Από πρόσφατες επαφές που είχε η Επιτροπή με ορισμένες εθνικές διοικήσεις και εκπροσώπους του τομέα προκύπτει ότι ενδέχεται να είναι αναγκαίο ένα ειδικό καθεστώς προσαρμοσμένο στον τομέα, προκειμένου να διασφαλισθεί η δικαιότερη φορολόγηση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών της Κοινότητας. Η Επιτροπή προτίθεται να εκπονήσει πρόταση για ειδικό καθεστώς στον τομέα της ανακύκλωσης απορριμμάτων.
- (9) Συνεπώς, η εν λόγω παρέκκλιση θα πρέπει να λήξει την ημερομηνία έναρξης ισχύος ειδικού καθεστώτος για την εφαρμογή ΦΠΑ στον τομέα της ανακύκλωσης απορριμμάτων, αλλά όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2005.
- (10) Η παρέκκλιση δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στους ίδιους πόρους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που προέρχονται από τον ΦΠΑ, ούτε επηρεάζει το ύψος του ΦΠΑ που επιβάλλεται στο τελικό στάδιο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 21 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 28ζ αυτής, η Ιταλική Δημοκρατία εξουσιοδοτείται να ορίσει, ως υπόχρεους για την καταβολή του ΦΠΑ, τους αποδέκτες των παραδόσεων αγαθών και παροχών υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Ο αποδέκτης των παραδόσεων αγαθών και παροχών υπηρεσιών μπορεί να ορίζεται ως υπόχρεος για την καταβολή του ΦΠΑ στις ακόλουθες περιπτώσεις:

— παραδόσεις, και σχετικές εργασίες, απορριμμάτων σιδήρου και παλαιοσιδήρου, καθώς και γυαλιού, χαρτιού και χαρτονιού, ρακών, κοκάλων και δέρματος, καουτσούκ και πλαστικού, συμπεριλαμβανομένων των παραδόσεων των υλικών αυτών μετά από μεταποίηση που υφίστανται όπως καθαρισμό, στίλβωση, διαλογή, κοπή ή χύτευση σε πλινθώματα,

⁽¹⁾ ΕΕ L 145 της 13.6.1977, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/15/ΕΚ (ΕΕ L 52 της 21.2.2004, σ. 61).

— παραδόσεις, και σχετικές εργασίες, σιδηρούχων και μη σιδηρούχων ημικατεργασμένων προϊόντων, όπως ακατέργαστου χυτοσιδήρου, καθαρισμένου χαλκού και κραμάτων χαλκού, ακατέργαστου νικελίου και αργιλίου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση λήγει την ημερομηνία έναρξης ισχύος ειδικού καθεστώτος για την εφαρμογή ΦΠΑ στον τομέα της ανακύκλωσης απορριμμάτων που τροποποιεί την οδηγία 77/388/ΕΟΚ, αλλά όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2005.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

B. COWEN

ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 30ής Μαρτίου 2004****όσον αφορά το διορισμό μέλους της εκτελεστικής επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας**

(2004/296/EK)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 112 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 122 παράγραφος 4, καθώς και το άρθρο 11 παράγραφος 2 και το άρθρο 43 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου για το καταστατικό του Ευρωπαϊκού Συστήματος Κεντρικών Τραπεζών και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας,

ΣΥΝΙΣΤΑ:

Το διορισμό του κ. José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO ως μέλους της εκτελεστικής επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας για θητεία οκτώ ετών από 1ης Ιουνίου 2004.

Η παρούσα σύσταση υποβάλλεται προς λήψη απόφασης στους αρχηγούς κρατών ή κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τα οποία έχουν ως επίσημο νόμισμα το ευρώ, μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Διοικητικό Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας.

Η παρούσα σύσταση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 30 Μαρτίου 2004.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. McDOWELL

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Μαρτίου 2004

που επιτρέπει στην Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, την Πολωνία και τη Σλοβακία να αναβάλουν την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων των οδηγιών του Συμβουλίου 2002/53/ΕΚ και 2002/55/ΕΚ όσον αφορά την εμπορία σπόρων προς σπορά από ορισμένες ποικιλίες

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 962]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/297/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λεττονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας, και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 3,

τη συνθήκη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λεττονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας, και ιδίως το άρθρο 42,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 42 της πράξης προσχώρησης, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μεταβατικά μέτρα, εφόσον τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για τη διευκόλυνση της μετάβασης από το υπάρχον καθεστώς στα νέα κράτη μέλη προς το καθεστώς που προκύπτει από την εφαρμογή των κοινοτικών κτηνιατρικών και φυτογυγιονομικών κανόνων. Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνουν τους κανόνες που αφορούν την εμπορία σπόρων προς σπορά.
- (2) Η οδηγία 2002/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2002, περί του κοινού καταλόγου ποικιλιών καλλιεργούμενων φυτικών ειδών⁽¹⁾ και η οδηγία 2002/55/ΕΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2002, περί εμπορίας σπόρων προς σπορά κηπευτικών⁽²⁾ προβλέπει ότι οι σπόροι προς σπορά ποικιλιών φυτικών ειδών που καλύπτονται από τις οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 2002/53/ΕΚ ή το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/55/ΕΚ μπορούν να διατίθενται στο εμπόριο μόνον εφόσον ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 και των άρθρων 7 και 11 των δύο προαναφερόμενων οδηγιών.

- (3) Η εμπορία σπόρων προς σπορά ορισμένων ποικιλιών θα έπρεπε να καταργηθεί στην Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, την Πολωνία και τη Σλοβακία από την ημερομηνία προσχώρησης των χωρών αυτών, εκτός εάν μπορούσε να χορηγηθεί παρέκκλιση από τις διατάξεις αυτές.
- (4) Για να δοθεί στις χώρες αυτές η δυνατότητα να λάβουν και να εφαρμόσουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί ότι οι εν λόγω ποικιλίες έχουν γίνει δεκτές σύμφωνα με τις αρχές του κοινοτικού συστήματος, θα πρέπει να επιτραπεί η αναβολή για περίοδο τριών ετών, από την ημερομηνία προσχώρησης, της εφαρμογής των οδηγιών 2002/53/ΕΚ και 2002/55/ΕΚ σε ό,τι αφορά την εμπορία στην επικράτειά τους σπόρων προς σπορά από τις ποικιλίες που απαριθμούνται στους σχετικούς καταλόγους σύμφωνα με αρχές άλλες από αυτές που ορίζονται στις προαναφερόμενες οδηγίες.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής σπόρων προς σπορά και γεωργικών, δενδροκτηνειακών και δασικών φυτών προς φύτευση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 4 παράγραφος 1, του άρθρου 7 και του άρθρου 11 των οδηγιών 2002/53/ΕΚ και 2002/55/ΕΚ, η Τσεχική Δημοκρατία, η Εσθονία, η Λιθουανία, η Ουγγαρία, η Πολωνία και η Σλοβακία μπορούν να αναβάλουν για περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία προσχώρησής τους την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών όσον αφορά την εμπορία, στην επικράτειά τους, σπόρων από τις ποικιλίες που απαριθμούνται στους σχετικούς εθνικούς καταλόγους ποικιλιών ειδών γεωργικών φυτών και κηπευτικών, οι οποίες δεν έχουν γίνει επισήμως δεκτές σύμφωνα με τις διατάξεις των εν λόγω οδηγιών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 193 της 20.7.2002, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1829/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 268 της 18.10.2003, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 193 της 20.7.2002, σ. 33· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1829/2003.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, τέτοιου είδους σπόροι διατίθενται στο εμπόριο μόνον εντός της επικράτειας του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Οποιαδήποτε ετικέτα ή έγγραφο, επίσημα ή άλλου είδους, που έχουν τοποθετηθεί πάνω σε παρτίδα τέτοιων σπόρων ή τους συνοδεύουν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης αναφέρουν ρητώς ότι οι σπόροι πρόκειται να διατεθούν στο εμπόριο αποκλειστικά εντός της ενδιαφερόμενης χώρας.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται με την επιφύλαξη και από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συνθήκης προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λεττονίας, της Δημοκρατίας

της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Μαρτίου 2004.

Για την Επιτροπή

David BYRNE

Μέλος της Επιτροπής

ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

της 16ης Ιουλίου 2003

σχετικά με καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές
(Νορβηγία)

(2004/298/EK)

Η ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ⁽¹⁾, και ιδίως τα άρθρα 49, 61 έως 63 και το παράρτημα XIII ⁽²⁾,

τη συμφωνία μεταξύ των κρατών της ΕΖΕΣ για την ίδρυση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 24 και το άρθρο 1 του πρωτοκόλλου 3,

τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για την εφαρμογή και ερμηνεία των άρθρων 61 και 62 της συμφωνίας ΕΟΧ ⁽⁴⁾, και ιδίως τα Κεφάλαια 5, 6 και 15,

την απόφαση της Αρχής να κινηθεί την επίσημη διαδικασία έρευνας ⁽⁵⁾,

αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις ⁽⁶⁾, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

⁽¹⁾ Στο εξής καλείται «συμφωνία ΕΟΧ».

⁽²⁾ Ειδικότερα, τις πράξεις που αναφέρονται στο σημείο 4 του κεφαλαίου I «Χερσαίες Μεταφορές» του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ δηλαδή τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1)· τη νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 32 του κεφαλαίου II «Οδικές Μεταφορές» δηλαδή τον κανονισμό (ΕΟΚ) 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 4 της 8.1.1998, σ. 1) και τη νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 33 α του κεφαλαίου II «Οδικές Μεταφορές» δηλαδή τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 251 της 29.8.1992, σ. 1), όπως αντικαταστάθηκε από τη νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 33 β του κεφαλαίου II «Οδικές Μεταφορές» δηλαδή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 4 της 8.1.1998, σ. 10).

⁽³⁾ Στο εξής καλείται «συμφωνία περί εποπτείας και Δικαστηρίου».

⁽⁴⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή και ερμηνεία των άρθρων 61 και 62 της συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 1 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, που εγκρίθηκαν και εκδόθηκαν από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ στις 19 Ιανουαρίου 1994, δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ L 231 της 1994, συμπλήρωμα ΕΟΧ 3.9.1994 αριθ. 32, όπως τροποποιήθηκαν τελευταία από την απόφαση της Αρχής αριθ. 264/02/COL της 18ης Δεκεμβρίου 2002, μη εισέτι δημοσιευθείσα· στο εξής καλούνται «κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις».

⁽⁵⁾ Απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 2000, απόφαση 381/00/COL, δημοσιευθείσα στην ΕΕ C 125 της 26.4.2001, καθώς και στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας ΕΕ L 22 της 26.4.2001.

⁽⁶⁾ Ιδίως το σημείο 5.3.2. των κατευθυντήριων γραμμών.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

A. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Κατόπιν καταγγελίας κατά του καθεστώτος αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές, η Αρχή διενήργησε προκαταρκτική εξέταση σχετικά με το εν λόγω καθεστώς βάσει των κανόνων του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις. Η εξέταση οδήγησε στην απόφαση της Αρχής με ημερομηνία 18 Δεκεμβρίου 2000 να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με το καθεστώς αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές. Η απόφαση κοινοποιήθηκε στη νορβηγική κυβέρνηση με επιστολή της ίδιας ημερομηνίας (Έγγραφο αριθ. 00-9192-D).

Στην επιστολή αυτή η νορβηγική κυβέρνηση κλήθηκε, δυνάμει του σημείου 5.3.1. (1) του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Οι νορβηγικές αρχές κλήθηκαν επίσης να παράσχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για να εκτιμηθεί το συμβιβασμο του καθεστώτος αντιστάθμισης με τις διατάξεις του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η Αρχή υπενθύμισε στη νορβηγική κυβέρνηση ότι, σύμφωνα με το σημείο 6.2.3 του κεφαλαίου 6 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, μια παράνομη ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από τους αποδέκτες, εφόσον η Αρχή θεωρήσει το καθεστώς αντιστάθμισης ασυμβίβαστο με τη συμφωνία ΕΟΧ. Στο πλαίσιο αυτό, η νορβηγική κυβέρνηση κλήθηκε να διαβιβάσει άμεσα αντίγραφο της απόφασης στους αποδέκτες της ενίσχυσης.

Τέλος και σχετικά με τη σχεδιαζόμενη συνέχιση του καθεστώτος αντιστάθμισης για το 2001, η Αρχή υπενθύμισε στη νορβηγική κυβέρνηση την υποχρέωσή της να μη θέσει σε εφαρμογή την ενίσχυση.

2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας με επιστολή της 31ης Ιανουαρίου 2001, η οποία ελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 8 Φεβρουαρίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-1029-A). Υποστήριξε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν αποτελεί «νέα ενίσχυση» και ότι, σε κάθε περίπτωση, το καθεστώς αντιστάθμισης απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης, διότι είναι σύμφωνο με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου⁽⁷⁾. Κατά συνέπεια, η νορβηγική κυβέρνηση γνωστοποίησε στην Αρχή ότι δεν επρόκειτο να ανασταλούν οι πληρωμές βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης.

Με επιστολή της 12ης Απριλίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-2781-D), η Αρχή επιβεβαίωσε την παραλαβή της ανωτέρω επιστολής και ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες.

Με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2001, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 20 Ιουνίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-4686-A), η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε τις αιτηθείσες πληροφορίες.

⁽⁷⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, οι αντιστάθμισεις για την εκπλήρωση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης και έτσι δεν υπόκεινται στην υποχρεωτική αναστολή της εφαρμογής τους.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ

Μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, αλλά πριν από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών («Transportbedriftenes Landsforening») υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας με επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2001, η οποία καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 23 Φεβρουαρίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-1387-A).

Ο καταγγέλλων είχε πληροφορηθεί την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας μέσω επιστολής της 18ης Δεκεμβρίου 2000 (Έγγραφο αριθ. 00-9193-D).

Μετά τη λήψη των παρατηρήσεων της νορβηγικής κυβέρνησης σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας, η Αρχή αποτάθηκε εκ νέου στον καταγγέλλοντα με επιστολή της 12ης Απριλίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-2780-D). Στην εν λόγω επιστολή, η Αρχή συνόψισε τα επιχειρήματα της νορβηγικής κυβέρνησης σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας και κάλεσε τον καταγγέλλοντα να διατυπώσει τις απόψεις του επί των εν λόγω επιχειρημάτων. Επιπλέον, ο καταγγέλλων κλήθηκε να υποβάλει πρόσθετες πληροφορίες, ιδίως σχετικά με τον ανταγωνισμό μεταξύ έκτακτων και τακτικών γραμμών (που εξυπηρετούνται από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές) στη Νορβηγία. Ο καταγγέλλων απάντησε με επιστολή της 21ης Μαΐου 2001, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 23 Μαΐου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-3911-A).

Δεν υποβλήθηκαν άλλες παρατηρήσεις τρίτων εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στο σημείο 5.3.2. (1) του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις ⁽⁸⁾, δηλαδή μέχρι τις 26 Μαΐου 2001.

4. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ

Με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2001 (Έγγραφο αριθ. 01-8453-D), η Αρχή διαβίβασε τις παρατηρήσεις τρίτων στη νορβηγική κυβέρνηση. Επιπλέον, η Αρχή γνωστοποίησε στη νορβηγική κυβέρνηση την εκτίμησή της ότι το καθεστώς αντιστάθμισης για μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων δεν καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Τέλος, όσον αφορά το ενδεχόμενο να δικαιολογούνται βάσει των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, η Αρχή υπογράμμισε ιδιαίτερα ότι το καθεστώς αντιστάθμισης θα έπρεπε να έχει περιορισμένη διάρκεια και, κατ' αρχήν, να μειώνεται με την πάροδο του χρόνου, ότι η αποζημίωση που χορηγείται στις επιχειρήσεις λεωφορείων πρέπει να παραμένει χαμηλότερη του κόστους που απορρέει από την πραγματική κατανάλωση ντίζελ αυτοκινήτων στα τακτικά δρομολόγια λεωφορείων, και ότι το ποσό της αποζημίωσης πρέπει να είναι περιορισμένο ώστε να παρέχεται ένα κίνητρο στις επιχειρήσεις λεωφορείων να μειώσουν την κατανάλωση ντίζελ αυτοκινήτων. Στο πλαίσιο αυτό, η νορβηγική κυβέρνηση κλήθηκε να υποβάλει πρόσθετες πληροφορίες.

Με επιστολή του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της 31ης Ιανουαρίου 2002, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 5 Φεβρουαρίου 2002 (Έγγραφο αριθ. 02-1006-A), η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε τις παρατηρήσεις επί των σχολίων τρίτων. Υπέβαλε επίσης τις απόψεις της σχετικά με την εκτίμηση της Αρχής όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου και χορήγησε τις πληροφορίες που της είχαν ζητηθεί. Η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε και άλλες παρατηρήσεις [βλέπε επιστολή του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της 4ης Απριλίου 2002, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 9 Απριλίου 2002 (Έγγραφο αριθ. 02-2573-A)].

5. ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ

Μετά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής παρατηρήσεων εκ μέρους τρίτων (26 Μαΐου 2001), η Αρχή έλαβε και άλλες παρατηρήσεις από τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών [βλέπε τηλεομοιοτυπία της 7ης Φεβρουαρίου 2002, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Επιτροπή αυθημερόν (Έγγρ. αριθ. 02-1058-A), καθώς και επιστολή της 9ης Απριλίου 2002, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή τις 11 Απριλίου 2002 (Έγγραφο αριθ. 02-2557-A)] και επιστολή του καταγγέλλοντος [βλέπε επιστολή της 8ης Μαΐου 2002, η οποία παρελήφθη και καταχωρίστηκε από την Αρχή στις 15 Μαΐου 2002 (Έγγραφο αριθ. 02-3635-A)].

⁽⁸⁾ Σύμφωνα με το σημείο 5.3.2. (1) του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

B. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΞΠΡΕΣ

1. Η ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ ΝΤΙΖΕΛ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ: ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΥΠΕΡ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Η εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων («autodieselavgift») θεσπίστηκε την 1η Οκτωβρίου 1993 (αντικαθιστώντας το χιλιομετρικό φόρο που είχε θεσπιστεί το 1978) ⁽⁹⁾. Ο φόρος επιβάλλεται επί της κατανάλωσης ντίζελ αυτοκινήτων και ο φορολογικός συντελεστής ανά λίτρο καθορίζεται ετησίως βάσει απόφασης του νορβηγικού κοινοβουλίου. ⁽¹⁰⁾ Οι επιχειρήσεις λεωφορείων που εκτελούν επιβατικές μεταφορές απαλλάχθηκαν από την εν λόγω εισφορά (όπως απαλλάσσονταν προηγουμένως από τον χιλιομετρικό φόρο). Στο νομοσχέδιο σχετικά με τους πράσινους φόρους [St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»], η νορβηγική κυβέρνηση έκρινε ότι η προηγούμενη απαλλαγή υπέρ των λεωφορείων δεν ήταν δικαιολογημένη από περιβαλλοντική άποψη, δεδομένου ότι απάλλασσε τα λεωφορεία από το εξωτερικό κόστος που προκύπτει από τη χρήση των δρόμων, τα ατυχήματα και τη ρύπανση, ενώ δεν παρείχε στις εν λόγω επιχειρήσεις οικονομικά κίνητρα για να μειώσουν το εν λόγω κόστος. Κατά συνέπεια, η νορβηγική κυβέρνηση πρότεινε την κατάργηση της απαλλαγής των επιχειρήσεων λεωφορείων από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, προκειμένου να δοθεί στις εν λόγω επιχειρήσεις το κίνητρο να αυξήσουν την απόδοσή τους και να λαμβάνουν επενδυτικές αποφάσεις λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειές τους στο περιβάλλον.

Από την 1η Ιανουαρίου 1999, όλες οι επιχειρήσεις λεωφορείων που εκτελούν επιβατικές μεταφορές [δηλαδή τόσο σε τακτικές ⁽¹¹⁾ όσο και σε έκτακτες ⁽¹²⁾ γραμμές] ήταν υπόχρεες, κατ' αρχήν, της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων.

2. ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΘΕΣΤΩΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ

Ωστόσο, για να αποφευχθεί η εξασθένηση της ανταγωνιστικότητας των δημόσιων μεταφορών (δηλαδή των τακτικών επιβατικών μεταφορών), προτάθηκε να χορηγηθούν αντιστάθμισεις σε ορισμένες κατηγορίες επιχειρήσεων λεωφορείων [στις λεγόμενες «tilskuddsberettiget bussdrift» ή «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, δηλαδή τις επιχειρήσεις λεωφορείων που είναι επιλέξιμες για τη χορήγηση άμεσων κρατικών επιδοτήσεων για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών ⁽¹³⁾] για τα έξοδα που προκύπτουν από την κατάργηση της απαλλαγής. Για τις άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων λεωφορείων (τις λεγόμενες «ikke-tilskuddsberettiget bussdrift» ή «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, δηλαδή τις επιχειρήσεις λεωφορείων που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές, αλλά δεν είναι επιλέξιμες για τη χορήγηση άμεσων κρατικών επιδοτήσεων στο πλαίσιο αυτό ⁽¹⁴⁾), το νομοσχέδιο σχετικά με τους πράσινους φόρους αναφέρει ότι δεν πρέπει να τους χορηγηθεί αποζημίωση, επειδή οι εν λόγω επιχειρήσεις θεωρήθηκαν ικανές να καλύψουν τα αυξημένα έξοδα είτε αυξάνοντας τις τιμές των εισιτηρίων είτε μειώνοντας τα κέρδη τους. Επιπλέον, η κατάργηση της φοροαπαλλαγής θεωρήθηκε ότι θα προσφέρει στις εταιρείες λεωφορείων το κίνητρο να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους και να καταστήσουν τις δραστηριότητές τους φιλικότερες για το περιβάλλον.

Μετά την πρόταση της κυβέρνησης, το φθινόπωρο του 1998 το Κοινοβούλιο αποφάσισε να θεσπίσει καθεστώς αντιστάθμισης για τις «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων. Παρόλο που αρχικά δεν προβλεπόταν στην πρόταση της κυβέρνησης σχετικά με την πράσινη φορολογική μεταρρύθμιση, ένα δεύτερο καθεστώς αντιστάθμισης για τις λεγόμενες «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων εγκρίθηκε από το νορβηγικό κοινοβούλιο στην απόφασή του σχετικά με τον αναθεωρημένο κρατικό προϋπολογισμό του 1999, η οποία εκδόθηκε την άνοιξη του 1999 [St. prp. nr. 67 (1998-1999)]. Το εν λόγω καθεστώς εμπίπτει στην ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών [πρβλ. St.prp.nr. 1 (1999-2000), κεφάλαιο 1330, θέση 71 «Tilskudd til ekspressbusser»].

⁽⁹⁾ Κανονισμός της 8ης Ιουνίου 1993 περί εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων, «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

⁽¹⁰⁾ Λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με το φορολογικό συντελεστή που εφαρμόστηκε από το 1999 παρέχονται στον πίνακα 2 στη συνέχεια.

⁽¹¹⁾ Ο όρος «τακτικές μεταφορές» χρησιμοποιείται στην παρούσα απόφαση σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό.

⁽¹²⁾ Ο όρος «έκτακτες μεταφορές» χρησιμοποιείται στην παρούσα απόφαση σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό.

⁽¹³⁾ Η εν λόγω κατηγορία επιχειρήσεων λεωφορείων περιγράφεται λεπτομερέστερα στο σημείο Γ της παρούσας απόφασης.

⁽¹⁴⁾ Η εν λόγω κατηγορία επιχειρήσεων λεωφορείων περιγράφεται λεπτομερέστερα στο σημείο Γ της παρούσας απόφασης.

Ως εκ τούτου, με τη θέσπιση καθεστώτων αποζημίωσης τόσο για τις «επιδοτούμενες» όσο και για τις «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, από την 1η Ιανουαρίου 1999 οι επιχειρήσεις λεωφορείων που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές εισπράττουν (μερική) αντιστάθμιση του κόστους που προκύπτει από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Από την άλλη πλευρά, άλλες επιχειρήσεις λεωφορείων, και μεταξύ αυτών οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης έκτακτων γραμμών, επιβαρύνονταν πλήρως με το κόστος που συνεπάγεται η εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

Οι κανόνες που διέπουν την αποζημίωση για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές καθορίστηκαν σε δύο επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000, οι οποίες κοινοποιήθηκαν στις επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων ⁽¹⁵⁾.

Το ποσό της αντιστάθμισης ανά εταιρεία υπολογίζεται σύμφωνα με τις αποστάσεις που καλύπτονται βάσει του σχεδίου διαδρομών, εφαρμόζοντας ένα συγκεκριμένο συντελεστή ανά χιλιόμετρο. Ο συντελεστής αυτός δεν έχει θεσπιστεί εκ των προτέρων αλλά θα προσδιοριστεί αφ' ης στιγμής καθοριστούν οι συνολικές αποστάσεις όλων των δικαιούχων ⁽¹⁶⁾. Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, οι συντελεστές που εφαρμόστηκαν για τα έτη 1999 και 2000 ήταν 1,37 και 1,41 αντίστοιχα, ενώ για τα έτη 2001 και 2002 εκτιμάται ότι είναι 1,07 και 0,62 NOK ανά χιλιόμετρο, αντίστοιχα.

Επιπλέον, χορηγείται αποζημίωση για τη λεγόμενη «οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης» ⁽¹⁷⁾ και την «ενισχυτική οδήγηση» ⁽¹⁸⁾. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, στις περιπτώσεις αυτές χορηγείται αντιστάθμιση μόνον όταν η «οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης» και η «ενισχυτική οδήγηση» υπερβαίνουν το 10 % της οδήγησης σύμφωνα με το πρόγραμμα. Επιπλέον, χορηγείται επίσης αντιστάθμιση για τις «εγκεκριμένες αποκλίσεις» από το πρόγραμμα διαδρομών ⁽¹⁹⁾.

Οι υπηρεσίες εγχώριων μεταφορών που παρέχονται στο πλαίσιο διεθνών μεταφορών (υπηρεσίες ενδομεταφορών) περιλαμβάνονται επίσης στο καθεστώς αντιστάθμισης. Θεωρείται ότι οι ξένες εταιρείες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες ενδομεταφορών το πράττουν στο πλαίσιο κοινοπραξίας με τις νορβηγικές εταιρείες. Επιπλέον, θεωρείται ότι οι νορβηγικές επιχειρήσεις ενεργούν εξ' ονόματος των ξένων επιχειρήσεων όταν ζητούν αντιστάθμιση.

3. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στην απόφασή της με ημερομηνία 18 Δεκεμβρίου 2000, η Αρχή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας κατά του «καθεστώτος αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές» ⁽²⁰⁾. Στις παρατηρήσεις της επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η νορβηγική κυβέρνηση διευκρίνισε ότι οι αποδέκτες του υπό έρευνα καθεστώτος ενίσχυσης δεν ταυτίζονται με τις «επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές». Ο όρος «λεωφορείο εξπρές» χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις στο πλαίσιο του μάρκετινγκ. Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, οι «επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές» στην πραγματικότητα παρέχουν «επιδοτούμενες» και «μη επιδοτούμενες» υπηρεσίες. Κατόπιν των ανωτέρω διευκρινίσεων, η Αρχή επισημαίνει ότι η έρευνα αφορά το καθεστώς αντιστάθμισης που έχει θεσπιστεί υπέρ των «μη επιδοτούμενων» επιχειρήσεων λεωφορείων οι οποίες εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές. Το καθεστώς αντιστάθμισης για τις «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων δεν αποτελεί αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

⁽¹⁵⁾ Οι διατάξεις του καθεστώτος αντιστάθμισης περιγράφονται λεπτομερέστερα στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας της Αρχής.

⁽¹⁶⁾ Ο εν λόγω συντελεστής υπολογίζεται προφανώς διαιρώντας το συνολικό ποσό που προβλέπεται για το καθεστώς αντιστάθμισης δια του συνόλου των χιλιομέτρων για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις επιστροφής των εξόδων.

⁽¹⁷⁾ Η «οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης» είναι απαραίτητη πριν και μετά την οδήγηση σύμφωνα με το πρόγραμμα, π.χ. οδήγηση προς και από το χώρο στάθμευσης/αμαεοστάσιο.

⁽¹⁸⁾ Η «ενισχυτική οδήγηση» είναι απαραίτητη προκειμένου όλοι οι επιβάτες που χρησιμοποιούν ορισμένη διαδρομή να εξυπηρετούνται σε κάθε χρονική στιγμή σύμφωνα με τα προγράμματα.

⁽¹⁹⁾ «Εγκεκριμένες αποκλίσεις» είναι οι αποκλίσεις που αναφέρει η νορβηγική κυβέρνηση στην απάντησή της προς το αίτημα παροχής πρόσθετων πληροφοριών της Αρχής με ημερομηνία 12 Απριλίου 2001: «... μεγαλύτερες αποκλίσεις [από την προκαθορισμένη διαδρομή] δεν παρουσιάζονται, παρά μόνο στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην άδεια ...».

⁽²⁰⁾ Η αρχή χρησιμοποίησε τον όρο αυτό στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, βάσει του τίτλου του υπό έρευνα καθεστώτος που αναφέρεται στο νορβηγικό κρατικό προϋπολογισμό.

Γ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΝΟΡΒΗΓΙΑ

1. ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, οι τακτικές επιβατικές μεταφορές στη Νορβηγία διέπονται στο σύνολό τους από το νόμο περί μεταφορών (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) και τον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) ⁽²¹⁾. Όλες οι επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με την παράγραφο 3 του νόμου περί μεταφορών επιτρέπεται να εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, όλες οι επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια υπόκεινται στους ίδιους όρους που διέπουν την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές. Οι διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές προβλέπουν, μεταξύ άλλων, ότι ο δικαιοδόχος έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση να παρέχει τη μεταφορική υπηρεσία που καλύπτεται από την άδεια. Το πρόγραμμα διαδρομών καθώς και τα τιμολόγια πρέπει να εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές ⁽²²⁾. Σε περίπτωση που μια επιχείρηση υποβάλει αίτηση περαίωσης μιας μεταφορικής υπηρεσίας (δηλαδή, σε περίπτωση που ζητήσει να αποχωρήσει από μία γραμμή ή να αλλάξει τους όρους της υπηρεσίας μεταφοράς), οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτήσουν από την επιχείρηση να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, παρέχοντας ταυτόχρονα αντιστάθμιση για τα πιθανά ελλείμματα στη διαδρομή που δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τα κέρδη που αποφέρουν άλλες διαδρομές [προβλέπει § 19 (2) του κανονισμού σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές].

2. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΕΓΟΜΕΝΩΝ «ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ» ΚΑΙ «ΜΗ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ» ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η νορβηγική κυβέρνηση υπογράμμισε ότι ο διαχωρισμός μεταξύ «επιδοτούμενων» και «μη επιδοτούμενων» επιχειρήσεων δεν βασίζεται στο νόμο περί μεταφορών ή σε άλλη νομική πράξη που διέπει την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών.

Ωστόσο, η Αρχή επισημαίνει ότι οι «επιδοτούμενες» και οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις υπόκεινται σε διαφορετικούς κανόνες όσον αφορά τη διαδικασία παραχώρησης του δικαιώματος εκτέλεσης τακτικών επιβατικών μεταφορών σε μεμονωμένες διαδρομές, καθώς και την επιλεξιμότητα (ή μη) για άμεσες κρατικές επιδοτήσεις για την παροχή των εν λόγω μεταφορικών υπηρεσιών.

Από τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Αρχή προκύπτει ότι οι λεγόμενες «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις επιλέγονται μέσω διαγωνισμού για την παροχή τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών. Για την παροχή των υπηρεσιών αυτών χορηγείται αποζημίωση στο πλαίσιο «συμβάσεων πλαισίων» που συνάπτονται για την εκάστοτε κοιμητία. Οι όροι που διέπουν τους διαγωνισμούς, τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων και τη χορήγηση αποζημίωσης ορίζονται σε κανονισμό σχετικά με τη διαδικασία διαγωνισμού για τις τοπικές μεταφορικές υπηρεσίες («Forskrift om anbud i lokal rutetransport»). Από την άλλη πλευρά, στις διαδρομές στις οποίες υπάρχουν καλές προοπτικές εκμετάλλευσης των μεταφορικών υπηρεσιών, οι εταιρείες λεωφορείων μπορούν να υποβάλουν αίτηση για να λάβουν άδεια παροχής τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών στην εκάστοτε γραμμή. Οι αιτήσεις αξιολογούνται από τις αρμόδιες αρχές, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταφορικές ανάγκες και τον ανταγωνισμό. Οι επιχειρήσεις λεωφορείων που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές κατόπιν αίτησης δεν δικαιούνται να λάβουν άμεσες κρατικές επιδοτήσεις. Ως εκ τούτου, καλούνται «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων.

Δ. Η απόφαση της Αρχής να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας και οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τη Νορβηγία και τρίτους ενδιαφερόμενους στο πλαίσιο της διαδικασίας

Τον Δεκέμβριο του 2000, η Αρχή αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές ⁽²³⁾. Στην εν λόγω απόφαση, η Αρχή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό του καθεστώτος αντιστάθμισης με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ. Κατά την εκτίμηση της Αρχής, το καθεστώς αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές, που θεοπίστηκε το 1999, αποτελεί «νέα ενίσχυση». Δεδομένου ότι το καθεστώς δεν είχε κοινοποιηθεί στην Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, το καθεστώς αντιστάθμισης έπρεπε να θεωρηθεί «παράνομο για διαδικαστικούς λόγους» σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, η Αρχή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβασμό του καθεστώτος αντιστάθμισης ιδίως με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ, σε συνδυασμό με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές.

⁽²¹⁾ Η νορβηγική κυβέρνηση αναφέρεται στις παρατηρήσεις που υπέβαλε σε «συμπληρωματικές οδηγίες».

⁽²²⁾ Οι όροι που διέπουν την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών στη Νορβηγία περιγράφονται λεπτομερέστερα στη συνέχεια.

⁽²³⁾ Βλέπε υποσημείωση 5.

1. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ

α) Οι απόψεις της αρχής, όπως εκφράστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας

Βάσει των πληροφοριών που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία προκαταρκτικής έρευνας, η Αρχή έκρινε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν αποκλείεται να ενισχύει την ανταγωνιστική θέση των εταιρειών που εκτελούν επιβατικές μεταφορές τόσο εντός όσο και εκτός της Νορβηγίας και, κατά συνέπεια, μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Το προκαταρκτικό συμπέρασμα της Αρχής βασίστηκε στα ακόλουθα γεγονότα:

Οι επιχειρήσεις που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης μπορούν να εκτελούν τόσο τακτικές όσο και έκτακτες μεταφορές. Συνεπώς, σύμφωνα με την Αρχή, οι πληρωμές βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης δεν αποκλείεται να χρησιμοποιούνται για την παροχή έκτακτων μεταφορικών υπηρεσιών (οι οποίες είναι πλήρως ελεωμένες).

Ακόμη και στην περίπτωση αποκλειστικά τακτικών γραμμών, οι στρεβλωτικές συνέπειες στον ανταγωνισμό δεν μπορούσαν να αποκλειστούν, καθότι οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων ανταγωνίζονταν, έστω και σε περιορισμένο βαθμό, τις έκτακτες λεωφορειακές γραμμές.

Όσον αφορά τις διεθνείς τακτικές μεταφορές, η Αρχή δεν πείστηκε ότι οι ξένες επιχειρήσεις μπορούν να λάβουν αντισταθμιστικές καταβολές χωρίς διακρίσεις και κατά τρόπο διαφανή. Τέλος, η Αρχή επεσήμανε ότι ακόμη και αν το καθεστώς εφαρμόζοταν χωρίς διακρίσεις έναντι των ξένων επιχειρήσεων που εκτελούν μεταφορές στη Νορβηγία, δεν ήταν δυνατό να αποκλειστούν οι συνέπειες στις συναλλαγές, δεδομένου ότι οι νορβηγικές επιχειρήσεις λεωφορείων που επωφελούνται από τις αντισταθμιστικές καταβολές ενδέχεται να ανταγωνίζονται εκτός της Νορβηγίας όσον αφορά τις έκτακτες και τις τακτικές μεταφορές.

β) Παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας

Στις παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας (πρβλέπε επιστολή της 31ης Ιανουαρίου 2001), εκφράζεται η άποψη ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν αποτελεί ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η αντιστάθμιση που χορηγείται για τις τακτικές μεταφορές δεν θα μπορούσε να επηρεάσει την ανταγωνιστική θέση των έκτακτων μεταφορών, δεδομένου ότι οι τακτικές και οι έκτακτες μεταφορές ανήκουν σε δύο διαφορετικές αγορές με πολύ περιορισμένα κοινά στοιχεία. Επιπλέον, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν επηρεάζει τις συναλλαγές, καθότι η αντιστάθμιση χορηγείται σε όλες τις επιχειρήσεις (εγχώριες και ξένες) που εκτελούν τακτικές ενδομεταφορές εντός της Νορβηγίας. Επιπροσθέτως, η αντιστάθμιση υπολογίζεται μόνο σε συνάρτηση με τα χιλιόμετρα οδήγησης εντός της Νορβηγίας.

γ) Υποβολή πρόσθετων πληροφοριακών στοιχείων από τη νορβηγική κυβέρνηση

Οι πληροφορίες που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση δείχνουν ότι επί συνόλου 100 επιχειρήσεων που εκτελούν τακτικές μεταφορές με λεωφορεία στη Νορβηγία και οι οποίες έλαβαν αντιστάθμιση για την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων βάσει του κρινόμενου καθεστώτος αντιστάθμισης, οι 49 εκτελούν ταυτόχρονα έκτακτες μεταφορές, ήτοι ποσοστό 49 %. Η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε επίσης αριθμητικά στοιχεία που δείχνουν ότι, στον τομέα των μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν της Νορβηγίας, οι μη τακτικές μεταφορές ⁽²⁴⁾ αντιστοιχούν κατά κανόνα σε λιγότερο από το 15 % του συνολικού λειτουργικού κόστους των σχετικών επιχειρήσεων.

Όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού μεταξύ των τακτικών και των έκτακτων γραμμών, η νορβηγική κυβέρνηση διευκρίνισε (πρβλέπε επιστολή της 15ης Ιουνίου 2001) ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν δύο χωριστές αγορές, λόγω των διαφορετικών νομικών υποχρεώσεων που διέπουν τις δύο μεταφορικές δραστηριότητες (υποχρέωση λήψης άδειας για τις τακτικές γραμμές, αλλά όχι για τις έκτακτες, πρόσθετες υποχρεώσεις σχετικά με τις ώρες δρομολογίων, τη συχνότητα και τα προγράμματα διαδρομών για τις τακτικές γραμμές, αλλά όχι για τις έκτακτες) και της φύσης της δραστηριότητας που, κατά τους ισχυρισμούς της νορβηγικής κυβέρνησης, είναι διαφορετική από τη σκοπιά του καταναλωτή.

⁽²⁴⁾ Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται από τη νορβηγική κυβέρνηση. Η Αρχή θεωρεί ότι ο όρος αφορά τις μεταφορικές υπηρεσίες εκτός των «τακτικών γραμμών» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου· βλέπε υποσημείωση 2.

Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, μια τακτική γραμμή μπορεί να αποτελέσει καλή εναλλακτική λύση έναντι μιας έκτακτης γραμμής για μια κατηγορία επιβατών μόνον όταν κατά μήκος της διαδρομής υπάρχουν πόλοι έλξης του ενδιαφέροντος, ξενοδοχεία, κ.λπ. Η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε επίσης ότι, υπό ορισμένες συνθήκες, ένας πελάτης μπορεί να θεωρήσει —για οικονομικούς λόγους— ότι σε ορισμένες καταστάσεις υπάρχει δυνατότητα επιλογής μεταξύ ενός ταξιδιού μέσω μιας έκτακτης γραμμής και ενός ταξιδιού μέσω μιας τακτικής ⁽²⁵⁾ γραμμής. Κατά κανόνα, σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, τέτοιες καταστάσεις δεν παρουσιάζονται συχνά και οι επιχειρήσεις τακτικών λεωφορειακών γραμμών σε πολύ περιορισμένο βαθμό εξυπηρετούν τις κατηγορίες πελατών που συνήθως εξυπηρετούνται από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης έκτακτων γραμμών.

Αναφέρθηκε επίσης ότι ο νορβηγικός νόμος περί μεταφορών επιτρέπει στο πλαίσιο των τακτικών λεωφορειακών γραμμών την επιβίβαση ομάδων επιβατών από σημεία που βρίσκονται σε λογική απόσταση από τις προγραμματισμένες στάσεις. Εξ όσων γνωρίζουν οι νορβηγικές αρχές, μεγαλύτερες αποκλίσεις δεν έχουν παρουσιαστεί, εκτός αν εντάσσονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην άδεια. Μεταξύ αυτών είναι δυνατό να περιλαμβάνονται οι μεταφορικές υπηρεσίες προς ειδικά σημεία εκδρομής.

Επιπροσθέτως και όσον αφορά τα αναφερόμενα στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με το ότι οι επιχειρήσεις τακτικών λεωφορειακών γραμμών επιτρέπεται να επαναπρογραμματίζουν τους προορισμούς τους κατά τη χειμερινή περίοδο για να εξυπηρετούν τουριστικές περιοχές, η νορβηγική κυβέρνηση διευκρίνισε ότι οι αιτήσεις επαναπρογραμματισμού «μη επιδοτούμενων» λεωφορειακών γραμμών εξετάζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σταθμίζοντας την αναγκαιότητα του επαναπρογραμματισμού και τις συνέπειές του στον ανταγωνισμό. Επιπλέον, σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, κατ'αρχήν δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να επαναπρογραμματίσουν τη διαδρομή μετά από σχετικά αίτημα ομάδας ενδιαφερομένων (ωστόσο, φαίνεται ότι ο επαναπρογραμματισμός είναι δυνατός, εφόσον δεν διαταράσσει το πρόγραμμα των τακτικών γραμμών, δηλαδή εφόσον τηρούνται οι ώρες των δρομολογίων και οι στάσεις).

Όσον αφορά τους αλλοδαπούς μεταφορείς που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης, η νορβηγική κυβέρνηση πληροφόρησε την Αρχή ότι προς το παρόν υπάρχει μία μόνο τέτοια επιχείρηση, η σουηδική εταιρεία Swebus AB, η οποία εκτελεί διεθνείς τακτικές ενδομεταφορές στη Νορβηγία. Η εν λόγω εταιρεία ασκεί τις δραστηριότητές της στο πλαίσιο κοινοπραξίας με τη νορβηγική επιχείρηση AS Østfold Bilruter.

Όσον αφορά τις νορβηγικές επιχειρήσεις που ασκούν μεταφορικές δραστηριότητες στο εξωτερικό, η νορβηγική κυβέρνηση πληροφόρησε την Αρχή ότι προς το παρόν έχουν εκδοθεί 330 κοινοτικές άδειες ⁽²⁶⁾. Πληροφορίες σχετικά με τις άδειες για τακτικές γραμμές πρέπει να ληφθούν από τις αντίστοιχες χώρες.

δ) Παρατηρήσεις της Νορβηγικής Ένωσης Μεταφορών επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας

Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, αναγνώρισε μεν ότι οι τακτικές ⁽²⁷⁾ γραμμές ανταγωνίζονται τις έκτακτες γραμμές, αλλά ισχυρίστηκε ότι ο ανταγωνισμός αυτός αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της νορβηγικής και της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών ισχυρίστηκε ότι οι αλλαγές των προγραμμάτων (λόγω των διακυμάνσεων της ζήτησης κατά τη διάρκεια του έτους) καθώς και η δυνατότητα επιβίβασης ομάδων επιβατών από σημεία που βρίσκονται σε λογική απόσταση από τις προγραμματισμένες στάσεις είναι στοιχεία συνυφασμένα με τις εν λόγω υπηρεσίες και καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 του Συμβουλίου. Όσον αφορά τις διεθνείς τακτικές ⁽²⁸⁾ γραμμές, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών δήλωσε ότι οι ξένες επιχειρήσεις αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο με τις εγχώριες επιχειρήσεις. Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ στο υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών υποστηρίζει, στην επιστολή της με ημερομηνία 9 Απριλίου 2002, ότι οι τακτικές λεωφορειακές γραμμές που επωφελούνται από το εν λόγω καθεστώς αντιστάθμισης περιορίζονται εντός της Νορβηγίας· συνεπώς, οι κανόνες ανταγωνισμού δεν έχουν εφαρμογή στο εν λόγω καθεστώς αντιστάθμισης.

⁽²⁵⁾ Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται από τη νορβηγική κυβέρνηση. Η Αρχή θεωρεί ότι ο όρος αφορά τις «τακτικές γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου· βλέπε υποσημείωση 2.

⁽²⁶⁾ Ωστόσο, η νορβηγική κυβέρνηση δεν διευκρίνισε πόσες τέτοιες άδειες έχουν ληφθεί από τις επιχειρήσεις λεωφορείων τις οποίες αφορά η παρούσα έρευνα.

⁽²⁷⁾ Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται από τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών. Η Αρχή θεωρεί ότι ο όρος αφορά τις «τακτικές γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου· βλέπε υποσημείωση 2.

⁽²⁸⁾ Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται από τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών. Η Αρχή θεωρεί ότι ο όρος αφορά τις «διεθνείς τακτικές γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου· βλέπε υποσημείωση 2.

ε) Παρατηρήσεις του καταγγέλλοντος

Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων ανταγωνίζονται τα τουριστικά πούλμαν. Στο πλαίσιο αυτό, ο καταγγέλλων αναφέρεται σε ορισμένες διαδρομές που εξυπηρετούνται τόσο από «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων όσο και από επιχειρήσεις τουριστικών πούλμαν και στις οποίες οι δύο κατηγορίες επιχειρήσεων ανταγωνίζονται για την ίδια κατηγορία πελατών (π.χ. διαδρομές λεωφορείων εξπρές προς το αεροδρόμιο του Όσλο, όπου οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών ανταγωνίζονται τα τουριστικά πούλμαν).

Επιπλέον, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται —σε αντίθεση με όσα υποστήριξε η νορβηγική κυβέρνηση— ότι τα τακτικά λεωφορεία επιτρέπεται να επαναπρογραμματίζουν τις διαδρομές τους και να μεταφέρουν ομάδες επιβατών σε τουριστικές περιοχές, δραστηριότητα χαρακτηριστική για τα τουριστικά λεωφορεία (ο καταγγέλλων αναφέρεται σχετικά στα Valdresbusses που εξυπηρετούν τη διαδρομή Όσλο-Beitostølen, «χαρακτηριστική τουριστική περιοχή»· ο καταγγέλλων αναφέρει επίσης ως παραδείγματα τις γραμμές Όσλο-Trysil, Όσλο-Hemsedal και Όσλο-Geilo). Οι παρεκκλίσεις αυτού του είδους από το πρόγραμμα διαδρομής θα είχαν ως αποτέλεσμα την αλληλεπικάλυψη των υπηρεσιών.

Επιπλέον, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων λαμβάνουν αντιστάθμιση για την «ενισχυτική οδήγηση» και την «οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης». Οι δύο αυτές δραστηριότητες χρησιμοποιούνται από τις εν λόγω επιχειρήσεις λεωφορείων για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών σε ανταγωνισμό με τον καταγγέλλοντα (στο πλαίσιο αυτό, ο καταγγέλλων αναφέρεται ιδιαίτερα στη διαδρομή Valdres-Όσλο· στο ταξίδι επιστροφής/οδήγηση στη θέση στάθμευσης, οι επιχειρήσεις λεωφορείων παρέχουν τουριστικές υπηρεσίες σε ομάδες επιβατών).

Τέλος, ο καταγγέλλων υπογράμμισε το γεγονός ότι οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων λαμβάνουν αντιστάθμιση για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών σε διαδρομές στις οποίες οι δικαιούχοι επιχειρήσεις λεωφορείων εκτελούν ταυτόχρονα εμπορευματικές μεταφορές.

στ) Παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης επί των παρατηρήσεων τρίτων

Η νορβηγική κυβέρνηση δεν αμφισβήτησε τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος, ιδίως όσον αφορά τις διαδρομές που εξυπηρετούνται τόσο από επιχειρήσεις λεωφορείων τακτικών γραμμών όσο και από επιχειρήσεις λεωφορείων έκτακτων γραμμών και τη δυνατότητα των επιχειρήσεων λεωφορείων τακτικών γραμμών να επαναπρογραμματίζουν τις διαδρομές για να μπορέσουν οι τελευταίες να μεταφέρουν ομάδες επιβατών σε τουριστικές περιοχές (πρβλ. επιστολή της νορβηγικής κυβέρνησης με ημερομηνία 31 Ιανουαρίου 2002). Ωστόσο, έγινε αναφορά στους μηχανισμούς ελέγχου που προβλέπονται στο καθεστώς αντιστάθμισης, οι οποίοι δεν επιτρέπουν την κατάχρηση της καταβαλλόμενης αντιστάθμισης, δηλαδή τη χρησιμοποίησή της προς όφελος των τουριστικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης, ενώ αναφέρθηκε επίσης ότι χορηγείται αντιστάθμιση μόνο για τις αποστάσεις που καλύπτονται από τις καθορισμένες διαδρομές και τους πίνακες δρομολογίων. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η νορβηγική κυβέρνηση πληροφόρησε την Αρχή ότι, σύμφωνα με πληροφορίες της Νορβηγικής Ένωσης Μεταφορικών Επιχειρήσεων, τα στοιχεία δείχνουν ότι το ποσοστό του κύκλου εργασιών από τις εμπορευματικές μεταφορές σε σύγκριση με τον κύκλο εργασιών από τις τακτικές μεταφορές ήταν «πιθανώς μικρότερο του 1 %».

Όσον αφορά τις συνέπειες του καθεστώτος αντιστάθμισης σχετικά με την ενισχυτική οδήγηση, την οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης και τις εγκεκριμένες αποκλίσεις από τα προγράμματα διαδρομών που προβλέπονται στην άδεια, η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι, για το έτος 1999, η αντιστάθμιση για την ενισχυτική οδήγηση και την οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης αντιστοιχούσε σε λιγότερο από το 4 % των αποστάσεων που διανύθηκαν σύμφωνα με το πρόγραμμα. Βάσει των στοιχείων αυτών, η νορβηγική κυβέρνηση εξέφρασε την άποψη ότι η κάλυψη της οδήγησης στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης και της ενισχυτικής οδήγησης είχε ασημαντες συνέπειες στον ανταγωνισμό. Η νορβηγική κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι χορηγείται αντιστάθμιση για τις εγκεκριμένες αποκλίσεις ⁽²⁹⁾.

⁽²⁹⁾ Ως «εγκεκριμένες αποκλίσεις» νοούνται οι αποκλίσεις που αναφέρονται στην απάντηση της νορβηγικής κυβέρνησης προς το αίτημα παροχής πρόσθετων πληροφοριών που υπέβαλε η Αρχή στις 12 Απριλίου 2001: «... μεγαλύτερες αποκλίσεις [από την προκαθορισμένη διαδρομή] δεν έχουν παρουσιαστεί, εκτός αν εντάσσονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην άδεια. Τέτοιες υποχρεώσεις μπορεί να είναι η εξυπηρέτηση ... ειδικών σημείων εκδρομής ...».

2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

α) *Οι απόψεις της Αρχής, όπως εκφράστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας*

Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Αρχή εξέφρασε την άποψη ότι το εν λόγω καθεστώς αντιστάθμισης αποτελεί «νέα ενίσχυση». Κατά την άποψη της Αρχής, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «υφιστάμενη ενίσχυση» κατά την έννοια του σημείου 7.2 παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση του κεφαλαίου 7 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, επειδή η καταβολή αντιστάθμισης δεν βασίζεται σε νομική πράξη ισχύουσα κατά το χρόνο έναρξης ισχύος της συμφωνίας ΕΟΧ (το καθεστώς αντιστάθμισης υπέρ των λεγόμενων «μη επιδοτούμενων» επιχειρήσεων λεωφορείων θεσπίστηκε μετά την κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων για τις αντιστάθμισης λεωφορείων από την 1η Ιανουαρίου 1999). Επιπλέον, η καταβολή αποζημίωσης διέπεται από ειδικούς κανόνες, ορισμένοι από τους οποίους κοινοποιήθηκαν στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων μέσω δύο επιστολών της 21ης Φεβρουαρίου 2000. Οι κανόνες αυτοί αποτέλεσαν ένα νέο νομικό πλαίσιο για τη χορήγηση ενίσχυσης σε ορισμένες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών λεωφορείων. Συνεπώς, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να θεωρεί ως συνέχεια μιας φορολογικής απαλλαγής που προβλεπόταν σε διαφορετική νομική πράξη.

β) *Παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας*

Στις παρατηρήσεις σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η νορβηγική κυβέρνηση υποστήριξε ότι είναι άσχετο το γεγονός ότι το καθεστώς αντιστάθμισης αποτελεί νέο νομικό πλαίσιο. Το καθοριστικό στοιχείο βάσει του οποίου κρίνεται αν ένα μέτρο αποτελεί «νέα ενίσχυση» ή «υφιστάμενη ενίσχυση» είναι το κατά πόσον παρέχονται πρόσθετοι χρηματικοί πόροι και προβλέπονται νέοι δικαιούχοι. Στο πλαίσιο αυτό, η νορβηγική κυβέρνηση υποστήριξε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης είναι λιγότερο εκτεταμένο (από άποψη χρηματικών πόρων και επιλέξιμων επιχειρήσεων) σε σχέση με την προηγούμενη φορολογική απαλλαγή: σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, κατά τον καθορισμό του ποσού της αντιστάθμισης για το 1999 θεωρήθηκε ότι η κατανάλωση καυσίμων μειώθηκε κατά 6 %· επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος αντιστάθμισης περιορίστηκε στις επιχειρήσεις τακτικών μεταφορών, ενώ η προηγούμενη φορολογική απαλλαγή κάλυπτε όλες τις επιχειρήσεις λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων όσων εκτελούν μεταφορές σε έκτακτες γραμμές.

3. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

α) *Οι απόψεις της Αρχής, όπως εκφράστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας*

Η Αρχή εξέτασε αν έχει εφαρμογή ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, παρόλο που η νορβηγική κυβέρνηση δεν επικαλέστηκε τον εν λόγω κανονισμό κατά την προκαταρκτική έρευνα. Βάσει των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της, η Αρχή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι «... οι αποζημιώσεις για τις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεδομένου ότι οι επιλέξιμες επιχειρήσεις δεν έχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2 του εν λόγω κανονισμού». Επιπλέον, η Αρχή εξέφρασε την άποψη ότι «... βάσει των κανόνων όσον αφορά τις καταβαλλόμενες αποζημιώσεις, όπως αυτοί αναφέρονται στις δύο επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000, είναι προφανές ότι οι αποζημιώσεις που χορηγήθηκαν στις εξεταζόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων δεν καθορίστηκαν σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στον κανονισμό αριθ. (ΕΟΚ) 1191/69 (ιδίως το άρθρο 9 και εξής). ...»

β) *Παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας*

Στις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης εμπίπτει στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, όλες οι τακτικές επιβατικές μεταφορές στη Νορβηγία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Η νορβηγική κυβέρνηση υποστήριξε ότι τόσο οι «επιδοτούμενες» όσο και οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων υπόκεινται στους όρους του ίδιου νομικού πλαισίου. Στο νορβηγικό νόμο περί μεταφορών δεν υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών. Συνεπώς, η νορβηγική κυβέρνηση δεν θεώρησε δικαιολογημένη τη διαφορετική αντιμετώπιση των δύο αυτών δραστηριοτήτων. Λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι η Αρχή έκρινε συμβιβάσιμη με τη συμφωνία ΕΟΧ την αντιστάθμιση για τις λεγόμενες «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στις λεγόμενες «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις θα έπρεπε επίσης να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με τη συμφωνία ΕΟΧ.

Η νορβηγική κυβέρνηση υπογράμμισε ότι η διάκριση των δύο κατηγοριών επιχειρήσεων με βάση εκτιμήσεις σχετικά με το ποιες διαδρομές είναι βιώσιμες εμπορικά, έγινε πριν από την κατάργηση της φορολογικής απαλλαγής. Μετά την κατάργηση της φορολογικής απαλλαγής, η εμπορική κατάσταση των λεγόμενων «μη επιδοτούμενων» επιχειρήσεων λεωφορείων είχε αλλάξει. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, ήταν σαφές ότι οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων δεν θα αναλάμβαναν κατ'ανάγκη τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999 στον βαθμό ή υπό τους όρους που το έπραξαν, αν δεν τους είχε χορηγηθεί απαλλαγή από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, ο νόμος περί μεταφορών («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») και ο κανονισμός σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) προβλέπουν ορισμένους όρους που διέπουν την παροχή υπηρεσιών τακτικών επιβατικών μεταφορών οι οποίες συνεπάγονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ⁽³⁰⁾:

- η επιχείρηση έχει απεριόριστη υποχρέωση μεταφοράς, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανωτέρας βίας (§ 7)·
- η επιχείρηση χρησιμοποιεί επαρκή αριθμό λεωφορείων για την κάλυψη της συνήθους ζήτησης και, ει δυνατόν, της δυνάμενης να προβλεφθεί έκτακτης ζήτησης (§ 8)·
- τα προγράμματα διαδρομών πρέπει να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή· όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα προγράμματα, τις αφετηρίες, τις ενδιάμεσες στάσεις και τον προορισμό πρέπει να διαφημίζονται δεόντως (§ 10)·
- οι τιμές των εισιτηρίων και οι εκπτώσεις πρέπει να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή (§ 11)·
- τα εισιτήρια, τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων και ο λοιπός εξοπλισμός που χρησιμοποιεί η επιχείρηση πρέπει να έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή (§ 12)·
- η αρμόδια αρχή έχει το δικαίωμα να αποφασίζει σχετικά με τη χρησιμοποίηση τερματικών σταθμών, σημείων στάσης και τις ακριβείς οδούς που θα ακολουθηθούν κατά τις διαδρομές (§ 13)·
- η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει ότι οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα κράτησης θέσεων εκ των προτέρων (§ 15)·
- η επιχείρηση οφείλει να αναρτήσει πίνακες πληροφοριών στις στάσεις των λεωφορείων.

Επιπλέον, υποστηρίχθηκε ότι σε πολλές διαδρομές που ακολουθούν παράλληλη πορεία με τις σιδηροδρομικές γραμμές δεν επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών κοντά στις σιδηροδρομικές γραμμές, γεγονός που αποτελεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας των σχετικών επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, είναι φανερό ότι οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές δημιουργούν υψηλότερο κόστος από αυτό που θα υπήρχε αν η εκμετάλλευση των υπηρεσιών γινόταν σε καθαρά εμπορική βάση, ενώ υπογράμμισαν ότι ιδιαίτερα οι περιορισμοί που αποσκοπούν στην προστασία των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώνουν τα έσοδα.

Όσον αφορά την ανησυχία της Αρχής ότι το καθεστώς αντιστάθμισης για τα λεωφορεία εξπρές δεν είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις των άρθρων 10 και 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, επειδή η αντιστάθμιση δεν υπολογίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, οι νορβηγικές αρχές υποστήριξαν ότι οι διαφορές αυτές δεν επηρεάζουν το συμβιβασμό του καθεστώτος αντιστάθμισης με τον κανονισμό, διότι το ποσό της χορηγούμενης αντιστάθμισης διατηρείται εντός των επιτρεπόμενων ορίων βάσει του κανονισμού.

Η νορβηγική κυβέρνηση αναφέρθηκε επίσης σε καθεστώτα αντιστάθμισης που εφαρμόζονται σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, τα οποία δεν προκάλεσαν τις αντιρρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (στο πλαίσιο αυτό, έγινε αναφορά ιδίως σε απαλλαγή από το φόρο επί του ντίζελ στη Δανία που χρησιμοποιείται ως καύσιμο σε τακτικές γραμμές λεωφορείων). Υποστήριξε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου δεν έχει ερμηνευθεί πολύ αυστηρά από την Επιτροπή και συμπέρανε ότι σύμφωνα με αυτή την επεικλή προσέγγιση της Επιτροπής όλα τα έξοδα που συνδέονται με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιστραφούν.

⁽³⁰⁾ Γίνεται παραπομπή στις σχετικές διατάξεις του κανονισμού για τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές.

γ) Πρόσθετες παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης

Απαντώντας στην επιστολή της Αρχής με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 2001, στην οποία η Αρχή εξέφρασε τις αμφιβολίες της όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, η νορβηγική κυβέρνηση επανέλαβε την άποψή της ότι οι όροι που περιλαμβάνονται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές αποτελούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλόμενες στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων. Απαντώντας στο επιχείρημα της Αρχής ότι οι όροι αυτοί δεν μπορούν να θεωρηθούν ως κατ'ανάγκη επιβαλλόμενοι στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση λεωφορείων, δεδομένου ότι κάθε επιχείρηση έχει υποβάλει αίτηση για άδεια παροχής μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας σε συγκεκριμένη διαδρομή, η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι οι επιχειρήσεις δεν μπορούν να τροποποιήσουν μονομερώς τα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας και μεταφορικής ικανότητας που ορίζονται στις άδειες για να προσαρμοστούν στην αλλαγή των οικονομικών περιστάσεων (εν προκειμένω, στην κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά επί του ντίτζελ αυτοκινήτων). Οι αιτήσεις τροποποίησης των ναύλων, των προγραμμάτων και των διαδρομών δεν εγκρίνονται πάντα. Εφόσον οι αιτήσεις τροποποίησης ορισμένων όρων δεν εγκρίνονται πάντα, τούτο θα έπρεπε να θεωρηθεί ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλόμενη στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση. Η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε επίσης ότι μετά την κατάργηση της προηγούμενης απαλλαγής από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων, πιθανόν ορισμένες τακτικές επιβατικές γραμμές να μην ήταν πλέον επικερδείς. Τούτο θα είχε πιθανώς ως αποτέλεσμα την αποχώρηση ορισμένων επιχειρήσεων από τις γραμμές που εκμεταλλεύονται. Άλλες επιχειρήσεις θα αναγκάζονταν να αυξήσουν τους ναύλους ή/και να μειώσουν τη συχνότητα των δρομολογίων για να διατηρήσουν την κερδοφορία τους. Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, οι νορβηγικές αρχές δεν θα έκαναν δεκτή ούτε την κατάργηση γραμμών ούτε μεγάλες αυξήσεις των ναύλων συνεπεία της κατάργησης της απαλλαγής από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων.

Η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι, σύμφωνα με την Ένωση Μεταφορών, περίπου 25 γραμμές θα καταργούνταν πιθανώς απουσία του καθεστώτος αντιστάθμισης και στις υπόλοιπες γραμμές θα ήταν πιθανές αυξήσεις των τιμών της τάξεως του 15 %. Όταν η Αρχή ζήτησε να της υποβληθούν σχετικά επαληθεύσιμα πληροφοριακά στοιχεία, η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι λαμβάνοντας υπόψη τα οριακά κέρδη ορισμένων επιχειρήσεων η νορβηγική κυβέρνηση δεν είχε λόγο να αμφιβάλει ότι η κατάργηση του καθεστώτος αντιστάθμισης θα είχε ως πιθανό αποτέλεσμα την κατάργηση ορισμένων γραμμών ή/και τις αυξήσεις των ναύλων. Το ερώτημα ποιες ακριβώς γραμμές θα καταργούνταν ή σε ποιες διαδρομές θα αυξάνονταν οι τιμές των ναύλων σε περίπτωση κατάργησης του καθεστώτος αντιστάθμισης, θα μπορούσε να απαντηθεί μόνο αν πράγματι καταργείτο το καθεστώς.

Επιπλέον, και όσον αφορά το κόστος που προκύπτει από τις ανωτέρω υποχρεώσεις, έγινε αναφορά στις παρατηρήσεις που υπέβαλε η Ένωση Μεταφορών (και ιδίως στο παράρτημα II των παρατηρήσεων αυτών). Στο εν λόγω παράρτημα παρουσιάζονται εκτιμήσεις των οικονομικών συνεπειών των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν παρέχει περιθώρια υπεραντιστάθμισης. Εν γένει, η αντιστάθμιση διατηρείται σε επίπεδο πολύ χαμηλότερο από το πραγματικό κόστος της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων. Ωστόσο, όσον αφορά το ακριβές κόστος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, η νορβηγική κυβέρνηση αναγνώρισε ότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένα επαληθεύσιμα στοιχεία.

δ) Παρατηρήσεις της Νορβηγικής Ένωσης μεταφορών

Σύμφωνα με τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, όλες οι εγχώριες τακτικές γραμμές λεωφορείων, είτε οι επιχειρήσεις που τις εκμεταλλεύονται είναι «μη επιδοτούμενες» είτε είναι «επιδοτούμενες», υπόκεινται εξίσου στην υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, όπως προβλέπεται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές, και συνεπώς θα έπρεπε όλες να είναι επιλέξιμες για αντιστάθμιση.

Καμία διάταξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου δεν υποδηλώνει ότι οι επικερδείς και οι μη επικερδείς υπηρεσίες πρέπει να αντιμετωπίζονται διαφορετικά όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και την αντιστάθμιση.

Σύμφωνα με τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, το θέμα της νομιμότητας της φορολογικής ελάφρυνσης ως μέσου αντιστάθμισης για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν τέθηκε ποτέ από κράτος μέλος της ΕΚ ή από την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αντίθετα, η φορολογική ελάφρυνση σε διάφορες μορφές αποτελεί συνήδη μέσο αντιστάθμισης για τις δημόσιες μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου έχει εφαρμογή όχι μόνο στην άμεση καταβολή αντιστάθμισης, αλλά και σε έμμεσες μορφές ενίσχυσης, όπως οι απαλλαγές από τον ΦΠΑ, οι απαλλαγές υπέρ των πετρελαιοειδών κλπ. Υπογράμμισε ότι πρακτικοί και διοικητικοί λόγοι οδήγησαν στην επιλογή της εν λόγω ενίσχυσης σε συνδυασμό με ένα πιο περίπλοκο σύστημα άμεσης αντιστάθμισης μέσω ενισχύσεων λειτουργίας. Η έμμεση μορφή ενίσχυσης μέσω αντιστάθμισης για την εισφορά επί των πετρελαιοειδών θεωρήθηκε σύμφωνη με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, που προβλέπει ότι η αρμόδια αρχή επιλέγει το λιγότερο δαπανηρό μέσο για την κοινότητα.

Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών παραδέχεται ότι, επισημώς, το νορβηγικό καθεστώς φορολογικών επιστροφών για τα καύσιμα δεν συνδέεται άμεσα με το πραγματικό κόστος που απορρέει από την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, κατά το μέτρο που δεν υφίσταται υπεραντιστάθμιση και λαμβάνονται τα απαραίτητα προς τούτο μέτρα, η συμμόρφωση με τα άρθρα 10 και 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ 1191/69 του Συμβουλίου θα ήταν καθαρά θεωρητικής φύσεως.

Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών υπέβαλε κατάλογο με τις υποχρεώσεις που περιέχονται στα σχετικά νομικά κείμενα, καθώς και αρκετές άδειες που περιέχουν περιορισμούς λειτουργίας σε ορισμένα τμήματα της διαδρομής για την οποία χορηγείται η άδεια. Σύμφωνα με τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, οι διάφορες υποχρεώσεις δημιουργούν υψηλότερο κόστος από αυτό που θα υπήρχε αν η εκμετάλλευση των υπηρεσιών γινόταν σε καθαρά εμπορική βάση και μειώνουν τα έσοδα λόγω των περιορισμών στην εξυπηρέτηση της αγοράς σε ένα μέρος των διαδρομών προκειμένου να προστατευθεί ο σιδηρόδρομος. Σύμφωνα με τη Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, οι αμφιβολίες της Αρχής σχετικά με το γεγονός ότι οι νορβηγικές αρχές δεν διευκρίνισαν σε ποιο βαθμό οι εν λόγω επιχειρήσεις αναλαμβάνουν πρόσθετες υποχρεώσεις και έξοδα σε σχέση με το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται για καθαρά εμπορικούς λόγους, είναι καθαρά θεωρητικές. Οι εν λόγω επιχειρήσεις ποτέ δεν ήταν σε θέση να εκτελούν τακτικές μεταφορές χωρίς να έχουν ταυτόχρονα υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Αρχής σχετικά με το κατά πόσον ο περιορισμός της εκμετάλλευσης διαδρομών κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών μπορεί να χαρακτηριστεί ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών ισχυρίζεται ότι από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου προκύπτει ότι η επιβολή περιορισμών στα έσοδα συνιστά υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο αυτό, υποστηρίχθηκε ότι η καταβολή αντιστάθμισης για τέτοιες υποχρεώσεις χρησιμοποιείται ευρέως στην Ευρώπη κατά τον υπολογισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών παρουσίασε εκτιμήσεις σχετικά με τις οικονομικές συνέπειες των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές γραμμές λεωφορείων στη Νορβηγία (που υπάγονται στο καθεστώς αντιστάθμισης υπό τη διαχείριση του Υπουργείου Μεταφορών). Κατά την άποψή της, η αρνητική αξία των διαφόρων υποχρεώσεων είναι υψηλότερη από το ποσό της επιστροφής. Ακόμη και αν υπήρχε στοιχείο υπεραντιστάθμισης, παρόμοια πλεονεκτήματα υπέρ των δημόσιων μεταφορών αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της ευρύτερης πολιτικής δημόσιων μεταφορών στον ΕΟΧ.

Βάσει των υπολογισμών και των παραγόντων που αναφέρονται στο παράρτημα II των στοιχείων που υπέβαλε η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, οι οικονομικές συνέπειες των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας έχουν ως εξής ⁽³¹⁾:

Πίνακας 1

Όροι/Υποχρεώσεις	Εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος
— Απεριόριστη υποχρέωση μεταφοράς	μη διαθέσιμα στοιχεία
— Χρησιμοποίηση επαρκούς αριθμού λεωφορείων	μη διαθέσιμα στοιχεία
— Εξοπλισμός στάσεων λεωφορείων με πίνακες ανακοινώσεων και άλλα στοιχεία	μη διαθέσιμα στοιχεία
— Υποχρέωση παροχής οικονομικών στοιχείων και στατιστικών πληροφοριών	μη διαθέσιμα στοιχεία
— Διαφήμιση στην «Rutebok for Norge»	0,1 εκατ. NOK ⁽¹⁾
— Ειδικοί ναύλοι και εκπτώσεις	30 εκατ. NOK ετησίως
— Υποχρέωση χρησιμοποίησης συγκεκριμένων τερματικών σταθμών	13 εκατ. NOK ετησίως ⁽²⁾

⁽³¹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών υπέβαλε εκτιμήσεις σχετικά με τα πρόσθετα έξοδα μόνο για ορισμένες υποχρεώσεις και μόνο για ορισμένες εταιρείες. Στις περιπτώσεις που δεν χορηγήθηκαν στοιχεία, η Αρχή έχει σημειώσει «μη διαθέσιμα στοιχεία».

Όροι/Υποχρεώσεις	Εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος
— Πρόσθετο κόστος λόγω της χρησιμοποίησης υποχρεωτικών διαδρομών σε ορισμένες περιοχές	0,5 εκατ. NOK ετησίως. ⁽³⁾
— Μειωμένη λειτουργική αποτελεσματικότητα λόγω επιβλημένων χρονικών προγραμμάτων, περιορισμού του αριθμού αναχωρήσεων και των περιόδων λειτουργίας, κυρίως για να προστατευθεί ο σιδηρόδρομος	Δεν υποβλήθηκαν γενικές εκτιμήσεις· η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών ανέφερε το παράδειγμα μιας επιχείρησης στην οποία απαγορεύθηκε να εκτελεί μεταφορές με λεωφορείο κατά τη διάρκεια της ημέρας (για τη συγκεκριμένη αυτή περίπτωση, το κόστος υπολογίστηκε σε 0,5 εκατ. NOK ετησίως)
— Απώλεια εσόδων λόγω περιορισμών στην εξυπηρέτηση της αγοράς, κυρίως για να προστατευθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές από τον ανταγωνισμό σε παραπλήσιες διαδρομές	Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών δήλωσε ότι δεν ήταν δυνατό να υπολογιστούν κατά τρόπο ρεαλιστικό οι οικονομικές συνέπειες· ωστόσο, δήλωσε ότι η απώλεια εσόδων είναι υψηλότερη από τον υπολογισμό του πρόσθετου κόστους που προαναφέρεται.

⁽¹⁾ Αφορά τη διαφήμιση του προγράμματος διαδρομών του συστήματος λεωφορείων εξής NOR-WAY.

⁽²⁾ Έγινε αναφορά στην υποχρεωτική χρησιμοποίηση ειδικών τερματικών σταθμών στις πόλεις Όσλο, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavan-ger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes και Otta· ωστόσο, υποβλήθηκαν εκτιμήσεις μόνο για τα τέλη χρήσης των τερματικών σταθμών του Όσλο και εν μέρει του Trondheim.

⁽³⁾ Υποβλήθηκαν εκτιμήσεις μόνο σχετικά με τα υπεραστικά λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια νότια και δυτικά του Όσλο. Υποβλήθηκαν εκτιμήσεις του πρόσθετου κόστους μόνο σχετικά με τις εν λόγω διαδρομές. Ωστόσο, επισημάνθηκε ότι παρόμοια έξοδα ανακύπτουν και σε άλλες περιοχές, ιδίως σε μεγάλα αστικά κέντρα. Στο πλαίσιο αυτό έγινε επίσης αναφορά σε απώλεια εσόδων λόγω της απαγόρευσης εξυπηρέτησης των κέντρων των πόλεων, χωρίς να υποβληθούν σχετικές εκτιμήσεις.

Εκτός από τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών παρουσίασε τα παραδείγματα ορισμένων επιχειρήσεων λεωφορείων εξπρές και των όρων υπό τους οποίους λειτουργούν ορισμένες διαδρομές.

Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών υπογράμμισε τη σημασία των νορβηγικών γραμμών λεωφορείων εξπρές για τις απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές της Νορβηγίας, όπου δεν υπάρχει άλλο εναλλακτικό μέσο δημόσιας μεταφοράς.

Τέλος, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών υποστήριξε ότι η έκδοση απόφασης από την Αρχή που θα κήρυσσε ασυμβίβαστο με τη συμφωνία ΕΟΧ το καθεστώς αντιστάθμισης υπέρ μιας κατηγορίας επιχειρήσεων λεωφορείων που λειτουργούν βάσει αδείας, θα αποτελούσε παράβαση του άρθρου 61 και ενδεχομένως του άρθρου 59 της συμφωνίας ΕΟΧ, καθώς και του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου σχετικά με τους κανόνες ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών ⁽³²⁾. Επιπλέον, η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών εφιστά την προσοχή της Αρχής στο γεγονός ότι σύμφωνα με την τροποποιημένη πρόταση κανονισμού σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών ⁽³³⁾, οι κανόνες υπολογισμού των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας βάσει του άρθρου 1 του παραρτήματος Ι δεν ισχύουν για τη συνολική ή μερική απαλλαγή από το χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα του ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων. Κατ'αυτόν τον τρόπο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρεται να προτίθεται να εξαιρέσει ολωσδιόλου το θέμα της φορολογίας των καυσίμων από τους κανόνες που διέπουν την αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών θεωρεί ότι το στοιχείο αυτό είναι σημαντικό και θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά την παρούσα έρευνα.

ε) Παρατηρήσεις του καταγγέλλοντος

Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων δεν έχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, στις διαδρομές που εξυπηρετούνται ταυτόχρονα και από το σιδηρόδρομο, οι μεταφορικές υπηρεσίες του σιδηροδρόμου είναι αυτές που εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον. Στις διαδρομές αυτές δεν υπάρχει πρόσθετη ανάγκη για λεωφορεία εξπρές.

⁽³²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ 175 της 23.7.1968, σ 1).

⁽³³⁾ COM (2002) 107 τελικό, 21.2.2002.

4. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

α) Οι απόψεις της Αρχής, όπως εκφράστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας

Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Αρχή διατύπωσε την άποψη ότι οι νορβηγικές αρχές δεν απέδειξαν ότι το καθεστώς αντιστάθμισης πληροί τις προϋποθέσεις των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά το ύψος της αντιστάθμισης, τον προσωρινό και προοδευτικά μειούμενο χαρακτήρα της ενίσχυσης, καθώς και την αναγκαιότητα της ενίσχυσης για την αντιστάθμιση ζημιών στην ανταγωνιστικότητα.

(1) Πιθανή υπεραντιστάθμιση

Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Αρχή αναγνώρισε ότι «η μείωση των αποζημιώσεων σε σύγκριση με την προηγούμενη απαλλαγή που χορηγείτο βάσει της εξαίρεσης από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων υποδηλώνει ενδεχομένως ότι η αποζημίωση παραμένει χαμηλότερη των εξόδων που απορρέουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων.» Ωστόσο, η Αρχή εξέφρασε την άποψη ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ότι οι επιχειρήσεις που εισέπρατταν πληρωμές βάσει του καθεστώτος λάμβαναν μεγαλύτερη αντιστάθμιση από το πραγματικό κόστος της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων.

(2) Παροχή κινήτρων: προσωρινός και προοδευτικά μειούμενος χαρακτήρας του καθεστώτος αντιστάθμισης

Όσον αφορά τον προσωρινό χαρακτήρα του καθεστώτος αντιστάθμισης, η Αρχή παρατήρησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν έχει περιορισμένη διάρκεια. Όσον αφορά τη χρησιμότητα του καθεστώτος αντιστάθμισης από την άποψη της παροχής κινήτρων, η Αρχή είχε εκφράσει την ανησυχία ότι «... δεν υπάρχει καμία σαφής ένδειξη όσον αφορά τη μελλοντική μείωση της κρατικής στήριξης που θα υποχρέωνε τις επιχειρήσεις λεωφορείων να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων.»

Η εποπτεύουσα αρχή παρατήρησε επίσης ότι οι νορβηγικές αρχές δεν υπέβαλαν «... τα πληροφοριακά στοιχεία που θα επέτρεπαν στην εποπτεύουσα αρχή να βεβαιωθεί ότι οι χορηγούμενες αποζημιώσεις βάσει του καθεστώτος μειώνονται συνεχώς μετά την καθιέρωσή του και σε σύγκριση με την κατάσταση πριν την κατάργηση της φοροαπαλλαγής το 1999.»

Τέλος, η Αρχή εξέφρασε την ανησυχία ότι «... ελλείπει πληροφοριών όσον αφορά το επίπεδο αποζημίωσης που χορηγείται βάσει του καθεστώτος, είναι δύσκολο να διαπιστωθεί εάν και σε ποιο βαθμό το καθεστώς λειτουργεί ως ουσιαστικό κίνητρο.»

(3) Ανάγκη αντιστάθμισης ζημιών στην ανταγωνιστικότητα

Όσον αφορά το καθεστώς αντιστάθμισης για τις λεγόμενες «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων σε αντιδιαστολή με τις λεγόμενες «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, που αμφότερες παρέχουν τακτικές μεταφορικές υπηρεσίες, η Αρχή παρατήρησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η αρχική πρόταση της κυβέρνησης σχετικά με τους πράσινους φόρους ανέφερε ότι δεν ήταν αναγκαία η χορήγηση αντιστάθμισης, διότι οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων κρίθηκαν ικανές να καλύψουν τα αυξημένα έξοδα είτε μέσω αύξησης της τιμής των εισιτηρίων είτε μέσω μείωσης των κερδών. Συνεπώς, η Επιτροπή είχε σοβαρές αμφιβολίες ως προς την αναγκαιότητα του καθεστώτος αντιστάθμισης.

β) Παρατηρήσεις της νορβηγικής κυβέρνησης**(1) Πιθανή υπεραντιστάθμιση**

Η νορβηγική κυβέρνηση υποστήριξε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης περιορίζεται στο πρόσθετο κόστος που απορρέει από την καθιέρωση της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων. Επιπλέον, οι νορβηγικές αρχές πληροφόρησαν την Αρχή ότι το ποσό της αντιστάθμισης υπολογίζεται με βάση την κατανάλωση των οχημάτων με τη μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα. Υπεραντιστάθμιση θα μπορούσε να υπάρξει μόνο σε περίπτωση που μια επιχείρηση λεωφορείων εξπρές χρησιμοποιούσε λιγότερα από 0,31 λίτρα ανά χιλιόμετρο. Σε περίπτωση που τα ποσά τα οποία διατίθενται βάσει του καθεστώτος υπερέβαιναν το απαραίτητο ποσό αντιστάθμισης για την κατανάλωση με βάση τα πιο αποδοτικά οχήματα, τα ποσά αυτά δεν καταβάλλονται. Επιπλέον, η νορβηγική κυβέρνηση επεσήμανε ότι υπάρχουν έξοδα των επιχειρήσεων λεωφορείων για τα οποία δεν καταβάλλεται πλήρης αντιστάθμιση, όπως η ενισχυτική οδήγηση και η οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης.

Όσον αφορά το επίπεδο της αντιστάθμισης που χορηγείται βάσει του εν λόγω καθεστώτος αντιστάθμισης, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν τα ακόλουθα στοιχεία:

Πίνακας 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Διατιθέμενα ποσά βάσει Κεφαλαίου 1330, θέση 71 (NOK)	α.α.	71 εκατ.	75,4 εκατ.	50 εκατ.	29 εκατ.
B	Ποσά που πράγματι δαπανήθηκαν (NOK)	α.α.	64 εκατ.	66 εκατ. (εκτίμηση)	50 εκατ. (εκτίμηση)	29 εκατ. (εκτίμηση)
Γ	Έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων που συνδέονται μόνο με τις τακτικές επιβατικές μεταφορές που εκτελούνται από μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων (NOK) (με ΦΠΑ)	α.α.	Περισσότερα από 64 εκατ.	Περισσότερα από 66 εκατ.	Περισσότερα από 53 εκατ.	Περισσότερα από 51 εκατ.
Δ=B/Γ	Καταβληθείσα αντιστάθμιση εκφρασμένη ως ποσοστό των εσόδων από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων	α.α.	Λιγότερο από 100 %	Λιγότερο από 100 %	Λιγότερο από 100 %	Λιγότερο από 100 %
E	Κατανάλωση ντίζελ αυτοκινήτων (λίτρα ανά χιλιόμετρο) ⁽¹⁾	0,315 (εκτίμηση)	0,315 (εκτίμηση)	0,315 (εκτίμηση)	0,315 (εκτίμηση)	0,315 (εκτίμηση)
ΣΤ	Εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων (NOK ανά λίτρο) χωρίς ΦΠΑ	3,43	3,54	3,74 (από 1ης Ιουλίου: 3,54)	3,04 (από 1ης Ιουλίου: 2,72)	2,77
	Εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων (NOK ανά λίτρο) με ΦΠΑ	4,22	4,35	4,6 (από 1ης Ιουλίου: 4,35)	3,77 (από 1ης Ιουλίου: 3,37)	3,43
Z	Αντιστάθμιση (NOK ανά χιλιόμετρο)	α.α.	1,37	1,41	1,07 (εκτίμηση)	0,62 (εκτίμηση)

⁽¹⁾ Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, τα αριθμητικά στοιχεία αντιστοιχούν στην κατανάλωση των πιο αποδοτικών οχημάτων.

(2) Ανάγκη αντιστάθμισης ζημιών στην ανταγωνιστικότητα

Η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης είναι αναγκαίο για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων λεωφορείων που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, η εμπειρία των τελευταίων ετών κατέστησε φανερό ότι οι δημόσιες μεταφορές δεν μπορούν να έχουν την απαραίτητη κάλυψη ώστε να ανταγωνίζονται το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης χωρίς σημαντική χρηματοδότηση με κρατικούς πόρους. Θεωρήθηκε σημαντικό να μην μειωθεί η ανταγωνιστικότητα των δημόσιων μεταφορών σε σχέση με τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.

Η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι, σε αντίθεση με τα αναφερόμενα στην αρχική πρόταση ⁽³⁴⁾, η κερδοφορία των εν λόγω επιχειρήσεων δεν ήταν αρκετή ώστε να απορροφηθούν τα αυξημένα έξοδα. Με βάση την απόφαση του νορβηγικού κοινοβουλίου, αναμενόταν ότι η κατάργηση της προηγούμενης απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων θα έθιγε την εμπορική βιωσιμότητα πολλών τακτικών διαδρομών, με αποτέλεσμα να πρέπει να καταργηθούν οι λεγόμενες «μη επιδοτούμενες» διαδρομές που λειτουργούσαν με μικρά περιθώρια κέρδους. Ως προς τις υπόλοιπες διαδρομές, οι τιμές των εισιτηρίων θα έπρεπε να αυξηθούν, γεγονός που θα μπορούσε να ωθήσει τους πελάτες προς την ιδιωτική μεταφορά. Υπογραμμίστηκε επίσης ότι η αύξηση της τιμής των εισιτηρίων δεν θεωρήθηκε αποδεκτή για τον πρόσθετο λόγο ότι αντιβαίνει στην παροχή δημόσιων μεταφορών σε προσιτές τιμές.

Στο πλαίσιο αυτό η νορβηγική κυβέρνηση αναφέρθηκε σε έκθεση αξιολόγησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στον τομέα των λεωφορείων εξπρές ⁽³⁵⁾. Σχετικά με τέσσερις επιλεγμένες διαδρομές (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen και TIMEkspressen), η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι σύμφωνα με την έκθεση το ποσοστό των επιβατών που θα χρησιμοποιούσαν εναλλακτικά αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης, είτε ως οδηγοί είτε ο συνεπιβάτες, ανερχόταν κατά μέσον όρο σε 47 % περίπου.

Η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το κόστος που σχετίζεται με τη χρήση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης δεν αντικατοπτρίζει, επί του παρόντος, το εξωτερικό κόστος που προκαλεί το εν λόγω μέσο μεταφοράς.

Όσον αφορά την αύξηση του κόστους λόγω της κατάργησης της φορολογικής απαλλαγής, η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε στοιχεία που επιτρέπουν τη σύγκριση μεταξύ του κόστους βάσει του παλαιού νομικού πλαισίου, δηλαδή με την απαλλαγή από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων το 1998, και του κόστους βάσει του νέου νομικού πλαισίου, δηλαδή μετά την κατάργηση της απαλλαγής από την 1η Ιανουαρίου 1999. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, η μέση λιανική τιμή του ντίζελ αυτοκινήτων ανερχόταν σε 4,38 NOK (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) ανά λίτρο το 1998, ενώ το 1999 η μέση τιμή ήταν 8,27 NOK (συμπεριλαμβανομένων του ΦΠΑ και της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων). Το κόστος ανά χιλιόμετρο ήταν 1,38 NOK το 1998 και 2,61 NOK το 1999 (το κόστος ανά χιλιόμετρο υπολογίστηκε με βάση την παραδοχή ότι η κατανάλωση ανέρχεται σε 0,315 λίτρα ανά χιλιόμετρο).

γ) Παρατηρήσεις του καταγγέλλοντος

Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης θα οδηγούσε σε αντισταθμιστική καταβολή ύψους 0,45 λίτρα ανά χιλιόμετρο, επίπεδο που υπερβαίνει, κατά τους ισχυρισμούς του, την πραγματική κατανάλωση

δ) Παρατηρήσεις της Νορβηγικής Ένωσης Μεταφορών

Σύμφωνα με πληροφορίες της Νορβηγικής Ένωσης Μεταφορικών Επιχειρήσεων, τις οποίες επικαλέστηκε η νορβηγική κυβέρνηση, το συνολικό κόστος ανά χιλιόμετρο εκτιμάται σε 12 NOK (συμπεριλαμβανομένων του ΦΠΑ και της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων). Συνεπώς, το κόστος των καυσίμων το 1998 (με ΦΠΑ, αλλά χωρίς την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων) ανερχόταν σε 12 % επί του συνολικού κόστους, ενώ το κόστος των καυσίμων το 1999 (συμπεριλαμβανομένων του ΦΠΑ και της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων) ανερχόταν σε 20 % επί του συνολικού κόστους.

ε) Παρατηρήσεις σχετικά με τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον ΕΟΧ

Η νορβηγική κυβέρνηση και η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών ισχυρίστηκαν ότι το καθεστώς αντιστάθμισης της Νορβηγίας είναι παρεμφερές με συστήματα παρέκκλισης από το φόρο επί των πετρελαιοειδών υπέρ των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι παρεκκλίσεις αυτές καλύπτονται από την κοινοτική οδηγία για τα πετρελαιοειδή ⁽³⁶⁾ και την πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001 ⁽³⁷⁾. Επιπλέον, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η ιδιαίτερη τοπογραφία της Νορβηγίας και το γεγονός ότι η χώρα είναι πολύ αραιοκατοικημένη σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες καθιστούν απαραίτητες ιδιαίτερες ρυθμίσεις στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών. Σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας θα ήταν δύσκολο να συντηρηθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες σε εμπορική βάση.

⁽³⁴⁾ Προβλέπε πρόταση της νορβηγικής κυβέρνησης για τον κρατικό προϋπολογισμό του 1999 [St.prp. nr.1 (1998-1999)], η οποία βασίζεται στις προτάσεις του νομοσχεδίου σχετικά με τους πράσινους φόρους [St.prp. nr. 54 (1997-98)].

⁽³⁵⁾ «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter», Hjeltnes COWI AS, Ιούλιος 1999.

⁽³⁶⁾ Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν δύο «οδηγίες για τα πετρελαιοειδή»: η οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρρυθμίσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 12) και οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 19).

⁽³⁷⁾ Απόφαση του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τους μειωμένους συντελεστές ειδικών φόρων κατανάλωσης και τις απαλλαγές από τους φόρους αυτούς, όσον αφορά ορισμένα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται για ειδικούς σκοπούς (ΕΕ L 84 της 23.03.2001, σ. 23).

Στην επιστολή του με ημερομηνία 8 Μαΐου 2002 ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης της Νορβηγίας δεν μπορεί να καλυφθεί από απαλλαγή βάσει της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽³⁸⁾. Στο πλαίσιο αυτό, ισχυρίζεται ότι η αντιστάθμιση δεν εξαρτάται από την ποσότητα καυσίμων που πράγματι χρησιμοποιείται, αλλά από τα χιλιόμετρα διαδρομής· κατ'αυτὸν τον τρόπο δεν λαμβάνεται υπόψη ότι η ποσότητα των χρησιμοποιούμενων καυσίμων παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις ανάλογα με την ταχύτητα, την εποχή του έτους, την ποιότητα του οδικού δικτύου κλπ. Ο καταγγέλλων επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με την οδηγία, η χορήγηση απαλλαγής είναι δυνατή μόνον εφόσον δεν προκαλεί στρέβλωση του ανταγωνισμού.

II. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

A. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ

Το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ προβλέπει τα εξής: «Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη της ΕΚ, τα κράτη της ΕΖΕΣ ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών συναλλαγές, εκτός εάν η παρούσα συμφωνία ορίζει άλλως».

Τα μέτρα στήριξης στο πλαίσιο του καθεστώτος αντιστάθμισης χρηματοδοτούνται μέσω του κρατικού προϋπολογισμού (προβλέπε κρατικές προϋπολογισμούς, κεφάλαιο 1330, θέση 71: Επιδοτήσεις για τα λεωφορεία εξπρές, «Tilskudd til ekspressbusser»). Από την πάγια νομολογία συνάγεται ότι τα μέτρα που ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχειρήσεως αποτελούν κρατική ενίσχυση ⁽³⁹⁾. Οι επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης λαμβάνουν χρηματοδοτική συνεισφορά που μειώνει τα συνήθη επιχειρηματικά τους έξοδα (δηλαδή το κόστος της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων), γεγονός που τους παρέχει ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους.

Κατά την άποψη της Αρχής, η ανωτέρω εκτίμηση δεν μεταβάλλεται από τα συμπεράσματα του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση «Ferring» ⁽⁴⁰⁾. Στην εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι τα φορολογικά μέτρα που έχουν ως αποτέλεσμα την απαλλαγή ορισμένων επιχειρήσεων από τον εν λόγω φόρο και τα οποία παρέχουν αποζημίωση για τα πρόσθετα έξοδα που πράγματι βαρύνουν τις επιχειρήσεις αυτές για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δημόσιας υπηρεσίας, μπορούν να θεωρηθούν ως υπηρεσίες που παρέχουν οι εν λόγω επιχειρήσεις και, συνεπώς, ως μέτρο που δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ (πλέον άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ). Το Δικαστήριο δήλωσε επίσης ότι όταν πληρούται η προϋπόθεση αντιστοιχίας μεταξύ της χορηγηθείσας απαλλαγής και του επιπλέον κόστους, οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν απολαύουν, στην πραγματικότητα, πλεονεκτήματος υπό την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης (πλέον άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ), διότι το εν λόγω μέτρο έχει μόνον ως αποτέλεσμα να θέτει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά σε παρεμφερείς συνθήκες ανταγωνισμού.

Έχοντας υπόψη τους ιδιαίτερους κανόνες που έχουν εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών [ιδίως το άρθρο 49 της συμφωνίας ΕΟΧ και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/60 του Συμβουλίου], δεν είναι προφανές ότι τα συμπεράσματα της ανωτέρω απόφασης μπορούν να εφαρμοστούν στον τομέα των μεταφορών. Το θέμα του χαρακτηρισμού της κρατικής στήριξης υπέρ των τακτικών επιβατικών μεταφορών ως κρατικής ενίσχυσης επί του παρόντος εκκρεμεί ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ⁽⁴¹⁾.

Επιπλέον, και όπως διευκρινίζεται λεπτομερέστερα στη συνέχεια, κατά την άποψη της Αρχής η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε εάν και σε ποιο βαθμό οι επιχειρήσεις λεωφορείων που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης έχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, γεγονός που θα τις επιβάρυνε ενδεχομένως με ένα πιθανό ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με άλλες (εμπορικές) επιχειρήσεις λεωφορείων. Επιπροσθέτως, η Αρχή δεν πείστηκε ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται στις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές περιορίζεται στα πρόσθετα έξοδα με τα οποία επιβαρύνονται λόγω των προβαλλόμενων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν προβλέπει καμία ρητή συσχέτιση μεταξύ πιθανών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και της αντιστάθμισης. Συνεπώς, η Αρχή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι η χρηματοδοτική στήριξη που παρέχεται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης ενδέχεται να παρέχει στις επιλέξιμες επιχειρήσεις ένα πραγματικό οικονομικό πλεονέκτημα υποκείμενο στους κανόνες του ΕΟΧ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις.

⁽³⁸⁾ Οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 12).

⁽³⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, υπόθεση C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Συλλογή I-877, παράγραφος 13 και υπόθεση C-75/97 Βέλγιο κατά Επιτροπής [1999] Συλλογή I-3671, παράγραφος 23.

⁽⁴⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 22ας Νοεμβρίου 2001, υπόθεση C-53/00, Ferring SA κατά ACCOSS [2001] Συλλογή I-9067, παράγραφοι 27 και 29.

⁽⁴¹⁾ Υπόθεση C-280/00, «Altmark Trans GmbH» αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως εκκρεμούσα ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: ΕΕ C 273 της 23.9.2000, σ. 8.

Το καθεστώς ενισχύσεων είναι επίσης ειδικό, κατά το μέτρο που ευνοεί μόνο επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών.

Για να εμπίπτει ένα μέτρο στο άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, πρέπει επίσης να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών του ΕΟΧ. Όταν η κρατική χρηματοδοτική ενίσχυση ενδυναμώνει τη θέση μιας επιχείρησης σε σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, το τελευταίο θεωρείται ότι επηρεάζεται από την ενίσχυση⁽⁴²⁾. Σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση του Πρωτοδικείου, «... στις κρατικές ενισχύσεις, για να θεωρηθεί μια ενίσχυση ικανή να επηρεάσει το ενδοκοινοτικό εμπόριο, αρκεί η οικεία αγορά να είναι έστω και μερικώς ανοικτή στον ανταγωνισμό.»⁽⁴³⁾

Όσον αφορά τις πιθανές στρεβλωτικές συνέπειες της κρατικής στήριξης που παρέχεται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης, η Αρχή υπενθυμίζει τις νομικές διατάξεις που έχουν εφαρμογή στις επιβατικές μεταφορές. Η πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφοράς επιβατών έχει ανοίξει μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία⁽⁴⁴⁾. Τα δικαιώματα ενδομεταφοράς θεσπίστηκαν μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό⁽⁴⁵⁾, που αντικαταστάθηκε στη συνέχεια από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με το ίδιο θέμα⁽⁴⁶⁾.

Βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, οι οδικές ενδομεταφορές επιβατών, εξαιρουμένων των εγχώριων τακτικών γραμμών, ελευθερώθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 1996. Οι εν λόγω διατάξεις άνοιξαν στον ανταγωνισμό την αγορά έκτακτων γραμμών, ειδικών τακτικών γραμμών, καθώς και των τακτικών γραμμών που παρέχονται στο πλαίσιο διεθνούς τακτικής γραμμής.

Σύμφωνα με ανάλυση της αγοράς επιβατικών μεταφορών που διενήργησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η αγορά δημόσιων συγκοινωνιών στην ΕΚ ανοίγει σταδιακά στον ανταγωνισμό. Σχετικά με ένδεκα από τα δεκαπέντε κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρατηρεί ότι έχουν θεσπιστεί νομοθετικές ή διοικητικές ρυθμίσεις που προβλέπουν τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού τουλάχιστον σε ένα μέρος των αστικών, περιφερειακών και διαπεριφερειακών αγορών λεωφορείων και πούλμαν⁽⁴⁷⁾.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται στους κανόνες σύνταξης δημόσιων συμβάσεων και, ειδικότερα, στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών της ΕΚ, που εντείνει τη δυνατότητα πρόσβασης στην αγορά ολόκληρης της ΕΚ/του ΕΟΧ. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεσήμανε ότι οι επιχειρήσεις μεταφορών δείχνουν ολοένα και μεγαλύτερο ενδιαφέρον διείσδυσης στις εγχώριες αγορές άλλων χωρών και, σε κάποιο βαθμό, έχουν ήδη αποκτήσει μετοχικά μερίδια σε εθνικές εταιρείες λεωφορείων ή εκμεταλλεύονται συγκοινωνιακές γραμμές εκτός της εγχώριας αγοράς τους⁽⁴⁸⁾.

Όπως επεσήμανε ήδη η Αρχή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές εκτελούν τόσο τακτικές, όσο και έκτακτες επιβατικές μεταφορές. Συνεπώς, η κρατική στήριξη που παρέχεται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές για τις έκτακτες μεταφορές. Επιπλέον, ακόμη και όσον αφορά την αγορά τακτικών επιβατικών μεταφορών, η κρατική στήριξη που παρέχεται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις επιλέξιμες επιχειρήσεις για την παροχή παρόμοιων υπηρεσιών στο εξωτερικό, σε χώρες που έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό το εν λόγω τμήμα της αγοράς.

⁽⁴²⁾ Υπόθεση 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής [1980] Συλλογή I-2671, παράγραφος 11.

⁽⁴³⁾ Απόφαση της 4ης Απριλίου 2001, υπόθεση T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia κατά Επιτροπής, [2001] Συλλογή II-1169, παράγραφος 95.

⁽⁴⁴⁾ ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1· έχει ενσωματωθεί στο παράρτημα XIII, σημείο 32 της συμφωνίας ΕΟΧ.

⁽⁴⁵⁾ ΕΕ L 251 της 29.8.1992, σ. 1· έχει ενσωματωθεί στο παράρτημα XIII, σημείο 33α της συμφωνίας ΕΟΧ.

⁽⁴⁶⁾ ΕΕ L 4 της 8.1.1998, σ. 10· έχει ενσωματωθεί στο παράρτημα XIII, σημείο 33β της συμφωνίας ΕΟΧ.

⁽⁴⁷⁾ Βλέπε πρώτη πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών, COM (2000) 7 τελικό της 26.7.2000, ιδίως σ. 4 της αιτιολογικής έκθεσης: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στην αιτιολογική έκθεση, ιδίως, η Δανία, η Φινλανδία και η Σουηδία έχουν ήδη ανοίξει στον ανταγωνισμό τις αντίστοιχες αγορές μεταφορών.

⁽⁴⁸⁾ Η Αρχή επισημαίνει ότι νορβηγικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών με λεωφορείο έχουν εξαγοράσει αλλοδαπές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές με λεωφορείο, βλέπε π.χ. απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 1999, (υπόθεση αριθ. COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) με την οποία κηρύσσεται συμβιβασίμη με την κοινή αγορά συγκέντρωση ανάμεσα, μεταξύ άλλων, στη νορβηγική εταιρεία Schoyen, η οποία ασκεί δραστηριότητες ιδίως στον τομέα των λεωφορείων, και στη σουηδική εταιρεία Swebus, η οποία εκτελεί μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν, δημοσιευθείσα στην ΕΕ C 11 της 14.1.2000, σ. 6.

Τα ανωτέρω και μόνο οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς αντιστάθμισης που παρέχει ενίσχυση σε επιχειρήσεις οι οποίες εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές σε τοπικό, περιφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο πρέπει να θεωρηθεί ως δυνάμενο να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Το ανωτέρω συμπέρασμα συνάδει επίσης με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον εν λόγω τομέα ⁽⁴⁹⁾.

Επιπλέον, η Αρχή παρατηρεί ότι τα πληροφοριακά στοιχεία που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση, καθώς και οι πληροφορίες και οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τρίτους στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας καταδεικνύουν ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται σε «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων πράγματι στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές.

Πρώτον, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας δείχνουν ότι το 50 % σχεδόν των επιχειρήσεων που είναι επιλέξιμες βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης εκμεταλλεύονται τόσο τακτικές, όσο και έκτακτες γραμμές. Συνεπώς, τα τυχόν οικονομικά πλεονεκτήματα που παρέχονται στις επιχειρήσεις λεωφορείων για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών θα μπορούσαν να διοχετευθούν σε άλλους επιχειρηματικούς τομείς, όπως οι έκτακτες μεταφορές.

Δεύτερον, η Αρχή δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο ότι, τουλάχιστον σε ορισμένες διαδρομές, οι τακτικές και οι έκτακτες γραμμές ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού μεταξύ τακτικών και έκτακτων γραμμών λεωφορείων, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι λόγω των διαφορετικών νομικών όρων βάσει των οποίων λειτουργούν οι τακτικές και οι έκτακτες γραμμές, οι έκτακτες και οι τακτικές επιβατικές μεταφορές αποτελούν δύο χωριστές αγορές. Ωστόσο, η Αρχή παρατηρεί ότι το πραγματικό πεδίο του ανταγωνισμού μεταξύ των τακτικών και των έκτακτων μεταφορών δεν μπορεί να οριστεί κατά τρόπο αφηρημένο. Το κατά πόσον τα δύο είδη γραμμών πράγματι ανταγωνίζονται μεταξύ τους μπορεί να καθοριστεί μόνο βάσει μεμονωμένων διαδρομών και συγκεκριμένων συνθηκών, όπως αποστάσεις, τοποθεσίες κ.λπ..

Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση και των παρατηρήσεών της επί των σχετικών ισχυρισμών του καταγγέλλοντος, η Αρχή επισημαίνει ότι φαίνεται πως υπάρχουν ορισμένες διαδρομές που εξυπηρετούνται τόσο από τακτικές, όσο και από έκτακτες γραμμές. Τούτο φαίνεται ότι ισχύει, ιδίως, όταν ο τελικός προορισμός είναι μια τουριστική περιοχή/χιονοδρομικό κέντρο ή όταν κατά μήκος μιας συγκεκριμένης διαδρομής υπάρχουν πόλοι έλξης τουριστικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, οι υποβληθείσες πληροφορίες δείχνουν ότι οι επιχειρήσεις που εκτελούν τακτικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να εξυπηρετούν ομάδες επιβατών προς ειδικά σημεία εκδρομής.

Η αγορά έκτακτων γραμμών (καθώς και η αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων/δεμάτων) έχει ελευθερωθεί πλήρως. Συνεπώς, η κρατική στήριξη που μπορεί να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στην αγορά αυτή, δύναται επίσης να επηρεάσει τις συναλλαγές. Επιπλέον, η κρατική στήριξη δύναται επίσης να επηρεάσει τις συναλλαγές όσον αφορά την εκτέλεση τακτικών μεταφορών. Το γεγονός ότι οι αλλοδαπές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς τακτικές μεταφορές στη Νορβηγία μπορούν εξίσου να επωφεληθούν από το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης δεν αποκλείει την πιθανότητα πρόκλησης συνεπειών στις συναλλαγές, διότι οι επιχειρήσεις που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης μπορούν να εκμεταλλευθούν το άνοιγμα της αγοράς σε άλλα κράτη του ΕΟΧ και να εκτελούν τακτικές μεταφορές εκτός της Νορβηγίας.

Συνεπώς, η Αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης δύναται να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας ΕΟΧ.

Με βάση τα προαναφερόμενα, η Αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

⁽⁴⁹⁾ Βλέπε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη συνέχιση της φορολογικής μεταρρύθμισης υπέρ του περιβάλλοντος, κρατική ενίσχυση N 575/A/99 — Γερμανία, καθώς και την πιο πρόσφατη απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τη συνέχιση των ανωτέρω μέτρων και μετά τον Μάρτιο του 2001, κρατική ενίσχυση N 449/2001 — Γερμανία και την πιο πρόσφατη απόφαση της Επιτροπής στην κρατική ενίσχυση N 588/2002 — Ηνωμένο Βασίλειο σχετικά με καθεστώς επιδότησης για γραμμές υπεραστικών πούλμαν.

B. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του Πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου «η Εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ ενημερώνεται εγκαίρως περί των σχεδίων που αποβλέπουν να θεσπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις, ώστε να δύναται να υποβάλει τις παρατηρήσεις της ... Το ενδιαφερόμενο κράτος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η Αρχή καταλήξει σε τελική απόφαση».

Η κατά τα ανωτέρω υποχρέωση κοινοποίησης και αναστολής της εφαρμογής των μέτρων αφορούν τις «νέες ενισχύσεις». Από την άλλη πλευρά, η χορήγηση «υφιστάμενων ενισχύσεων» είναι δυνατή μέχρις ότου η Αρχή κρίνει ότι η εκάστοτε ενίσχυση δεν συμβιβάζεται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ. Σύμφωνα με το σημείο 7.2 του κεφαλαίου 7 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, ως «υφιστάμενες ενισχύσεις» νοούνται οι «προ ΕΟΧ» ενισχύσεις (δηλαδή τα «προγράμματα ενισχύσεων τα οποία ήσαν υπό εφαρμογή κατά το χρόνο έναρξης ισχύος της συμφωνίας ΕΟΧ») και οι εγκριθείσες ενισχύσεις.

Η Αρχή αποφασίζει αν ένα καθεστώς ενισχύσεων πρέπει να θεωρηθεί ως «νέα ενίσχυση» ή ως «υφιστάμενη ενίσχυση» εξετάζοντας στις σχετικές νομικές διατάξεις που θεσπίζουν την εκάστοτε ενίσχυση και ειδικότερα το χρόνο έναρξης ισχύος των εν λόγω διατάξεων. Η Αρχή δεν υποχρεούται να προβεί σε οικονομική εξέταση του εκάστοτε μέτρου σε σύγκριση με τα καθεστώτα ενισχύσεων που υπήρχαν πριν από τη θέσπιση νέων νομικών διατάξεων.

Η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση «Namur-Les Assurances» «... όταν η ενίσχυση προκύπτει από προγενέστερες νομοθετικές διατάξεις οι οποίες δεν τροποποιούνται, η εμφάνιση μιας νέας ενισχύσεως ή η τροποποίηση υφισταμένης ενισχύσεως δεν μπορεί να εκτιμηθεί με βάση τη σημασία της και ιδίως με βάση τα εμπλεκόμενα χρηματικά ποσά σε κάθε στιγμή της πορείας της επιχειρήσεως. Ο χαρακτηρισμός μιας ενισχύσεως ως νέας ή ως υφισταμένης γίνεται σε συνάρτηση με τις διατάξεις που προβλέπουν τη θέσπιση της, τον τρόπο χορηγήσεώς της και τα όριά της.»⁽⁵⁰⁾ (η υπογράμμιση του συντάκτη του παρόντος).

Το γεγονός ότι καταργήθηκε η προηγούμενη φορολογική απαλλαγή, η οποία βασιζόταν σε αποφάσεις εκδοθείσες δυνάμει του νορβηγικού νόμου περί ειδικών φόρων κατανάλωσης, και δημιουργήθηκε ένα νέο καθεστώς αντιστάθμισης αρκεί για να χαρακτηριστεί το εν λόγω καθεστώς ως «νέα ενίσχυση» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου.

Επιπλέον, η Αρχή εκτιμά ότι οι διατάξεις του καθεστώτος αντιστάθμισης του 1999 σχετικά με την έκταση των δραστηριοτήτων που είναι επιλέξιμες για στήριξη και, ιδιαίτερα, σχετικά με τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, διαφέρουν ουσιαστικά από τους προηγούμενους κανόνες που ίσχυαν για τη φορολογική απαλλαγή. Στο πλαίσιο αυτό η Αρχή επισημαίνει, ιδίως, ότι ενώ η προηγούμενη απαλλαγή από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων εξασφάλιζε ότι τα οφέλη που απέρρεαν από τη φορολογική απαλλαγή ήταν εξ ορισμού ίσα με τα έξοδα που απέρρεαν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, το νεοθεσπισθέν καθεστώς αντιστάθμισης δεν εξασφαλίζει ότι η αντιστάθμιση που εισπράττουν οι επιχειρήσεις δεν υπερβαίνει τα πραγματικά τους έξοδα συνεπεία της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων. Το καθεστώς αντιστάθμισης ενέχει κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, δεδομένου ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν συνδέεται με το πραγματικό κόστος που βαρύνει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, αλλά καθορίζεται με βάση τα χιλιόμετρα διαδρομής που διανύουν οι επιχειρήσεις οι οποίες υποβάλλουν αίτηση για στήριξη βάσει του καθεστώτος⁽⁵¹⁾.

Κατά την εκτίμηση της Αρχής, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, καθότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Αυγούστου 1994, υπόθεση C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [1994] Συλλογή I-3829, παράγραφος 28.

⁽⁵¹⁾ Το θέμα αυτό αναπτύσσεται λεπτομερέστερα στη συνέχεια.

⁽⁵²⁾ Βλέπε κατωτέρω όσον αφορά τη λεπτομερέστερη εκτίμηση του καθεστώτος αντιστάθμισης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Κατά συνέπεια, η Αρχή συμπεραίνει ότι το καθεστώς αντιστάθμισης που θεσπίστηκε το 1999 συνιστά «νέα ενίσχυση», η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, θα έπρεπε να είχε κοινοποιηθεί εκ των προτέρων στην Αρχή ⁽⁵³⁾.

Καθότι το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης δεν κοινοποιήθηκε εκ των προτέρων στην Αρχή, θεωρείται ως «παράνομη ενίσχυση για διαδικαστικούς λόγους», σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις.

Γ. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΞΠΡΕΣ

Έχοντας υπόψη τους στόχους που επικαλέστηκε η νορβηγική κυβέρνηση, η Αρχή εκτίμησε το καθεστώς αντιστάθμισης για τις «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου (και του άρθρου 49 της συμφωνίας ΕΟΧ) και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ σε συνδυασμό με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές.

1. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

α) Προϋποθέσεις του νομικού πλαισίου

Σύμφωνα με το άρθρο 49 της συμφωνίας ΕΟΧ «[ο]ι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, συμβιβάζονται με την παρούσα συμφωνία.»

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ⁽⁵⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 της 20ής Ιουνίου 1991 ⁽⁵⁵⁾ και ενσωματώθηκε στη συμφωνία ΕΟΧ, προβλέπει τους κανόνες βάσει των οποίων οι αντισταθμιστικές καταβολές για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να θεωρηθούν συμβιβασίμες με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου κηρύσσει συμβιβασίμες και απαλλάσσει από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης τις αντισταθμιστικές καταβολές για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όταν αυτές έχουν επιβληθεί και όταν το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής έχει καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού.

Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού ορίζονται και απαριθμούνται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Από το άρθρο 2 του κανονισμού συνάγεται ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις γεννούν δικαίωμα αντιστάθμισης μόνον όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι οι υποχρεώσεις αυτές έχουν επιβληθεί στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ενώ αντιβαίνουν στα εμπορικά τους συμφέροντα.

Επιπλέον, το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου επιτρέπει στα κράτη της ΕΖΕΣ να διατηρήσουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για να εξασφαλιστεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη το γενικό συμφέρον και τη δυνατότητα χρησιμοποίησης άλλων τρόπων μεταφοράς. Οι επιχειρήσεις μεταφορών μπορούν να υποβάλουν αίτηση στις αρμόδιες αρχές για την κατάργηση των εν λόγω υποχρεώσεων, όταν η υποχρέωση συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού ορίζει ότι οι αποφάσεις για τη διατήρηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει επίσης να προβλέπουν αντιστάθμιση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (πρβλ. άρθρο 10 έως 13 του κανονισμού).

⁽⁵³⁾ Τα συμπεράσματα της Αρχής είναι σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, π.χ. κρατική ενίσχυση N 1999/99 — Κάτω Χώρες σχετικά με φορολογική απαλλαγή υπέρ δημοτικών επιχειρήσεων μεταφοράς.

⁽⁵⁴⁾ ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1· έχει ενσωματωθεί στο σημείο 4, κεφάλαιο Θ «Χερσαίες Μεταφορές» του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ.

⁽⁵⁵⁾ ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1· έχει ενσωματωθεί στο σημείο 4, κεφάλαιο Θ «Χερσαίες Μεταφορές» του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ.

β) Ορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

Κατ' αρχάς, η Αρχή παρατηρεί ότι δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να μπορούν οι όροι που προβλέπονται στο νορβηγικό κανονισμό περί εγχώριων επιβατικών μεταφορών να θεωρηθούν ως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφοι 2 έως 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

γ) Επιβολή ιδιαίτερων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων

Η Αρχή εκτιμά ότι, βάσει των διαβιβασθέντων στοιχείων, οι όροι που προβλέπονται στο νορβηγικό κανονισμό περί εγχώριων επιβατικών μεταφορών δεν μπορούν να θεωρηθούν ως επιβαλλόμενοι στις επιχειρήσεις λεωφορείων που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης για τα λεωφορεία εξπρές.

Κατά την άποψη της Αρχής, υπάρχει μια σημαντική διαφορά μεταξύ των «επιδοτούμενων» και των «μη επιδοτούμενων» επιχειρήσεων λεωφορείων που υπαγορεύει μια διαφορετική εκτίμηση βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Η διαφορά αυτή απορρέει από τους όρους του νομικού πλαισίου που έχει θεσπιστεί βάσει της νορβηγικής νομοθεσίας. Οι «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις επιλέγονται για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών κατόπιν διαγωνισμού, στο πλαίσιο του οποίου ο αρμόδιος αρχές καθορίζουν τους ειδικούς όρους βάσει των οποίων οι επιχειρήσεις καλούνται να εκτελούν μεταφορές. Οι επιλεγμένες επιχειρήσεις λαμβάνουν άμεση κρατική στήριξη υπό μορφή αντιστάθμισης για τα έξοδα που απορρέουν από την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, της οποίας το ύψος καθορίζεται κατά το διαγωνισμό. Η σύναψη σύμβασης με τις επιχειρήσεις που επελέγησαν κατόπιν διαγωνισμού και απέκτησαν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται μια συγκεκριμένη διαδρομή, τηρουμένων προκαθορισμένων υποχρεώσεων, μπορεί να θεωρηθεί ως απόφαση με την οποία επιβλήθηκαν ειδικές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις επιλεγθείσες επιχειρήσεις. Από την άλλη πλευρά, οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις εκτελούν μεταφορές με βάση εμπορικά κριτήρια. Συνεπώς, οι εν λόγω επιχειρήσεις, σύμφωνα με τη νορβηγική νομοθεσία, δεν δικαιούνται άμεση κρατική στήριξη για την εκτέλεση επιβατικών μεταφορών στις διαδρομές αυτές.

Η Αρχή εκτιμά ότι η άδεια που χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές στις «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών σε ορισμένες γραμμές, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως απόφαση κατά την έννοια των άρθρων 3 και 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Κατά την άποψη της Αρχής, η άδεια αποτελεί απλώς προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς και όχι απόφαση με την οποία επιβάλλεται η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στις σχετικές επιχειρήσεις. Παρόλο που η χορηγούμενη άδεια υποχρεώνει τις επιχειρήσεις λεωφορείων να πληρούν τους όρους που προβλέπονται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές, οι όροι αυτοί δεν συνιστούν κατ'ανάγκη υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επιβεβλημένες στις σχετικές επιχειρήσεις, καθότι οι εν λόγω επιχειρήσεις υπέβαλαν αίτηση για τη χορήγηση άδειας εκτέλεσης τακτικών μεταφορών κινούμενες από εμπορική σκοπιμότητα. Επιπλέον, η Αρχή παρατηρεί ότι το επίπεδο των υπηρεσιών φαίνεται ότι καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση χορήγησης άδειας για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών σε ορισμένη διαδρομή, και όχι από τις δημόσιες αρχές ⁽⁵⁶⁾.

Η Αρχή γνωρίζει ότι οι αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών σε συγκεκριμένες γραμμές και το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται από τις επιχειρήσεις λεωφορείων και περιέχονται στις άδειες υποβλήθηκαν σύμφωνα με ένα νομικό πλαίσιο που απάλλασσε τις εν λόγω επιχειρήσεις [εν μέρει ⁽⁵⁷⁾] από τα έξοδα που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Δεν αποκλείεται να έχουν αλλάξει τα εμπορικά δεδομένα βάσει των οποίων υποβλήθηκαν οι αιτήσεις για άδεια εκτέλεσης τακτικών επιβατικών μεταφορών, όταν οι επιχειρήσεις λεωφορείων πρέπει να επωμιστούν οι ίδιες (εν μέρει) τα έξοδα της εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

⁽⁵⁶⁾ Βλέπε π.χ. την απόφαση της κομητείας Møre και Romsdal της 6ης Φεβρουαρίου 2002, καθώς και την απόφαση της κομητείας Buskerud της 22ας Αυγούστου 2001. Αμφότερες οι αποφάσεις υπάρχουν στο Διαδίκτυο.

⁽⁵⁷⁾ Όσες επιχειρήσεις έχουν υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999, απαλλάσσονται πλήρως από την καταβολή της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων· από την άλλη πλευρά, οι επιχειρήσεις που έλαβαν άδεια μετά την ανωτέρω ημερομηνία υπόκεινται, κατ' αρχήν, στην εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, ενώ δικαιούνται αντιστάθμιση βάσει του εν λόγω καθεστώτος αντιστάθμισης, και έτσι απαλλάσσονται μόνο εν μέρει από τα έξοδα που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

Η Αρχή επισημαίνει επίσης ότι οι σχετικές νομικές διατάξεις (πρβλέπε παράγραφο 19 του κανονισμού σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές) φαίνεται ότι επιτρέπουν στις επιχειρήσεις μεταφορών να ζητήσουν τη διακοπή των υπηρεσιών μεταφοράς σε μια συγκεκριμένη διαδρομή ή την αλλαγή των όρων βάσει των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς. Κατόπιν ενός τέτοιου αιτήματος, οι αρμόδιες αρχές θα μπορούσαν να επιβάλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση, εφόσον η διατήρηση των υπηρεσιών μεταφοράς στη γραμμή αυτή θεωρείται ότι εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Η εφαρμογή αυτής διάταξης θα επέτρεπε στις νορβηγικές αρχές να καθορίσουν ποιες διαδρομές θεωρούνται ότι εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και ποιοι όροι και υποχρεώσεις πρέπει να επιβληθούν στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ένα επίπεδο υπηρεσιών που η επιχείρηση δεν θα προσέφερε ενεργώντας με βάση τα δικά της εμπορικά συμφέροντα.

Ωστόσο, η Αρχή επισημαίνει ότι η εν λόγω διάταξη δεν εφαρμόστηκε εν προκειμένω. Συνεπώς, η Αρχή εκτιμά ότι οι αρμόδιες αρχές δεν έλαβαν καμία απόφαση επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

δ) Καθορισμός των πρόσθετων εξόδων σε σύγκριση με τα έξοδα που επωμίζονται οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων κινούμενες με βάση τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα

Η Αρχή γνωρίζει ότι η μη επίκληση της παραγράφου 19 του κανονισμού σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές μπορεί να οφείλεται στην ύπαρξη του καθεστώτος αντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, η Αρχή εξέτασε αν, βάσει της οικονομικής κατάστασης των επιχειρήσεων, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων αναλαμβάνουν υποχρεώσεις που προβλέπονται στο νόμο περί μεταφορών και στον κανονισμό σχετικά με τις εγχώριες επιβατικές μεταφορές και οι οποίες αντιβαίνουν στα εμπορικά τους συμφέροντα (ειδικότερα, αν η εκμετάλλευση ορισμένων διαδρομών θα ήταν ζημιογόνος χωρίς τα έσοδα από το καθεστώς αντιστάθμισης).

Η Αρχή δεν αποκλείει ότι οι εμπορικές (ήτοι κερδοσκοπικές) επιχειρήσεις μπορούν να είναι επιλέξιμες για κρατική στήριξη υπό μορφή αντιστάθμισης για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως ισχυρίζεται η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών. Ωστόσο, για να μπορεί αυτού του είδους η κρατική στήριξη να θεωρηθεί συμβιβασίμη με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ, πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου (ειδικότερα, πρέπει να καθοριστεί το καθαρό πρόσθετο κόστος που απορρέει από τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και να υπολογιστεί αντίστοιχα το ποσό της αντιστάθμισης).

Σύμφωνα με τις «κοινές μεθόδους αντιστάθμισης» που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, το ποσό της αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται με βάση το πρόσθετο κόστος ειδικών όρων και υποχρεώσεων, αφού αφαιρεθούν τα οφέλη. Για να εφαρμοστεί αυτή η μέθοδος οι αρμόδιες αρχές θα έπρεπε να συγκρίνουν τα δεδομένα που προκύπτουν όταν πληρούνται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με τα δεδομένα που προκύπτουν από την (πραγματική ή υποθετική) περίπτωση κατά την οποία η εκάστοτε επιχείρηση θα μπορούσε να καθορίσει ελεύθερα τη λειτουργία της υπηρεσίας σε καθαρά εμπορική βάση. Για να καθοριστεί το ποσό της αντιστάθμισης οι αρμόδιες αρχές πρέπει να προβούν σε κατά περίπτωση εκτίμηση των συνεπειών που έχουν στα έσοδα και τα έξοδα οι εν λόγω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Στο πλαίσιο αυτό, η Αρχή επισημαίνει ότι το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης δεν προβλέπει την κατά τα ανωτέρω εκτίμηση. Συνεπώς, δεν συνάγεται ότι το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές πληροί τις προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Επιπλέον, η Αρχή επισημαίνει ότι οι πληροφορίες που υπέβαλαν η νορβηγική κυβέρνηση και η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών δεν προσδιορίζουν σαφώς το προβαλλόμενο πρόσθετο κόστος συνεπεία των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ούτε το εν λόγω πρόσθετο κόστος για τους επί μέρους μεταφορείς. Στο πλαίσιο αυτό η Αρχή επισημαίνει ότι για ορισμένες υποχρεώσεις (όπως η απειριόριστη υποχρέωση μεταφοράς) δεν υποβλήθηκε καμία εκτίμηση σχετικά με το πρόσθετο κόστος. Επιπλέον, ορισμένες από τις υποχρεώσεις που ανέφεραν η νορβηγική κυβέρνηση και η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών, κατά την εκτίμηση της Αρχής, δεν συνεπάγονται κατ'ανάγκη πρόσθετο κόστος σε σύγκριση με το τι θα έπρατταν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις εξυπηρετώντας τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα (π.χ. υποχρέωση επαρκούς δημοσιοποίησης πληροφοριών σχετικά με τα προγράμματα των διαδρομών). Άλλοι όροι φαίνεται επίσης ότι οδηγούν σε πρόσθετα έσοδα που θα έπρεπε να αφαιρεθούν από το πρόσθετο κόστος. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκαν πληροφοριακά στοιχεία σχετικά με πιθανά πρόσθετα έσοδα λόγω των υποχρεώσεων που αναφέρει η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών.

Συνεπώς, η Αρχή εκτιμά ότι η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι υπάρχει πρόσθετο κόστος σχετικά με όλες τις προβαλλόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και όλες τις επιχειρήσεις που προβάλλονται ως υποκείμενες στις εν λόγω υποχρεώσεις.

ε) Περιορισμός της αντιστάθμισης στο καθαρό πρόσθετο κόστος συνεπεία των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

Η νορβηγική κυβέρνηση υποστήριξε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν θα μπορούσε να οδηγήσει σε υπεραντιστάθμιση για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές, διότι το ποσό της αντιστάθμισης είναι πάντα χαμηλότερο από το κόστος που απορρέει από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων.

Το κατά πόσον η αντιστάθμιση καλύπτει μόνον εν μέρει το κόστος που απορρέει από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων είναι άσχετο με την εκτίμηση του συμβιβασμού του καθεστώτος αντιστάθμισης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, διότι το κόστος που απορρέει από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων και το οποίο βαρύνει τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές δεν μπορεί να ισούται με το κόστος που απορρέει από τις προβαλλόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Όπως προαναφέρεται, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν περιλάμβαναν μόνο εκτιμήσεις για ορισμένες υποχρεώσεις και ορισμένες επιχειρήσεις. Ορισμένες υποχρεώσεις που επικαλείται η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών φαίνεται ότι ισχύουν για το σύνολο των τακτικών επιβατικών μεταφορών (π.χ. απεριόριστη υποχρέωση μεταφοράς, χρησιμοποίηση επαρκούς αριθμού λεωφορείων, δημοσίευση στο «Rutebok»), ενώ άλλες υποχρεώσεις φαίνεται ότι ισχύουν μόνο για ορισμένες επιχειρήσεις (π.χ. χρησιμοποίηση συγκεκριμένων τερματικών σταθμών, χρησιμοποίηση συγκεκριμένων σημείων στάσης, υποχρέωση εξοπλισμού των στάσεων των λεωφορείων με πίνακες πληροφοριών, προτεραιότητα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών, χρησιμοποίηση εισιτηρίων και μηχανημάτων έκδοσης εισιτηρίων εγκεκριμένων από τις αρμόδιες αρχές) ⁽⁵⁸⁾.

Συνεπώς, οι όροι βάσει των οποίων εκτελούνται οι τακτικές μεταφορές και το πιθανό (καθαρό) πρόσθετο κόστος που βαρύνει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων, μπορεί να παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων λεωφορείων και των διαφόρων διαδρομών. Από την άλλη πλευρά, το ποσό της αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει των διανυόμενων αποστάσεων. Το ποσό δεν εξαρτάται από την ύπαρξη ή μη ειδικών υποχρεώσεων ή από το κόστος που σχετίζεται με τις υποχρεώσεις αυτές.

Συνεπώς, η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η κρατική στήριξη που χορηγείται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης δεν συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση του προβαλλόμενου κόστους δημόσιας υπηρεσίας που βαρύνει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

στ) Συμπεράσματα σχετικά με την εκτίμηση βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου και τελικές παρατηρήσεις

Έχοντας υπόψη τις ανωτέρω περιστάσεις, η Αρχή συμπεραίνει ότι οι όροι βάσει των οποίων οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές δεν μπορούν να θεωρηθούν κατά τρόπο αφηρημένο ως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι οι προβαλλόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δημιουργούν πρόσθετα έξοδα (και δεν χορήγησε αριθμητικά στοιχεία για το ύψος τυχόν τέτοιων εξόδων) και ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει του εν λόγω καθεστώτος αντιστάθμισης περιορίζεται σε αυτά τα πρόσθετα έξοδα. Κατά συνέπεια, η Αρχή θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Εάν υποτεθεί ότι το καθεστώς αντιστάθμισης θα μπορούσε να εκτιμηθεί άμεσα βάσει του άρθρου 49 της συμφωνίας ΕΟΧ ⁽⁵⁹⁾, η Αρχή θεωρεί ότι το καθεστώς αντιστάθμισης δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβασμο με την εν λόγω διάταξη, δεδομένου ότι η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η αντιστάθμιση είναι απαραίτητη και ανάλογη με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

⁽⁵⁸⁾ Η διαφορά των όρων βάσει των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς καθίσταται προφανής από τις πληροφορίες που υπέβαλε η Νορβηγική Ένωση Μεταφορών σχετικά με το κόστος των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και τους όρους που προβλέπονται σε μεμονωμένες άδειες.

⁽⁵⁹⁾ Στο πλαίσιο αυτό, η Αρχή σημειώνει ότι, σύμφωνα με τις πρόσφατες προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Léger που αναπτύχθηκαν στην υπόθεση «Altmark Trans», η προσφυγή στις βασικές διατάξεις της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την αποζημίωση για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν επιτρέπεται (βλέπε πρώτες προτάσεις που αναπτύχθηκαν στις 19 Μαρτίου 2002, παράγραφοι 114 έως 117, δεν έχουν δημοσιευθεί ακόμη).

Η Αρχή επισημαίνει ότι το ανωτέρω συμπέρασμα δεν συνεπάγεται ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που εκτελούν τακτικές μεταφορές δεν δύνανται να λάβουν αντιστάθμιση για τα έξοδα που απορρέουν από τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που τους έχουν πράγματι επιβληθεί. Ο καθορισμός του πρόσθετου κόστους που σχετίζεται με τις εν λόγω υποχρεώσεις και η καταβολή αντιστάθμισης για την κάλυψη αυτού του κόστους θα μπορούσε να γίνει με κατά περίπτωση εκτίμηση των περιστάσεων από τις δημόσιες αρχές σχετικά με τις υπόψη διαδρομές για να διαπιστωθεί αν και σε ποιο βαθμό επιβάλλονται ή μπορούν να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στην εκάστοτε επιχείρηση. Απουσία μιας τέτοιας εκτίμησης από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, η Αρχή αδυνατεί να θεωρήσει ότι το καθεστώς αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές είναι συμβιβασίμο με τους κανόνες του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις.

Τέλος, η Αρχή δεν έχει υπόψη της καμία απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία να εγκρίνει ενίσχυση ανάλογη με αυτήν που χορηγείται στο πλαίσιο του υπό εξέταση καθεστώτος αντιστάθμισης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Αντίθετα, πρόσφατη απόφαση της Επιτροπής σχετικά με επιδοτήσεις για μεταφορές με υπεραστικά λεωφορεία στο Ηνωμένο Βασίλειο δείχνει ότι η Επιτροπή εκτιμά το συμβιβασίμο αντισταθμιστικών καταβολών για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου δίδοντας ιδιαίτερο βάρος στον κίνδυνο πιθανής υπεραντιστάθμισης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι το καθεστώς επιδότησης, στο πλαίσιο του οποίου οι επιδοτήσεις υπολογίζονταν βάσει των διανυόμενων μιλίων χωρίς να υπάρχει σύνδεση με το πραγματικό κόστος που βαρύνει τις επιχειρήσεις λόγω των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, δεν αποκλείει τον κίνδυνο υπεραντιστάθμισης. Οι βρετανικές αρχές χρειάστηκε να θεοπίσουν μηχανισμούς που εξασφάλιζαν την αδυναμία υπεραντιστάθμισης είτε σε συνολικό επίπεδο είτε στο επίπεδο των μεμονωμένων επιχειρήσεων που επωφελούνται από τις αντισταθμιστικές καταβολές βάσει του καθεστώτος επιδότησης και μόνον τότε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι το καθεστώς επιδότησης πληροί τις προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου ⁽⁶⁰⁾.

2. ΑΡΘΡΟ 61 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ) ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Βάσει των πρόσθετων πληροφοριών που προσκόμισε η νορβηγική κυβέρνηση, η Αρχή εξέτασε αν το καθεστώς αντιστάθμισης μπορεί να τύχει απαλλαγής βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 15 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος.

Κατ'αρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, μετά την απόφαση της Αρχής να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης, εκδόθηκαν νέες περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές ⁽⁶¹⁾.

Σύμφωνα με το σημείο 73 του νέου κεφαλαίου 15 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν από την ημερομηνία έκδοσής τους (δηλαδή από τις 23 Μαΐου 2001). Σύμφωνα με το σημείο 74 του νέου κεφαλαίου 15 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η Αρχή εφαρμόζει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 ⁽⁶²⁾ στις περιπτώσεις μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, όταν η ενίσχυση έχει χορηγηθεί πριν από την έκδοση των νέων κατευθυντήριων γραμμών. Κατά το μέτρο που μια ενίσχυση έχει χορηγηθεί μετά την έκδοση των νέων κατευθυντήριων γραμμών, η Αρχή εφαρμόζει τις νέες κατευθυντήριες γραμμές.

Όπως προαναφέρεται, το καθεστώς αντιστάθμισης συνιστά νέα ενίσχυση που δεν κοινοποιήθηκε από τη νορβηγική κυβέρνηση στην Αρχή. Συνεπώς, αποτελεί μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση κατά την έννοια του σημείου 74 των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών.

Κατά συνέπεια, η Αρχή εκτίμησε το καθεστώς αντιστάθμισης για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 1999 έως τις 22 Μαΐου 2001 βάσει των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών του 1994 και για την περίοδο από τις 23 και εξής βάσει των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών.

⁽⁶⁰⁾ Κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 588/2002 — Ηνωμένο Βασίλειο.

⁽⁶¹⁾ Απόφαση της Αρχής της 23ης Μαΐου 2001, απόφαση αριθ. 152/01/COL, δημοσιευθείσα στην ΕΕ L 237 της 6.9.2001, σ. 16.

⁽⁶²⁾ Δημοσιευθείσες στην ΕΕ L 231 της 3.9.1994.

α) Εκτίμηση του καθεστώτος αντιστάθμισης βάσει των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών του 1994

Σύμφωνα με το σημείο 15.4.3 των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής του 1994, οι ενισχύσεις λειτουργίας μπορούν να γίνουν αποδεκτές στους τομείς της διαχείρισης των αποβλήτων και της απαλλαγής από περιβαλλοντικούς φόρους. Η εφαρμογή των όρων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής συνεπάγεται ότι, κατ'αρχήν, η αντιστάθμιση πρέπει να περιορίζεται στο πρόσθετο κόστος παραγωγής, η δε ενίσχυση πρέπει να είναι προσωρινή και κατ'αρχήν να μειούται προοδευτικά, έτσι ώστε να αποτελεί κίνητρο για τη μείωση της ρύπανσης ή την ταχύτερη εισαγωγή αποτελεσματικότερων τρόπων αξιοποίησης των πόρων. Η κατά τα ανωτέρω προσωρινή απαλλαγή από νέους περιβαλλοντικούς φόρους μπορεί να επιτραπεί, όταν είναι απαραίτητη για να αντισταθμιστούν ζημιές στην ανταγωνιστικότητα, ιδιαίτερα σε διεθνές επίπεδο. Ένας ακόμη παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι το τι πρέπει να πράξουν οι επιχειρήσεις σε αντάλλαγμα για να μειωθεί η ρύπανση.

(1) Περιορισμός της αντιστάθμισης στο πρόσθετο κόστος παραγωγής

Στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε στοιχεία σχετικά με τα συνολικά ποσά που καταβλήθηκαν βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης, σε αντιπαραβολή με τα έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Τα στοιχεία αυτά, που επικαιροποιήθηκαν με βάση τις πρόσφατες προτάσεις της νορβηγικής κυβέρνησης για τον προϋπολογισμό, παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Αντισταθμιστικές καταβολές (αναθεωρημένες)	α.α.	64,0 εκατ.	71,7 εκατ.	40,8 εκατ.	29,0 εκατ.
Έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων (με ΦΠΑ) ⁽¹⁾	α.α.	64,0 εκατ.	66,0 εκατ.	53,0 εκατ.	51,0 εκατ.

⁽¹⁾ Τα στοιχεία αυτά δεν αντιστοιχούν στο πραγματικό ποσό των εσόδων από την εισπράξη της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων από «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, αλλά έχουν υπολογιστεί με βάση την κατανάλωση των αποδοτικότερων οχημάτων.

Η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων υπερβαίνουν τα ποσά που καταβλήθηκαν βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, το γενικό επίπεδο της αντιστάθμισης ήταν, σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, σταθερά κατώτερο του 100 %.

Στο πλαίσιο αυτό, οι νορβηγικές αρχές υποστήριξαν ότι τα έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων στην πραγματικότητα υπερβαίνουν το ποσό που αναφέρεται στον ανωτέρω πίνακα. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, το ποσό των εσόδων που κοινοποιήθηκε στην Αρχή δεν βασίζεται στην εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων που πράγματι εισπράχθηκε από τις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων, αλλά υπολογίστηκε με βάση την παραδοχή ότι οι υπόψη επιχειρήσεις λεωφορείων χρησιμοποιούν τα αποδοτικότερα από ενεργειακή άποψη οχήματα (με κατανάλωση 0,315 λίτρα ανά χιλιόμετρο). Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, δεν διαθέτουν όλες οι επιχειρήσεις λεωφορείων τέτοια οχήματα. Αν η πραγματική κατανάλωση ντίζελ αυτοκινήτων από τις επιχειρήσεις είναι υψηλότερη από την κατανάλωση που προβλέπει η παραδοχή βάσει της οποίας υπολογίστηκαν τα έσοδα, τότε τα έσοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων θα ήταν υψηλότερα. Στην περίπτωση αυτή, το επίπεδο της αντιστάθμισης και, κατ'επέκταση, η ένταση της ενίσχυσης θα ήταν στην πραγματικότητα χαμηλότερη από αυτήν που υπολογίστηκε με βάση τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλαν οι νορβηγικές αρχές.

Ωστόσο, ελλείψει επαληθεύσιμων πληροφοριών σχετικά με το ακριβές ύψος των εσόδων από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων που εισπράχθηκε από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές οι οποίες επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης, η Αρχή μπορεί να βασιστεί μόνο στα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση, όπως αυτά αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα. Βάσει των εν λόγω στοιχείων, το επίπεδο της αντιστάθμισης ανέρχεται σε 100 % το 1999, σε 109 % περίπου το 2000 και σε 77 % το 2001. Συνεπώς, το επίπεδο της αντιστάθμισης, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω στοιχεία, ανέρχεται κατά μέσον όρο σε 95,3 %, κατά την περίοδο 1999-2001.

Η Αρχή λυπάται για το γεγονός ότι τα στοιχεία που της υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση δεν της επιτρέπουν να καθορίσει το ακριβές επίπεδο της αντιστάθμισης. Ωστόσο, παρά την κάποια αβεβαιότητα, η Αρχή συμπεραίνει ότι το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης περιοριζόταν κατά μέσον όρο στο πρόσθετο κόστος [δηλαδή στο κόστος της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ ⁽⁶³⁾]. Επιπλέον, η Αρχή επισημαίνει τη διαβεβαίωση της νορβηγικής κυβέρνησης ότι σε περίπτωση που τα διατιθέμενα ποσά βάσει του καθεστώτος υπερβαίνουν το απαραίτητο ποσό της αντιστάθμισης για την κατανάλωση των αποδοτικότερων οχημάτων, τέτοια ποσά δεν καταβάλλονται. Η Αρχή επισημαίνει επίσης τη δήλωση της νορβηγικής κυβέρνησης ότι τα έξοδα που σχετίζονται με την ενισχυτική οδήγηση και την οδήγηση στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης δεν αντισταθμίζονται πλήρως.

(2) Προσωρινή και προοδευτικά μειούμενη απαλλαγή από νέους περιβαλλοντικούς φόρους, έτσι ώστε να αποτελέσει κίνητρο για τη μείωση της ρύπανσης ή την ταχύτερη εισαγωγή αποτελεσματικότερων τρόπων αξιοποίησης των πόρων

Η Αρχή παρατηρεί ότι το καθεστώς αντιστάθμισης, καθεαυτό, δεν έχει περιορισμένη διάρκεια. Η συνέχιση του καθεστώτος αντιστάθμισης εξαρτάται από την ετήσια κατάρτιση του προϋπολογισμού από τη νορβηγική κυβέρνηση και από την ψήφιση του προϋπολογισμού από το νορβηγικό κοινοβούλιο. Ωστόσο, το τμήμα του καθεστώτος αντιστάθμισης που πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 είχε περιορισμένη διάρκεια, καθότι ίσχυσε από την 1η Ιανουαρίου 1999 μέχρι την 22α 2001, δηλαδή περίπου 2 ½ χρόνια ⁽⁶⁴⁾.

Βάσει των αριθμητικών στοιχείων που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση, η Αρχή παρατηρεί ότι τα ποσά που διατέθηκαν για το καθεστώς αντιστάθμισης μειώθηκαν από το 1999 μέχρι το 2001 (από 64 εκατ. NOK το 1999 σε 40,8 εκατ. NOK το 2001). Βάσει των αριθμητικών στοιχείων που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση ⁽⁶⁵⁾, το επίπεδο της αντιστάθμισης, κατά την περίοδο 1999 — 2001, μειώθηκε από 100 % το 1999 σε 77 % το 2001. Αν ληφθεί υπόψη το επίπεδο της αντιστάθμισης που απορρέει από την εφαρμογή του καθεστώτος αντιστάθμισης το 2002 (δηλαδή 56,9 %), παρατηρείται συνολικά καθοδική τάση. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν απαιτεί στην πράξη την αυστηρή τήρηση της αρχής της προοδευτικής μείωσης ⁽⁶⁶⁾.

Από την άλλη πλευρά, το επίπεδο της αντιστάθμισης καθόλη τη διάρκεια της ανωτέρω περιόδου ήταν πολύ υψηλό. Βάσει των αριθμητικών στοιχείων που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση, το μέσο επίπεδο αντιστάθμισης ανήλθε σε 95,3 % ⁽⁶⁷⁾. Όπως επισημαίνεται ανωτέρω, το ποσοστό αυτό δεν αντιστοιχεί κατ'ανάγκη στο πραγματικό επίπεδο αντιστάθμισης, δεδομένου ότι τα αριθμητικά στοιχεία αποτελούν εκτιμήσεις με βάση την κατανάλωση μόνο των αποδοτικότερων ενεργειακά οχημάτων.

Πρέπει να υπομνησθεί ότι μόνον όταν ο στόλος των επιχειρήσεων αποτελείται αποκλειστικά από οχήματα που θεωρούνται ως τα αποδοτικότερα από ενεργειακή άποψη, η αντισταθμιστική καταβολή θα κάλυπτε μεγαλύτερο ποσοστό των εξόδων τους λόγω της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων. Σε σύγκριση με την κατάσταση πριν από το 1999, όταν οι επιχειρήσεις λεωφορείων τύγχαναν πλήρους απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, είναι λογικό να υποτεθεί ότι οι επιχειρήσεις θα είχαν το κίνητρο να ελαχιστοποιήσουν τα πρόσθετα έξοδα και να αντικαταστήσουν έτσι τον υπάρχοντα στόλο με νέα οχήματα, αποδοτικά από ενεργειακή άποψη. Η Αρχή λυπάται για το γεγονός ότι η νορβηγική κυβέρνηση δεν χορήγησε πληροφορικά στοιχεία σχετικά με τη συμπεριφορά των επιλέξιμων επιχειρήσεων μετά την κατάρτιση της φορολογικής απαλλαγής και τη θέσπιση του καθεστώτος αντιστάθμισης, και ιδιαίτερα σχετικά με το κατά πόσον οι εν λόγω επιχειρήσεις επένδυσαν σε λιγότερο ρυπογόνα οχήματα. Ωστόσο, η Αρχή γνωρίζει ότι, βάσει των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών του 1994, δεν υπήρχε καθορισμένο ανώτατο όριο για τις επιτρεπόμενες ενισχύσεις. Η πρακτική της Επιτροπής βάσει των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών του 1994 δείχνει ότι το φορολογικό μέτρο θεωρείτο ότι λειτουργεί ως κίνητρο εφόσον η φορολογική απαλλαγή δεν αντιστάθμιζε πλήρως το φόρο. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρούσε ότι ο ίδιος ο φόρος παρείχε στους δικαιούχους το κίνητρο να μειώσουν τους ρύπους που προκαλούσαν ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ Το πρόσθετο κόστος που απορρέει από την κατάρτιση της απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων συνίσταται τόσο στην εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων καθεαυτήν όσο και στον ΦΠΑ που χρεώνεται επί της εισφοράς. Πρέπει να υπογραμμιστεί, ωστόσο, ότι το πρόσθετο κόστος δεν περιλαμβάνει το κόστος του ΦΠΑ επί τις τιμές του ντίζελ αυτοκινήτων.

⁽⁶⁴⁾ Βλέπε κρατική ενίσχυση αριθ. NN 75/2002 — Φινλανδία, όπου η Επιτροπή θεώρησε ότι πληρούται η προϋπόθεση σχετικά με τον προσωρινό χαρακτήρα της ενίσχυσης, δεδομένου ότι η διάρκεια του καθεστώτος που έπρεπε να εκτιμηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 περιοριζόταν σε 4 χρόνια περίπου· βλέπε επίσης κρατική ενίσχυση αριθ. NN 3/A/2001 και NN 4/A/2001 — Σουηδία, όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι το «... θέμα του κατά πόσον η ενίσχυση ήταν προσωρινή καθίσταται άσχετο.»

⁽⁶⁵⁾ Όσον αφορά τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης, βλέπε διευκρινίσεις στη σελίδα 33.

⁽⁶⁶⁾ Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής που αναφέρεται στην υποσημείωση 69.

⁽⁶⁷⁾ Όσον αφορά τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης, βλέπε διευκρινίσεις στη σελίδα 33.

⁽⁶⁸⁾ Βλέπε π.χ. τις κρατικές ενισχύσεις αριθ. NN 3/A/2001 και NN/4/2001 — Σουηδία «Παράταση φορολογικού καθεστώτος για το CO₂», το καθεστώς εκτιμήθηκε εν μέρει βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 και εν μέρει βάσει των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών· κρατική ενίσχυση αριθ. N 575/A/1999 — Γερμανία «Συνέχιση της φορολογικής μεταρρύθμισης υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος».

(3) *Ανάγκη αντιστάθμισης ζημιών στην ανταγωνιστικότητα*

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η προσωρινή απαλλαγή από τους περιβαλλοντικούς φόρους μπορεί να επιτραπεί όταν είναι αναγκαία για να αντισταθμιστούν ζημιές στην ανταγωνιστικότητα.

Η κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων για τις επιχειρήσεις λεωφορείων προκάλεσε μια πρόσθετη επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές. Οι νορβηγικές αρχές εκτίμησαν ότι η εν λόγω αύξηση του κόστους είναι της τάξεως του 8 % επί του συνολικού κόστους ανά χιλιόμετρο που βαρύνει τις επιχειρήσεις. Οι υπηρεσίες που παρέχουν οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επιβατών οι οποίοι διαφορετικά θα χρησιμοποιούσαν αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης. Οι δημόσιες συγκοινωνίες προκαλούν μικρότερη βλάβη στο περιβάλλον από το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης. Βάσει μελετών σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών στην Ευρώπη (συμπεριλαμβανομένης της Νορβηγίας), το μέσο εξωτερικό κόστος που προκύπτει από τη χρήση του αυτοκινήτου (συμπεριλαμβανομένων εξωτερικών οικονομικών όπως η ρύπανση της ατμόσφαιρας, η αλλαγή του κλίματος και τα ατυχήματα) είναι υπερδιπλάσιο από το εξωτερικό κόστος που προκαλείται από τη χρήση λεωφορείων⁽⁶⁹⁾. Σήμερα δεν υπάρχει κανένα πλήρες σύστημα που να εξασφαλίζει την εσωτερικευση του εξωτερικού αυτού κόστους στους διάφορους τρόπους μεταφοράς και την ενσωμάτωσή τους στις τιμές της αγοράς. Σύμφωνα με τη νορβηγική κυβέρνηση, το κόστος που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης δεν αντικατοπτρίζει το εξωτερικό κόστος που προκαλεί το εν λόγω μέσο μεταφοράς. Η αντιστάθμιση που χορηγείται στις επιχειρήσεις τακτικών επιβατικών μεταφορών θα μπορούσε, επομένως, να ερμηνευθεί ως αντιστάθμιση του μη καταβαλλόμενου εξωτερικού κόστους που προκαλείται από το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης. Ένα τέτοιο μέτρο αποτελεί τη δεύτερη κατά σειρά καλύτερη λύση, απουσία ενός πλήρους συστήματος εσωτερικευσης του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από το σύστημα μεταφορών. Έχοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της αγοράς τακτικών επιβατικών μεταφορών, η Αρχή θεωρεί δικαιολογημένη τη θέσπιση μέτρων προστασίας της ανταγωνιστικής θέσης των τακτικών επιβατικών μεταφορών σε σχέση με τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης ως εναλλακτικού μέσου μεταφοράς.

(4) *Καθεστώς αποζημίωσης που δεν αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον*

Τέλος, η Αρχή επισημαίνει το γεγονός ότι η στήριξη των τοπικών και περιφερειακών επιβατικών μεταφορών εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον των συμβαλλομένων μερών. Στην ανακοίνωσή της με ημερομηνία 10 Ιουλίου 1998 με τίτλο «Αναπτύσσοντας το δίκτυο των πολιτών», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι «για να λειτουργήσει σωστά το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών χρειάζονται καλές, βιώσιμες επιβατικές μεταφορές. Το εν λόγω σύστημα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση και μειώνει τη συμφόρηση. Βοηθά στην επίτευξη καθαρότερου περιβάλλοντος με την εξοικονόμηση ενέργειας, τη μείωση του θορύβου και την παραγωγή λιγότερων ρύπων. Μειώνει τον κοινωνικό αποκλεισμό, επιτρέποντας στους πολίτες που δεν χρησιμοποιούν αυτοκίνητο να μεταβαίνουν στην εργασία τους, στα σχολεία, στα καταστήματα, στους τόπους παροχής ιατρικής περίθαλψης και στις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου — αναγνωρίζοντας ότι οι γυναίκες, οι νέοι, οι ηλικιωμένοι, οι άνεργοι και τα άτομα με αναπηρία εξαρτώνται κυρίως από τις δημόσιες συγκοινωνίες».

Βάσει των ανωτέρω παραγόντων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε, μεταξύ άλλων, φορολογική απαλλαγή για επιχειρήσεις που εκτελούν τοπικές επιβατικές μεταφορές στη Γερμανία⁽⁷⁰⁾. Όπως και στην παρούσα υπόθεση, η απαλλαγή από την εισφορά επί των πετρελαιοειδών στη Γερμανία χορηγήθηκε μόνο στις επιχειρήσεις που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές, ενώ αποκλείστηκαν οι έκτακτες επιβατικές μεταφορές.

Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης θα στρέβλωνε τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές και των εταιρειών που εκτελούν έκτακτες μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, αναφέρθηκε ειδικά σε συγκεκριμένες διαδρομές στις οποίες οι επιχειρήσεις τακτικών επιβατικών μεταφορών βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις έκτακτων μεταφορών.

Όπως διευκρινίζεται ανωτέρω, η Αρχή συμφωνεί με αυτή την άποψη. Ωστόσο, οι στρεβλωτικές συνέπειες του καθεστώτος αντιστάθμισης, κατά την άποψη της Επιτροπής, δεν υπερβαίνουν το επίπεδο που είναι αναγκαίο για να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι του καθεστώτος.

⁽⁶⁹⁾ Τα στοιχεία αυτά βασίζονται σε μελέτη που εκπόνησαν η INFRAS και η IWW το 2000· αναφέρονται στην πρόσφατη Λευκή Βίβλο σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών — 2010, Η ώρα των επιλογών.

⁽⁷⁰⁾ Κρατική ενίσχυση N 575/A/99 — Γερμανία «Συνέχιση της φορολογικής μεταρρύθμισης υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος» και κρατική ενίσχυση N 449/2001 — Γερμανία «Συνέχιση της φορολογικής μεταρρύθμισης υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος μετά την 31η Μαρτίου 2002», δημοσιευθείσα στο Διαδίκτυο: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

Στο πλαίσιο αυτό, η Αρχή επισημαίνει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιλέξιμες για στήριξη βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές βάσει αδείας που χορηγείται από τις τοπικές αρχές. Η άδεια εκδίδεται λαμβάνοντας υπόψη το δημόσιο συμφέρον, όσον αφορά την επαρκή προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών. Συνεπώς, τα λεωφορεία εξπρές μπορούν να θεωρηθούν ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος μαζικής μεταφοράς στη Νορβηγία. Συχνά τα λεωφορεία εξπρές αποτελούν το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς, καθώς και τη μοναδική εναλλακτική λύση έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης. Οι περιστάσεις αυτές δικαιολογούν την κρατική στήριξη υπέρ των λεωφορείων εξπρές για την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών.

Το γεγονός ότι σε ορισμένες διαδρομές παρέχονται έκτακτες υπηρεσίες μεταφοράς που ανταγωνίζονται τις τακτικές μεταφορές δεν επηρεάζει τη συνολική εκτίμηση. Η ελευθέρωση της αγοράς έκτακτων υπηρεσιών μεταφοράς μπορεί να οδηγήσει σε αλληλεπικάλυψη στην προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς από επιχειρήσεις που εκτελούν τακτικές μεταφορές και από επιχειρήσεις που εκτελούν έκτακτες μεταφορές. Ωστόσο, τούτο δεν θέτει εν αμφιβόλω την ανάγκη καταβολής αντιστάθμισης στις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές σε σχέση με τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης ως κυρίαρχου μέσου μεταφοράς.

Όσον αφορά τη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των τακτικών και των έκτακτων μεταφορών, η Αρχή παραπέμπει επίσης στη διαβεβαίωση των νορβηγικών αρχών ότι η αντισταθμιστική καταβολή χορηγείται μόνο για τις τακτικές επιβατικές μεταφορές. Συνεπώς, οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που εκτελούν έκτακτες μεταφορές δεν δικαιούνται αντισταθμιστικές καταβολές βάσει του καθεστώτος. Όσον αφορά τις προβαλλόμενες στρεβλωτικές συνέπειες λόγω του γεγονότος ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές επαναπρογραμματίζουν τις διαδρομές τους για να μεταφέρουν επιβάτες σε τουριστικές περιοχές, η Αρχή θεωρεί ότι ο επαναπρογραμματισμός των διαδρομών κατόπιν αλλαγών στη ζήτηση δεν θέτει εν αμφιβόλω το χαρακτηρισμό της γραμμής ως «τακτικής γραμμής» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου⁽⁷¹⁾. Επιπλέον, σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, οι παρεκκλίσεις από το αρχικό πρόγραμμα εγκρίνονται μόνο στο πλαίσιο των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην άδεια της εκάστοτε επιχείρησης. Συνεπώς, οι εν λόγω μεταφορές εντάσσονται και πάλι στις τακτικές επιβατικές μεταφορές που εκτελεί η επιχείρηση. Το γεγονός ότι ο προορισμός ορισμένων τακτικών διαδρομών μπορεί να είναι μια τουριστική περιοχή δεν μεταβάλλει τη γραμμή από τακτική σε έκτακτη. Επιπλέον, οι προβαλλόμενες στρεβλωτικές συνέπειες λόγω της χρησιμοποίησης της «ενισχυτικής οδήγησης» και της «οδήγησης στη θέση αναχώρησης/στάθμευσης» από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές για την προσφορά τουριστικών υπηρεσιών σε κατηγορίες επιβατών, δεν φαίνεται να προκύπτει από την εφαρμογή του καθεστώτος αντιστάθμισης. Εφόσον οι εν λόγω γραμμές, όπως αναφέρει ο καταγγέλλων, θα έπρεπε να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, τότε οι γραμμές αυτές δεν θα ήταν επιλέξιμες για αντιστάθμιση.

Κατόπιν των προεκτεθέντων, η Αρχή θεωρεί ότι οι στρεβλωτικές συνέπειες που προκύπτουν από το καθεστώς αντιστάθμισης περιορίζονται στο αναγκαίο επίπεδο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου, δηλαδή τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των τακτικών επιβατικών μεταφορών έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης.

β) Εκτίμηση βάσει των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών

Οι νέες περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν συγκεκριμένους κανόνες που ισχύουν για όλες τις ενισχύσεις λειτουργίας υπό μορφή φορολογικών μειώσεων ή απαλλαγών. Σύμφωνα με το σημείο 42, «Κατά τη θέσπιση φόρων επί ορισμένων δραστηριοτήτων που επιβάλλονται για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, τα κράτη της ΕΖΕΣ μπορεί να κρίνουν αναγκαίες ορισμένες προσωρινές παρεκκλίσεις προς όφελος ορισμένων επιχειρήσεων, κυρίως λόγω της έλλειψης εναρμόνισης σε ευρωπαϊκό επίπεδο ή λόγω προσωρινών κινδύνων που διατρέχει μια επιχείρηση να απολέσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα. ... Κατά την εκτίμηση αν τα μέτρα αυτού του είδους εμπίπτουν στις εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων του άρθρου 61 παράγραφος 1, θα πρέπει να εξετάζεται μεταξύ άλλων κατά πόσον ο υπόψη φόρος επιβάλλεται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα συνεπεία κοινοτικής απόφασης. Το στοιχείο αυτό έχει καθοριστική σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον θα υπάρξει απώλεια της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του φορολογουμένου.»

⁽⁷¹⁾ Το άρθρο 2 παράγραφος 1 προβλέπει ότι «ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσης της γραμμής.»

- (1) Δεκαετής παρέκκλιση από νέους περιβαλλοντικούς φόρους που αντιστοιχούν σε εναρμονισμένους κοινοτικούς φόρους

Σύμφωνα με το σημείο 46.1. (β) των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, μπορούν να δικαιολογηθούν απαλλαγές από νέους περιβαλλοντικούς φόρους δεκαετούς διάρκειας χωρίς πρόβλεψη προοδευτικής μείωσης, όταν ο φόρος που αντιστοιχεί σε εναρμονισμένο φόρο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας υπερβαίνει το φόρο που προβλέπεται στην κοινοτική νομοθεσία, εφόσον το ποσό που πραγματικά καταβάλλουν οι επιχειρήσεις μετά τη μείωση είναι υψηλότερο του ελάχιστου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ώστε να παρακινεί τις επιχειρήσεις να βελτιώσουν την προστασία του περιβάλλοντος.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Αρχή εξέτασε αν ο φορολογικός συντελεστής που επιβάλλεται στο ντίζελ αυτοκινήτων βάσει της νορβηγικής νομοθεσίας υπερβαίνει τους συντελεστές που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/82/ΕΟΚ, ο ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για το ντίζελ (πετρέλαιο ντίζελ χρησιμοποιούμενο ως καύσιμο κινητήρων) έχει οριστεί σε 245 ευρώ ανά 1 000 λίτρα (ή 0,245 ευρώ ανά λίτρο). Εκφρασμένος σε NOK, ο ελάχιστος φορολογικός συντελεστής επί των πετρελαιοειδών ήταν 2,037 NOK ανά λίτρο το 2001 ⁽⁷²⁾ και 1,96 NOK ανά λίτρο το 2002 ⁽⁷³⁾.

Οι συντελεστές της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων που εφαρμόζονται στη Νορβηγία ανήλθαν σε 3,44 ανά λίτρο το 2001 (σταθμισμένος μέσος φορολογικός συντελεστής κατά την περίοδο ισχύος των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών) και σε 3,43 NOK ανά λίτρο το 2002. Οι συντελεστές αυτοί είναι υψηλότεροι από τους συντελεστές που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Επιπλέον, η Αρχή εξέτασε αν οι επιχειρήσεις λεωφορείων που υπόκεινται στην εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, αλλά επωφελούνται από το κρινόμενο καθεστώς αντιστάθμισης, καταβάλλουν μολοντούτο υψηλότερο φόρο από τον ελάχιστο συντελεστή για το ντίζελ που προβλέπει η κοινοτική οδηγία για τα πετρελαιοειδή.

Βάσει των συντελεστών της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) που ίσχυαν κατά τα έτη 2001 και 2002 και του επιπέδου της αντιστάθμισης (ένταση ενίσχυσης), όπως αυτό αναφέρεται στον ανωτέρω πίνακα ⁽⁷⁴⁾, η Αρχή υπολόγισε το ποσό της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων που πράγματι κατέβαλαν οι επιχειρήσεις οι οποίες επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης. Σύμφωνα με τον κατά τα ανωτέρω υπολογισμό, διαμορφώνεται η εξής εικόνα: Το 2001, ο φορολογικός συντελεστής που πράγματι καταβλήθηκε από τις επιχειρήσεις υπολογίστηκε σε 0,79 NOK ανά λίτρο ⁽⁷⁵⁾. Το ποσό αυτό είναι χαμηλότερο από τον ελάχιστο συντελεστή για τα πετρελαιοειδή που ισχύει στην Κοινότητα και ανέρχεται σε 2,037 NOK ανά λίτρο. Το 2002, ο φορολογικός συντελεστής που πράγματι καταβλήθηκε από τις επιχειρήσεις λεωφορείων υπολογίστηκε σε 1,47 NOK ανά λίτρο ⁽⁷⁶⁾. Το ποσό αυτό είναι χαμηλότερο από τον ελάχιστο συντελεστή για τα πετρελαιοειδή που ισχύει στην Κοινότητα και ανέρχεται σε 1,96 NOK ανά λίτρο.

Παρόλο που το πραγματικό επίπεδο αντιστάθμισης μπορεί να είναι χαμηλότερο από αυτό που προκύπτει με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι νορβηγικές αρχές, λόγω της έλλειψης ακριβών πληροφοριών στο θέμα αυτό, η Αρχή δεν είναι σε θέση να διαβεβαιώσει ότι τα ποσά που πράγματι κατέβαλαν οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές υπερβαίνουν τον ελάχιστο φόρο που ισχύει στην Κοινότητα.

Συνεπώς, η Αρχή θεωρεί ότι η δεκαετής παρέκκλιση δεν δικαιολογείται στην παρούσα απόφαση.

⁽⁷²⁾ Ο ανωτέρω υπολογισμός βασίζεται στην ισοτιμία 8,3145 NOK = 1 ευρώ, όπως ορίστηκε από την αρχή για το 2001.

⁽⁷³⁾ Ο ανωτέρω υπολογισμός βασίζεται στην ισοτιμία 8,0105 NOK = 1 ευρώ, όπως ορίστηκε από την Αρχή για το 2002· προέβλεπε αρχική σελίδα του δικτυακού τόπου της Αρχής: <http://www.efasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Όσον αφορά τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης, βλέπε διευκρινίσεις στη σελίδα 33.

⁽⁷⁵⁾ Το ποσό αυτό προκύπτει με βάση επίπεδο αντιστάθμισης ύψους 77 % (δηλαδή ο φόρος που πράγματι καταβλήθηκε αντιστοιχεί στο 23 % του εφαρμοστέου φορολογικού συντελεστή). Ο εφαρμοστέος φορολογικός συντελεστής από 1ης Ιανουαρίου 2001 μέχρι 30ής Ιουνίου 2001 ανέρχόταν σε 3,77 NOK ανά λίτρο και από 1ης Ιουλίου 2001 σε 3,37 NOK ανά λίτρο. Συνεπώς, ο σταθμισμένος μέσος όρος του φορολογικού συντελεστή για την περίοδο ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών ανέρχόταν σε 3,44 NOK ανά λίτρο περίπου.

⁽⁷⁶⁾ Το ποσό αυτό προκύπτει με βάση επίπεδο αντιστάθμισης ύψους 57 % (δηλαδή ο φόρος που πράγματι καταβλήθηκε αντιστοιχεί στο 43 % του εφαρμοστέου φορολογικού συντελεστή). Για το 2002 ο φορολογικός συντελεστής ανέρχόταν σε 3,43 NOK ανά λίτρο.

(2) Πενταετής παρέκκλιση για τους νέους περιβαλλοντικούς φόρους που αντιστοιχούν σε κοινοτικούς φόρους

Σύμφωνα με το σημείο 48 δεύτερο εδάφιο των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών «...το κράτος της ΕΖΕΣ μπορεί να χορηγήσει λειτουργική ενίσχυση σύμφωνα με τα σημεία 40 και 41, αν η επιτρεπόμενη μείωση πληροί τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στα σημεία αυτά. Αν ο φόρος είναι αντίστοιχος με φόρο που υπόκειται σε εναρμόνιση σε κοινοτικό επίπεδο, τότε θα πρέπει σε κάθε περίπτωση η αντίστοιχη διάταξη εναρμόνισης να προβλέπει ρητά την παρέκκλιση από τον κοινοτικό ελάχιστο εναρμονισμένο φόρο.»

α) Προσωρινός χαρακτήρας και ένταση της ενίσχυσης

Σύμφωνα με το σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών «[γ]ια όλες τις ...ενισχύσεις λειτουργίας η διάρκεια της ενίσχυσης περιορίζεται στα πέντε έτη σε περίπτωση ενίσχυσης που μειώνεται προοδευτικά. Η ένταση της ενίσχυσης μπορεί να φθάσει το 100 % των πρόσθετων δαπανών το πρώτο έτος, αλλά πρέπει να μειώνεται γραμμικά για να φθάσει στο μηδέν μέχρι το τέλος του πέμπτου έτους.» Στο σημείο 41 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρεται επίσης ότι «[σ]ε περίπτωση ενίσχυσης που δεν μειώνεται προοδευτικά η διάρκεια της περιορίζεται στα πέντε έτη, αλλά η ένταση της περιορίζεται στο 50 % των πρόσθετων δαπανών.»

Όσον αφορά την προϋπόθεση περί του προσωρινού χαρακτήρα της ενίσχυσης, η Αρχή παρατηρεί ότι, όπως προαναφέρεται, το καθεστώς αντιστάθμισης καθεαυτό δεν έχει περιορισμένη διάρκεια. Η Αρχή επισημαίνει επίσης ότι το νορβηγικό Κοινοβούλιο αποφάσισε να συνεχιστεί η εφαρμογή του καθεστώτος αντιστάθμισης και το 2003, διαθέτοντας προς το σκοπό αυτό το ποσό των 30 εκατ. NOK.

Όσον αφορά την επιτρεπόμενη ένταση της ενίσχυσης, η Αρχή παρατηρεί ότι το ίδιο το καθεστώς αντιστάθμισης δεν προβλέπει τη γραμμική μείωσή του από 100 % το πρώτο έτος σε μηδέν μέχρι το τέλος του πέμπτου έτους. Συνεπώς, η ενίσχυση δεν «μειώνεται προοδευτικά» κατά την έννοια του σημείου 40 των κατευθυντήριων γραμμών. Οι ενισχύσεις που δεν μειώνονται προοδευτικά επιτρέπονται, εφόσον η διάρκειά τους περιορίζεται σε πέντε έτη και η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50 % των πρόσθετων δαπανών. Βάσει των ανωτέρω αριθμητικών στοιχείων, το επίπεδο της αντιστάθμισης (ένταση της ενίσχυσης) κατά τα έτη 2001 και 2002 ανερχόταν σε 77 % και 57 %, αντίστοιχα (η μέση ένταση της ενίσχυσης κατά τη διάρκεια της διετίας ανήλθε σε 67 %) ⁽⁷⁷⁾.

Επιπλέον, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν προβλέπει καμία διάταξη που θα εξασφάλιζε ότι το μέσο επίπεδο αντιστάθμισης κατά τη διάρκεια της πενταετίας θα περιοριζόταν στο 50 % των πρόσθετων δαπανών λόγω της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων.

β) Παρέκκλιση από τον ελάχιστο κοινοτικό φόρο

Το σημείο 44 β) των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπει ότι μια παρέκκλιση χάριν της οποίας ο φόρος που καταβάλλουν οι εταιρείες είναι μικρότερος από τον ελάχιστο κοινοτικό φόρο θεωρείται ασυμβίβαστη με το άρθρο 61 της συμφωνίας ΕΟΧ «[ε]άν η παρέκκλιση αυτή δεν επιτρέπεται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα από τη σχετική κοινοτική οδηγία ...» Αν η εν λόγω παρέκκλιση επιτρέπεται, «η Αρχή μπορεί να την θεωρήσει συμβιβάσιμη με το άρθρο 61, στο βαθμό που είναι αναγκαία και που η έκταση της δεν είναι δυσανάλογη με τους επιδιωκόμενους στόχους στον ΕΟΧ. Η Αρχή καταβάλλει ιδιαίτερη προσπάθεια για να εξασφαλίσει ότι η παρέκκλιση αυτή θα έχει αυστηρά περιορισμένη διάρκεια.»

Βάσει των αριθμητικών στοιχείων που υπέβαλε η νορβηγική κυβέρνηση, οι εταιρείες που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης φαίνεται ότι καταβάλλουν μικρότερο φόρο από τον ελάχιστο κοινοτικό φόρο.

Ακόμη και αν η αντιστάθμιση περιοριζόταν στο 50 % των εξόδων που προκύπτουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων, όπως ορίζεται στο σημείο 41 των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, η εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων που πράγματι καταβάλλουν οι επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων θα ήταν χαμηλότερη από τον εναρμονισμένο ελάχιστο συντελεστή: το 2001, το ποσό που θα έπρεπε να καταβάλουν οι επιχειρήσεις θα ανερχόταν σε 1,71 NOK ανά λίτρο, ενώ ο εναρμονισμένος συντελεστής ανερχόταν σε 2,037 NOK ανά λίτρο· το 2002, το ποσό που θα έπρεπε να καταβάλουν οι επιχειρήσεις θα ανερχόταν σε 1,72 NOK ανά λίτρο, ενώ ο εναρμονισμένος συντελεστής ανερχόταν σε 1,96 NOK ανά λίτρο.

Δεδομένου ότι η νορβηγική κυβέρνηση δεν υπέβαλε τα πληροφοριακά στοιχεία που θα επέτρεπαν στην Αρχή να καθορίσει το ακριβές επίπεδο της αντιστάθμισης, η Αρχή, βασιζόμενη στις προαναφερόμενες παρατηρήσεις, υποθέτει ότι το ποσό της εισφοράς ντίτζελ αυτοκινήτων που πράγματι κατέβαλαν οι επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης ήταν χαμηλότερο από τον εναρμονισμένο συντελεστή που προβλέπεται για τα πετρελαιοειδή στην αντίστοιχη οδηγία.

⁽⁷⁷⁾ Όσον αφορά τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης, βλέπε διευκρινίσεις στη σελίδα 33.

Συνεπώς, σύμφωνα με το σημείο 44 των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, η Αρχή πρέπει να εκτιμήσει αν η μείωση της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων θα επιτρεπόταν στην ΕΚ.

Το άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ επιτρέπει στα κράτη μέλη της ΕΚ να χορηγούν πλήρεις ή μερικές απαλλαγές ή μειώσεις των συντελεστών του ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται στον τομέα των επιβατικών μεταφορών. Στις 12 Μαρτίου 2001, το Συμβούλιο της ΕΚ εξέδωσε απόφαση με την οποία επέτρεψε σε αρκετά κράτη μέλη της ΕΚ να χορηγήσουν απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης επί των πετρελαιοειδών, ιδίως για οχήματα τοπικών δημόσιων μεταφορών. ⁽⁷⁸⁾

Το υπό εξέταση καθεστώς αντιστάθμισης δεν περιορίζεται στις τοπικές μεταφορές, αλλά επεκτείνεται στις περιφερειακές και διαπεριφερειακές μεταφορές.

Όσον αφορά το ερώτημα αν η ελάφρυνση της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων θα επιτρεπόταν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, η Αρχή επισημαίνει κατ'αρχάς ότι το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας για τα πετρελαιοειδή δεν περιορίζει τη δυνατότητα χορήγησης απαλλαγής στις τοπικές επιβατικές μεταφορές. Συνεπώς, η χορήγηση απαλλαγής για τις περιφερειακές και διαπεριφερειακές επιβατικές μεταφορές δεν μπορεί να θεωρηθεί αδύνατη.

Επιπλέον, η Αρχή θεωρεί ότι οι λόγοι που υπαγορεύουν το καθεστώς αντιστάθμισης για τις τακτικές επιβατικές μεταφορές δεν ισχύουν μόνο όσον αφορά τις τοπικές μεταφορές. Οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Αρχή δείχνουν ότι η ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων λεωφορείων εξπρές — που εντάσσονται στο σύστημα μαζικών μεταφορών — έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης δεν είναι σημαντικά καλύτερη στις περιφερειακές ή διαπεριφερειακές διαδρομές σε σύγκριση με τις τοπικές γραμμές. Η Αρχή έλαβε επίσης υπόψη τις ιδιαίτερα γεωγραφικές συνθήκες στη Νορβηγία και το γεγονός ότι, λόγω του περιορισμένου σιδηροδρομικού δικτύου, οι τακτικές λεωφορειακές γραμμές συχνά αποτελούν το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς και τη μοναδική εναλλακτική επιλογή έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης.

Σύμφωνα με το σημείο 44 (β) των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, η Αρχή πρέπει να εξετάσει αν η εν λόγω φορολογική ελάφρυνση είναι αναγκαία, μη δυσανάλογη με τους επιδιωκόμενους στόχους στον ΕΟΧ και αν έχει αυστηρά περιορισμένη διάρκεια. Επιπλέον, το σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών ορίζει ότι «...τα εν λόγω μέτρα πρέπει να συμβάλλουν σημαντικά στην προστασία του περιβάλλοντος. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι οι παρεκκλίσεις ή οι απαλλαγές δεν θα θίγουν, από τη φύση τους, τους γενικούς στόχους που επιδιώκονται.»

Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις που επωφελούνται από το καθεστώς αντιστάθμισης στο παρελθόν τύγχαναν πλήρους απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, η κατάργηση της εν λόγω φορολογικής απαλλαγής σε συνδυασμό με τη μερική απαλλαγή από τις εν λόγω πρόσθετες δαπάνες αυξάνει τις δαπάνες των εν λόγω μεταφορικών επιχειρήσεων και, κατ'αυτόν τον τρόπο, τους παρέχει το κίνητρο να μειώσουν τη ρύπανση, μεταξύ άλλων, επενδύοντας σε οχήματα με μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα. Επιπλέον, το καθεστώς αντιστάθμισης έχει ως στόχο τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικής θέσης των τακτικών επιβατικών μεταφορών έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, το οποίο προκαλεί μεγαλύτερα εξωτερικά έξοδα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έχοντας υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις, η κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με το καθεστώς αντιστάθμισης, συμβάλλει στην επίτευξη περιβαλλοντικών στόχων. Όπως προαναφέρεται, οι στρεβλωτικές συνέπειες του καθεστώτος αντιστάθμισης, ιδίως όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών έκτακτης μεταφοράς, περιορίζονται στο αναγκαίο επίπεδο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

Ωστόσο, όπως καταδεικνύεται ανωτέρω, το καθεστώς αντιστάθμισης δεν έχει περιορισμένη διάρκεια ούτε περιέχει τις απαραίτητες εγγυήσεις ώστε η κρατική στήριξη που παρέχεται βάσει του καθεστώτος να περιορίζεται στο 50 % του πρόσθετου κόστους παραγωγής. Όπως προαναφέρεται, οι πληροφορίες που υπέβαλαν οι νορβηγικές αρχές δεν δείχνουν ότι τηρήθηκε το ανώτατο όριο του 50 %, όσον αφορά την εφαρμογή του καθεστώτος αντιστάθμισης το 2001 και το 2002.

⁽⁷⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 37.

Συνεπώς, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές, η Αρχή θεωρεί αναγκαίο να ζητήσει από τη νορβηγική κυβέρνηση να περιορίσει τη διάρκεια του καθεστώτος αντιστάθμισης σε πέντε χρόνια από την έναρξη ισχύος των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών. Τούτο σημαίνει ότι η διάρκεια του καθεστώτος αντιστάθμισης πρέπει να περιοριστεί μέχρι τις 22 Μαΐου 2006 το αργότερο.

Επιπλέον, η Αρχή καλεί τη νορβηγική κυβέρνηση να εξασφαλίσει ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές θα περιορίζεται στο 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων. Τα ποσά που έχουν ενδεχομένως χορηγηθεί σε επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές καθ' υπέρβαση του ανωτέρω ορίου πρέπει να θεωρηθούν ασυμβίβαστα με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ και θα πρέπει να ανακτηθούν από τον αποδέκτη.

γ) Συμπεράσματα βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ, σε συνδυασμό με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές

Το καθεστώς αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που ήταν εφαρμοστέο κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 1999 μέχρι 22ας Μαΐου 2001 πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές του 1994. Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης κατά την εν λόγω περίοδο μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ.

Το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που είναι εφαρμοστέο από τις 23 Μαΐου 2001 μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ, υπό τον όρο ότι θα έχει περιορισμένη διάρκεια, δηλαδή πέντε έτη από την έναρξη ισχύος των νέων περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών, και ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται σε επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές θα περιορίζεται στο 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων σχετικά με την εκτέλεση τακτικών επιβατικών μεταφορών. Δεν επιτρέπεται ο καταβολή αντιστάθμισης για έξοδα που απορρέουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων στο πλαίσιο άλλων μεταφορικών γραμμών (δηλαδή στο πλαίσιο έκτακτων γραμμών κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98 ή εμπορευματικών μεταφορών).

Τα ποσά που έχουν ενδεχομένως χορηγηθεί βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης μετά τις 23 Μαΐου 2001 καθ' υπέρβαση του ανωτέρω ορίου θεωρούνται ασυμβίβαστα με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ και πρέπει να ανακτηθούν από τον αποδέκτη. Όσον αφορά τη μελλοντική εφαρμογή του καθεστώτος αντιστάθμισης, η νορβηγική κυβέρνηση πρέπει να εφαρμόσει μέτρα που θα εξασφαλίζουν ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει του καθεστώτος δεν θα υπερβαίνει το 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά ντίτζελ αυτοκινήτων.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές (που βασίζεται στον κρατικό προϋπολογισμό, κεφάλαιο 1330, θέση 71) πρέπει να χαρακτηριστεί ως «νέα ενίσχυση» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εμποτείας και Δικαστηρίου. Τέθηκε σε εφαρμογή χωρίς την έγκριση της Αρχής και, συνεπώς, πρέπει να θεωρηθεί «παράνομη για διαδικαστικούς λόγους» σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η Αρχή δεν αντιτίθεται στην κρατική χρηματοδότηση των τακτικών επιβατικών μεταφορών εν γένει. Ωστόσο, κάθε τέτοια χρηματοδότηση πρέπει να είναι σύμφωνη με τους ισχύοντες κανόνες του ΕΟΧ για τις κρατικές ενισχύσεις.

Κατά την εκτίμηση της Αρχής, η νορβηγική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι το καθεστώς αντιστάθμισης για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου. Όπως επισημαίνει η Αρχή ανωτέρω, το συμπέρασμα αυτό δεν συνεπάγεται ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές δεν μπορούν να λάβουν αντιστάθμιση για τα έξοδα που είναι συνυφασμένα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που τους επιβάλλονται. Η αντιστάθμιση αυτή πρέπει να χορηγείται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Από την άλλη πλευρά, η Αρχή θεωρεί ότι η κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά επί του ντίζελ αυτοκινήτων για τα λεωφορεία σε συνδυασμό με το καθεστώς αντιστάθμισης για τις τακτικές επιβατικές μεταφορές είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι αποσκοπούν σε περιβαλλοντικούς στόχους. Οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που παρέχουν τακτικές επιβατικές μεταφορές εντάσσονται στο σύστημα μαζικών μεταφορών της Νορβηγίας. Οι μαζικές μεταφορές έχουν μικρότερο εξωτερικό κόστος από το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης. Απουσία ενός άρτιου συστήματος εσωτερικευσης του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς, η καταβολή αντιστάθμισης για τις μαζικές μεταφορές μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης τους έναντι του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης.

Δεδομένου ότι το καθεστώς αντιστάθμισης καλύπτει περίοδο που ξεκινά την 1η Ιανουαρίου 1999, η Αρχή έπρεπε να εκτιμήσει το καθεστώς αντιστάθμισης με βάση τόσο τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 όσο και τις νέες περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές. Ενώ το καθεστώς αντιστάθμισης μπορεί να θεωρηθεί συμβιβαστικό με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές του 1994, η συνέχισή του μετά τις 23 Μαΐου 2002 μπορεί να θεωρηθεί συμβιβαστική μόνον εφόσον η διάρκειά του γίνει περιορισμένη και το ποσό αντιστάθμισης που χορηγείται στις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές περιοριστεί στο 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά επί του ντίζελ αυτοκινήτων.

Ο χρονικός περιορισμός σημαίνει ότι η ισχύς του καθεστώτος αυτού λήγει στις 23 Μαΐου 2006 το αργότερο. Οι επιχειρήσεις πρέπει να ενημερωθούν σχετικά με τον περιορισμό της διάρκειας του καθεστώτος αντιστάθμισης.

Ο περιορισμός της αντιστάθμισης στο 50 % των πρόσθετων εξόδων συνεπάγεται ότι η νορβηγική κυβέρνηση πρέπει να περιορίσει κάθε μελλοντική αντιστάθμιση στο 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά επί του ντίζελ αυτοκινήτων, και να εξετάσει αν οι αντισταθμιστικές καταβολές που έχουν ήδη εισπράξει μεμονωμένες επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης μετά τις 23 Μαΐου 2001 υπερβαίνουν ή όχι το όριο του 50 %. Οι τυχόν αντισταθμιστικές καταβολές που υπερβαίνουν το εν λόγω όριο δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβαστικές με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ σε συνδυασμό με τις περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές. Στην περίπτωση πληρωμών που έχουν ήδη καταβληθεί και το ποσό της αντιστάθμισης υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο του 50 %, το πλεονάζον ποσό πρέπει να ανακτηθεί από τον αποδέκτη της ενίσχυσης, προσαυξημένο με τόκο.

Τα τυχόν πλεονάζοντα ποσά πρέπει να ανακτηθούν από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο, εφόσον οι εν λόγω κανόνες και διαδικασίες δεν καθιστούν πρακτικώς αδύνατη την ανάκτηση που επιβάλλει το δίκαιο του ΕΟΧ και δεν προσβάλλουν την αρχή της ισοδυναμίας σε σχέση με τις διαδικασίες που σκοπούν στην επίλυση διαφορών του ίδιου είδους, αλλά σε αμιγώς εθνικό επίπεδο ⁽⁷⁹⁾,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

1. Το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές (κεφάλαιο 1330, θέση 71 του κρατικού προϋπολογισμού) συνιστά νέα κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Το καθεστώς αντιστάθμισης εφαρμόστηκε κατά παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει η νορβηγική κυβέρνηση βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου και, συνεπώς, συνιστά «παράνομη ενίσχυση για διαδικαστικούς λόγους» κατά την έννοια του κεφαλαίου 6 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις.
2. Το καθεστώς αντιστάθμισης για επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές, όπως εφαρμόστηκε από την 1η Ιανουαρίου 1999 μέχρι την 22α Μαΐου 2001, συμβιβάζεται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ και ειδικότερα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 15 των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που εξέδωσε η Αρχή το 1994.
3. Το καθεστώς αντιστάθμισης για λεωφορεία εξπρές, όπως εφαρμόστηκε από τις 23 Μαΐου 2001, συμβιβάζεται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ, και ειδικότερα με το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ), σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 15 των κατευθυντήριων γραμμών της Αρχής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, όπως τροποποιήθηκαν το 2001, εφόσον:

α) η διάρκεια του καθεστώτος αντιστάθμισης περιοριστεί σε πέντε χρόνια με έναρξη στις 23 Μαΐου 2001

⁽⁷⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 13ης Ιουνίου 2002, υπόθεση C-382/99 Βασιλείο των Κάτω Χωρών κατά Επιτροπής, [2002] Συλλογή I-5163, παράγραφος 90.

- β) η αντιστάθμιση που χορηγείται βάσει του καθεστώτος δεν υπερβαίνει το 50 % των πρόσθετων εξόδων που απορρέουν από την εισφορά επί του ντίζελ αυτοκινήτων στο πλαίσιο της εκτέλεσης τακτικών επιβατικών μεταφορών.
4. Οι τυχόν πληρωμές βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης μετά τις 23 Μαΐου 2001 που υπερβαίνουν το επιτρεπόμενο ποσό ενίσχυσης που αναφέρεται στο σημείο 3 δεν συμβιβάζονται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ.
5. Οι ασυμβίβαστες ενισχύσεις που αναφέρονται στο σημείο 4 πρέπει να ανακτηθούν από τους αποδέκτες τους. Η ανάκτηση πραγματοποιείται αμελλητί και σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης. Οι προς ανάκτηση ενισχύσεις προσαυξάνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία διατέθηκαν στους αποδέκτες μέχρι την ημερομηνία ανάκτησης. Ο τόκος υπολογίζεται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδυνάμου ενίσχυσης των περιφερειακών ενισχύσεων.
6. Η νορβηγική κυβέρνηση καλείται να λάβει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί η άμεση συμμόρφωση με τα σημεία 3 και 5. Όσον αφορά τον περιορισμό της διάρκειας που αναφέρεται στο σημείο 3.α., η νορβηγική κυβέρνηση καλείται να ενημερώσει αμελλητί τους δικαιούχους της ενίσχυσης ότι η διάρκεια ισχύος του υφιστάμενου καθεστώτος λήγει στις 23 Μαΐου 2006 το αργότερο. Όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα σημεία 3.β. και 5, η νορβηγική κυβέρνηση καλείται να εξετάσει αν οι πληρωμές που καταβλήθηκαν σε μεμονωμένες επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές βάσει του καθεστώτος αντιστάθμισης μετά τις 23 Μαΐου 2001 υπερβαίνουν το όριο του 50 %.
7. Η νορβηγική κυβέρνηση καλείται να γνωστοποιήσει στην Αρχή εντός δύο μηνών από τη λήψη της παρούσας απόφασης τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση.
8. Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Νορβηγίας.

Βρυξέλλες, 16 Ιουλίου 2003.

Για την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ

Ο Πρόεδρος

Einar M. BULL