

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

- ★ **Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft** 1
- Verordnung (EG) Nr. 1601/2002 der Kommission vom 9. September 2002 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 16
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 1602/2002 der Kommission vom 9. September 2002 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 1999/105/EG des Rates hinsichtlich der Ermächtigung eines Mitgliedstaats, die Abgabe von spezifiziertem forstlichem Vermehrungsgut an den Endverbraucher zu untersagen** 18
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 1603/2002 der Kommission vom 9. September 2002 zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1535/2002 der Kommission vom 28. August 2002 zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 1251/1999 des Rates zur Einführung einer Stützungsregelung für Erzeuger bestimmter landwirtschaftlicher Kulturpflanzen hinsichtlich der Flächenzahlungen für bestimmte Kulturpflanzen und der Stilllegungsausgleichszahlungen für das Wirtschaftsjahr 2002/03 an die Erzeuger in bestimmten Regionen Deutschlands** 21
- Verordnung (EG) Nr. 1604/2002 der Kommission vom 9. September 2002 zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand 23

II Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

Kommission

2002/746/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 5. Juli 2002 in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag und Artikel 53 EWR-Abkommen (COMP/37.730 — AuA/LH) ⁽¹⁾ (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 2502)** 25

2002/747/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 9. September 2002 zur Festlegung überarbeiteter Umweltkriterien zur Vergabe des EG-Umweltzeichens für Lampen und zur Änderung der Entscheidung 1999/568/EG ⁽¹⁾ (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 3310)** 44

2

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

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

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

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**BESCHLUSS Nr. 1600/2002/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 22. Juli 2002
über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 3,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾
aufgrund des durch den Vermittlungsausschuss am 1. Mai 2002
gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Wohlbefinden und Wohlstand der Gesellschaft können nur gewährleistet werden, wenn für eine saubere und gesunde Umwelt gesorgt ist. Das kontinuierliche weltweite Wachstum wird die Umwelt jedoch weiterhin belasten.</p> <p>(2) Die Laufzeit des fünften Umweltaktionsprogramms der Gemeinschaft „Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung“ endete am 31. Dezember 2000. Das Programm hat einige wichtige Verbesserungen gebracht.</p> <p>(3) Es müssen unablässig Anstrengungen zur Verwirklichung der von der Gemeinschaft bereits festgelegten allgemeinen und konkreten Umweltziele gemacht werden, und es besteht Bedarf an dem Sechsten Umweltaktionsprogramm (nachstehend „das Programm“ genannt), das mit diesem Beschluss aufgestellt wird.</p> <p>(4) Es bleiben einige ernsthafte Umweltprobleme weiterhin bestehen, und es treten neue auf, die zusätzliche Maßnahmen erfordern.</p> | <p>(5) Bei der Entwicklung eines Ansatzes für den Gesundheits- und Umweltschutz muss mehr Gewicht auf die Vorbeugung und die Anwendung des Vorsorgeprinzips gelegt werden.</p> <p>(6) Ein umsichtiger Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der Schutz des globalen Ökosystems, wirtschaftlicher Wohlstand und eine ausgewogene gesellschaftliche Entwicklung sind Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung.</p> <p>(7) Das Programm zielt auf ein hohes Schutzniveau für die Umwelt und die menschliche Gesundheit und auf eine generelle Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität ab, zeigt Prioritäten für die Umweltdimension der Strategie für nachhaltige Entwicklung auf und sollte berücksichtigt werden, wenn im Rahmen der Strategie Maßnahmen vorgeschlagen werden.</p> <p>(8) Mit dem Programm wird eine Entkoppelung von Umweltbelastung und Wirtschaftswachstum unter gleichzeitiger Wahrung des Subsidiaritätsprinzips und Anerkennung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Regionen der Europäischen Union angestrebt.</p> <p>(9) Das Programm legt Umweltprioritäten der gemeinschaftlichen Umweltpolitik mit besonderem Schwerpunkt auf Klimaänderungen, Natur und biologische Vielfalt, Umwelt und Gesundheit und Lebensqualität sowie natürliche Ressourcen und Abfälle fest.</p> <p>(10) Für jeden dieser Bereiche werden übergeordnete und konkrete Ziele vorgegeben, und es wird eine Reihe von Maßnahmen zu deren Verwirklichung aufgezeigt. Diese allgemeinen und konkreten Ziele legen das Niveau bzw. die Ergebnisse fest, die es anzustreben gilt.</p> <p>(11) Mit den Zielen, Prioritäten und Aktionen des Programms soll zur nachhaltigen Entwicklung in den beitragswilligen Ländern beigetragen und die Anstrengung unternommen werden, den Schutz der natürlichen Ressourcen dieser Länder zu gewährleisten.</p> <p>(12) Rechtsvorschriften spielen bei der Suche nach Lösungen für Umweltprobleme weiterhin eine zentrale Rolle, und die vollständige und ordnungsgemäße Umsetzung der vorhandenen Rechtsvorschriften muss vorrangig sichergestellt werden. Andere Optionen zur Verwirklichung von Umweltzielen sollten ebenfalls geprüft werden.</p> |
|---|---|

⁽¹⁾ ABl. C 154 E vom 29.5.2001, S. 218.

⁽²⁾ ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 80.

⁽³⁾ ABl. C 357 vom 14.12.2001, S. 44.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 31. Mai 2001 (AbI. C 47 E vom 21.2.2002, S. 113), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 27. September 2001 (AbI. C 4 vom 7.1.2002, S. 52) und Entscheidung des Europäischen Parlaments vom 17. Januar 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 30. Mai 2002 und Beschluss des Rates vom 11. Juni 2002.

- (13) Das Programm sollte den Prozess der Einbeziehung der Umweltbelange in alle Gemeinschaftspolitiken und -maßnahmen nach Artikel 6 des Vertrags fördern mit dem Ziel, die auf unterschiedliche Quellen zurückzuführenden Umweltbelastungen zu verringern.
- (14) Um Produktions- sowie öffentliche und private Konsummuster mit ihren negativen Auswirkungen auf den Zustand und die weitere Entwicklung der Umwelt ändern zu können, wird eine strategische integrierte Vorgehensweise einschließlich neuer Wege zur Nutzung von Marktkräften und zur Einbeziehung von Bürgern, Unternehmen und anderen Betroffenen benötigt. Durch diese Vorgehensweise dürfte die nachhaltige Nutzung und Bewirtschaftung von Land und Meeren gefördert werden.
- (15) Für den Erfolg des Programms ist es wichtig, dass der Zugang zu Umweltinformationen und zu den Gerichten sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren gewährleistet sind.
- (16) Im Rahmen thematischer Strategien wird das Spektrum von Optionen und Instrumenten erwogen, die zur Behandlung einer Reihe komplexer Fragen erforderlich sind, welche einen umfassenden multidimensionalen Ansatz erfordert, und es werden die nötigen Maßnahmen vorgeschlagen, gegebenenfalls unter Beteiligung des Europäischen Parlaments und des Rates.
- (17) Die Wissenschaftler sind sich darin einig, dass Tätigkeiten des Menschen eine Zunahme der Konzentration von Treibhausgasen verursachen, was zu weltweit höheren Temperaturen und Störungen des Klimasystems führt.
- (18) Die Auswirkungen der Klimaänderungen auf die Gesellschaft und die Natur sind schwerwiegend und müssen gemindert werden. Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen können ohne Abstriche an Wachstum und Wohlstand umgesetzt werden.
- (19) Ungeachtet des Erfolgs der Abschwächungsmaßnahmen muss die Gesellschaft sich an die Auswirkungen der Klimaänderungen anpassen und darauf vorbereiten.
- (20) Gesunde natürliche Systeme, die sich im Gleichgewicht befinden, sind Voraussetzung für das Leben auf der Erde.
- (21) Natur und biologische Vielfalt geraten durch menschliche Tätigkeiten unter erheblichen Druck. Es besteht Handlungsbedarf, um den Umweltbelastungen zu begegnen, die sich insbesondere durch Verschmutzung, die Einführung nichteinheimischer Arten, potenzielle Risiken durch die Freisetzung genetisch veränderter Organismen und die Art der Nutzung von Land und Meeren ergeben.
- (22) Die Böden sind eine begrenzte Ressource, die Umweltbelastungen unterworfen ist.
- (23) Trotz der Verbesserungen bei den Umweltnormen wird es immer wahrscheinlicher, dass zwischen Umweltschäden und bestimmten Erkrankungen des Menschen ein Zusammenhang besteht. Deshalb sollten die potenziellen Gefahren — beispielsweise durch Emissionen und gefährliche Chemikalien, Schädlingsbekämpfungsmittel und Lärmbelastungen — angegangen werden.
- (24) Der Kenntnisstand über die potenziell nachteiligen Auswirkungen der Verwendung von Chemikalien muss verbessert werden, und die Verantwortung für die Bereitstellung von Erkenntnissen sollte den Herstellern, Importeuren und nachgeschalteten Anwendern übertragen werden.
- (25) Gefährliche Chemikalien sind durch weniger gefährliche Chemikalien oder sicherere alternative Technologien, bei denen Chemikalien keine Anwendung finden, zu ersetzen, um die Gefährdung von Mensch und Umwelt zu verringern.
- (26) Pestizide sollten nachhaltig eingesetzt werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt möglichst gering zu halten.
- (27) Rund 70 % der Bevölkerung leben in städtischen Gebieten, und es bedarf konzentrierter Bemühungen, um die Umweltbedingungen und die Lebensqualität in städtischen Gebieten zu verbessern.
- (28) Die zunehmende Ressourcennachfrage kann von der Erde nur in begrenztem Maße befriedigt werden, und sie kann auch nur eine bestimmte Menge der Emissionen und des Abfalls aufnehmen, der aufgrund der Nutzung der Ressourcen anfällt. Vieles deutet darauf hin, dass die derzeitige Nachfrage in einigen Fällen die Belastbarkeitsgrenze der Umwelt überschreitet.
- (29) Das Abfallvolumen steigt in der Gemeinschaft weiterhin an, wobei ein signifikanter Teil davon gefährlichen Abfall darstellt; dies führt zum Verlust von Ressourcen und zu einem verstärkten Verschmutzungsrisiko.
- (30) Die wirtschaftliche Globalisierung führt zu einem zunehmenden Bedarf an Umweltaktionen auf der internationalen Ebene, darunter auch im Bereich der Verkehrspolitik, so dass die Gemeinschaft neue politische Lösungen in den Bereichen Handel, Entwicklung und Außenbeziehungen benötigt, wodurch in anderen Ländern die Fortsetzung einer nachhaltigen Entwicklung ermöglicht wird. Verantwortungsvolle Governance-Strukturen sollen hierzu einen Beitrag leisten.
- (31) Handel, internationale Investitionstätigkeiten und Ausfuhrkredite sollten einen positiveren Beitrag zu den weiteren Bemühungen um Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung leisten.
- (32) Umweltpolitische Maßnahmen müssen wegen der Komplexität der behandelten Themen im Einklang mit Artikel 174 EG-Vertrag auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Analysen sowie auf der Kenntnis der Umweltbedingungen und Umwelttrends basieren.
- (33) Informationen für die politischen Entscheidungsträger, die Betroffenen und die Öffentlichkeit müssen relevant, transparent, aktuell und leicht verständlich sein.
- (34) Die Fortschritte im Hinblick auf die gesetzten Umweltziele müssen gemessen und bewertet werden.

- (35) Bei Hälfte der Laufzeit des Programms sollte auf der Grundlage einer Bewertung des Umweltzustands und unter Berücksichtigung der von der Europäischen Umweltagentur regelmäßig vorgelegten Informationen geprüft werden, welche Fortschritte bis dahin erzielt wurden und ob Bedarf an einer neuen Ausrichtung des Programms besteht —

BESCHLIESSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich des Programms

(1) Mit diesem Beschluss wird ein Programm für Gemeinschaftsaktionen im Umweltbereich (nachstehend „Programm“ genannt) geschaffen. Es behandelt die wichtigsten Umweltziele und -prioritäten auf der Grundlage einer Bewertung des Umweltzustands und der wesentlichen Trends einschließlich neu auftretender Probleme, die Gemeinschaftsmaßnahmen erforderlich machen. Das Programm soll die Einbeziehung von Umweltbelangen in alle Gemeinschaftspolitiken fördern und zur Verwirklichung einer nachhaltigen Entwicklung in der gesamten Gemeinschaft vor und nach der Erweiterung beitragen. Es sorgt außerdem dafür, dass unablässig Anstrengungen zur Verwirklichung der von der Gemeinschaft bereits festgelegten allgemeinen und konkreten Umweltziele unternommen werden.

(2) In dem Programm werden die wichtigsten zu erreichenden allgemeinen Umweltziele abgesteckt. Gegebenenfalls werden konkrete Ziele und Zeitpläne festgelegt. Die allgemeinen und konkreten Ziele sollen, sofern nicht im Einzelnen etwas Anderes festgelegt ist, bis zum Auslaufen des Programms erreicht sein.

(3) Die Laufzeit des Programms beträgt 10 Jahre und beginnt am 22. Juli 2002. Die geeigneten Initiativen in den verschiedenen Politikbereichen, die der Verwirklichung der Ziele dienen sollen, umfassen einen Katalog von Maßnahmen, einschließlich Rechtsvorschriften und die in Artikel 3 erläuterten strategischen Konzepte. Diese Initiativen sollten nacheinander und spätestens vier Jahre nach Annahme dieses Beschlusses vorgestellt werden.

(4) Die Ziele greifen die wichtigsten Umweltprioritäten auf, denen die Gemeinschaft in folgenden Bereichen gerecht werden muss:

- Klimaänderungen,
- Natur und biologische Vielfalt,
- Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität,
- natürliche Ressourcen und Abfälle.

Artikel 2

Grundsätze und übergeordnete Zielsetzungen

(1) Das Programm gibt während seiner Laufzeit einen Rahmen für die gemeinschaftliche Umweltpolitik mit der Absicht vor, unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips und der unterschiedlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Regionen der Gemeinschaft ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten und zu erreichen, dass Wirtschaftswachstum und Umweltbelastungen entkoppelt werden. Es beruht insbesondere

auf dem Verursacherprinzip, dem Vorsorgeprinzip und der Vorbeugung sowie dem Grundsatz der Beseitigung von Verunreinigungen an der Quelle.

Das Programm bildet die Grundlage für die Umweltdimension der Europäischen Strategie für eine nachhaltige Entwicklung und leistet unter anderem durch die Festlegung von Umweltprioritäten für diese Strategie einen Beitrag zur Einbeziehung von Umweltbelangen in sämtliche Bereiche der Gemeinschaftspolitik.

(2) Zielsetzungen des Programms sind:

- Die Hervorhebung der Klimaänderungen als eine zentrale Herausforderung des nächsten Jahrzehnts und darüber hinaus und die Leistung eines Beitrags zum langfristigen Ziel einer Stabilisierung der Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Niveau, das gefährliche anthropogene Störungen des Klimasystems ausschließt. Daher ist das Programm an dem langfristigen Ziel ausgerichtet, die globale Temperaturerhöhung langfristig auf 2 °Celsius über dem vorindustriellen Niveau und die CO₂-Konzentration unter 550 ppm zu halten. Hierzu dürfte es auf längere Sicht notwendig sein, die Emissionen von Treibhausgasen gegenüber 1990 global um 70 % zu senken, wie der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaveränderungen (IPCC) festgestellt hat.
- Der Schutz, die Erhaltung, die Wiederherstellung und die Entwicklung der Funktionsweise natürlicher Systeme, natürlicher Lebensräume und der wild lebenden Flora und Fauna, damit der Wüstenbildung und dem Verlust an biologischer Vielfalt einschließlich der Vielfalt genetischer Ressourcen in der Europäischen Union und weltweit Einhalt geboten wird.
- Die Leistung eines Beitrags zu hoher Lebensqualität und sozialer Wohlfahrt für die Bürger durch eine Umwelt, in der der Grad der Verschmutzung keine schädlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat, und durch die Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.
- Eine bessere Ressourceneffizienz sowie eine bessere Ressourcenbewirtschaftung und Abfallwirtschaft, um nachhaltigere Produktions- und Konsummuster zu erreichen; dabei sind die Ressourcennutzung und die Abfallerzeugung von der Wirtschaftswachstumsrate abzukoppeln und wird angestrebt, dass der Verbrauch von erneuerbaren und nicht erneuerbaren Ressourcen die Belastbarkeit der Umwelt nicht überschreitet.

(3) Das Programm soll sicherstellen, dass die Umweltziele, die an dem für die Umwelt zu erreichenden Ergebnis ausgerichtet sein sollten, mit den effizientesten und geeignetsten Mitteln und unter Beachtung der in Absatz 1 aufgestellten Grundsätze und der in Artikel 3 umrissenen strategischen Konzepte verwirklicht werden. Dabei ist umfassend dafür zu sorgen, dass die Umweltpolitik der Gemeinschaft in integrativer Weise betrieben wird und alle Optionen und Instrumente berücksichtigt werden, wobei regionalen und lokalen Unterschieden sowie ökologisch sensiblen Gebieten Rechnung getragen werden muss und das besondere Augenmerk zu richten ist auf:

- die Entwicklung europäischer Initiativen zur Stärkung des Bewusstseins der Bürger und der lokalen Behörden;

- einen umfassenden Dialog mit den Betroffenen, die Stärkung des Umweltbewusstseins und der Öffentlichkeitsbeteiligung;
- Kosten-Nutzen-Analysen, die der Notwendigkeit der Internalisierung der Umweltkosten Rechnung tragen;
- die besten verfügbaren wissenschaftlichen Kenntnisse und die weitere Verbesserung der wissenschaftlichen Erkenntnisse durch Forschung und technologische Entwicklung;
- Daten und Informationen über den Zustand und die Entwicklungstrends der Umwelt.

(4) Das Programm fördert die vollständige Einbeziehung von Erfordernissen des Umweltschutzes in alle Politiken und Aktionen der Gemeinschaft durch die Festlegung von allgemeinen sowie gegebenenfalls von konkreten Umweltzielen und Zeitplänen, die in den entsprechenden Politikbereichen zu berücksichtigen sind.

Die zum Schutz der Umwelt vorgeschlagenen und beschlossenen Maßnahmen sollten zudem mit den Zielen der wirtschaftlichen und sozialen Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang stehen und umgekehrt.

(5) Durch das Programm wird die Verabschiedung politischer Maßnahmen und Konzepte gefördert, die über die Umsetzung und Anwendung des gemeinschaftlichen Besitzstands (*acquis communautaire*) zu einer nachhaltigen Entwicklung in den Ländern, die einen Beitrittsantrag gestellt haben, (nachstehend „Beitrittsländer“ genannt) beitragen. Der Erweiterungsprozess sollte die ökologischen Güter der Beitrittsländer, wie beispielsweise eine reiche biologische Vielfalt, erhalten und schützen und sollte nachhaltige Produktions-, Konsum- und Flächennutzungsmuster sowie umweltfreundliche Verkehrsstrukturen erhalten und verstärken durch:

- Einbeziehung von Umweltschutzanforderungen in Gemeinschaftsprogramme, einschließlich derjenigen, die die Infrastrukturentwicklung betreffen;
- Förderung des Transfers umweltfreundlicher Technologien in die Beitrittsländer;
- Ausweitung des Dialogs und des Erfahrungsaustauschs mit den nationalen und lokalen Behörden der Beitrittsländer über nachhaltige Entwicklung und den Schutz ihrer ökologischen Güter;
- Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, im Umweltbereich tätigen Nicht-Regierungsorganisationen (NRO) und Unternehmen in den Beitrittsländern, um das Bewusstsein und die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu stärken;
- die Aufforderung an internationale Finanzinstitutionen und die Privatwirtschaft, die Umsetzung und Anwendung des gemeinschaftlichen Umwelt-Besitzstands in den Beitrittsländern zu unterstützen und der Einbeziehung der Umweltbelange in die wirtschaftlichen Aktivitäten gebührend Rechnung zu tragen.

(6) Das Programm fördert

- die positive und konstruktive Rolle der Europäischen Union als führender Partner beim Schutz der globalen Umwelt und bei den Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung;
- den Aufbau einer weltweiten Partnerschaft für die Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung;

- die Einbeziehung von Umweltschutzbelangen und -zielen in alle Aspekte der gemeinschaftlichen Außenbeziehungen.

Artikel 3

Strategische Konzepte zur Erfüllung der Umweltziele

Die in diesem Programm beschriebenen Zielsetzungen und Ziele werden unter anderem mit folgenden Maßnahmen verfolgt:

1. Ausarbeitung neuer gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften und gegebenenfalls Änderung bestehender Rechtsvorschriften.
2. Förderung einer wirksameren Umsetzung und Durchsetzung des gemeinschaftlichen Umweltrechts unbeschadet des Rechts der Kommission zur Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren. Das erfordert:
 - Verstärkte Maßnahmen zur besseren Einhaltung gemeinschaftlicher Umweltschutzvorschriften und Ahndung von Verstößen;
 - Förderung einer verbesserten Praxis bei Genehmigungen, Inspektionen, Überwachung und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten;
 - systematischere Überprüfung der Anwendung der Umweltrechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten;
 - Verbesserung des Informationsaustauschs über die beste Praxis bei der Umsetzung, auch mittels des Europäischen Netzes zur Anwendung des Umweltrechts der Gemeinschaft (IMPEL) im Rahmen von dessen Zuständigkeiten.
3. Es bedarf weiterer Bemühungen um die Einbeziehung von Erfordernissen des Umweltschutzes in die Ausarbeitung, Festlegung und Durchführung der politischen und sonstigen Maßnahmen der Gemeinschaft in den verschiedenen Politikbereichen. Weitere Bemühungen sind in verschiedenen Sektoren erforderlich, wozu auch die Prüfung ihrer spezifischen allgemeinen und konkreten Umweltziele, Zeitpläne und Indikatoren gehört. Dies erfordert
 - die Gewährleistung, dass die Strategien des Rates für die Einbeziehung der Umweltbelange in andere politische Bereiche tatsächlich in die Praxis umgesetzt werden und zur Verwirklichung der umweltpolitischen Zielsetzungen und Ziele des Programms beitragen;
 - die Prüfung von Maßnahmen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich vor ihrer Annahme im Hinblick darauf, ob sie zu den allgemeinen und konkreten Zielen und zur Einhaltung des zeitlichen Rahmens des Programms beitragen und damit in Einklang stehen;
 - die Schaffung geeigneter regulärer Mechanismen innerhalb der Gemeinschaftsinstitutionen, die in vollem Umfang der Notwendigkeit Rechnung tragen, die Transparenz und den Zugang zu Informationen zu verbessern, damit sichergestellt ist, dass die Umweltbelange bei der Ausarbeitung politischer Initiativen der Kommission, einschließlich einschlägiger Beschlüsse und Legislativvorschläge, umfassend berücksichtigt werden;

- eine regelmäßige Überwachung anhand entsprechender Indikatoren, die möglichst nach gemeinsamen Methoden für jeden Sektor erarbeitet werden, und die Berichterstattung über die Einbeziehung der Umweltbelange in den einzelnen Sektoren;
 - eine stärkere Berücksichtigung von Umweltkriterien in den Finanzierungsprogrammen der Gemeinschaft unbeschadet bestehender Programme;
 - die volle und wirksame Nutzung und Umsetzung der Umweltverträglichkeitsprüfung und der strategischen Umweltprüfung;
 - die Berücksichtigung der Ziele des Programms bei künftigen Revisionen der finanziellen Vorausschau für Finanzinstrumente der Gemeinschaft.
4. Förderung nachhaltiger Produktions- und Konsummuster durch die wirksame Umsetzung der in Artikel 2 dargelegten Prinzipien, um negative und positive Umweltauswirkungen durch den Einsatz einer Kombination verschiedener Instrumente, darunter marktwirtschaftliche und ökonomische Instrumente, zu internalisieren. Dies erfordert unter anderem
- Reformanstöße im Bereich von Subventionen, die erhebliche negative Umweltauswirkungen haben und mit einer nachhaltigen Entwicklung nicht zu vereinbaren sind, unter anderem dadurch, dass bis zur Halbzeitbilanz eine Liste von Kriterien aufgestellt wird, die die Erfassung von Subventionen mit solchen schädlichen Umweltauswirkungen mit dem Ziel der allmählichen Abschaffung der Subventionen ermöglichen;
 - eine Analyse der Umwelteffizienz handelbarer Umweltzertifikate als allgemeines Instrument sowie des Emissionshandels, um den Einsatz und die praktische Nutzung dieser Instrumente da zu fördern, wo sich dies als durchführbar erweist;
 - Förderung und Unterstützung des Einsatzes fiskalpolitischer Maßnahmen wie Umweltsteuern und -anreize auf der angemessenen innerstaatlichen Ebene oder auf Gemeinschaftsebene;
 - Förderung der Einbeziehung von Umweltschutzanforderungen in den Bereich der Normung.
5. Verbesserung der Zusammenarbeit und Partnerschaft mit Unternehmen und Unternehmensverbänden, gegebenenfalls unter Einbeziehung der Sozialpartner und Verbraucher sowie ihrer Organisationen, um die Umweltbilanz der Unternehmen zu verbessern und nachhaltige Produktionsmuster zu erreichen. Dies erfordert
- die Förderung des Ansatzes der integrierten Produktpolitik im gesamten Programm zugunsten einer stärkeren Berücksichtigung von Umweltaspekten während des gesamten Lebenszyklus von Produkten sowie eines verstärkten Einsatzes umweltfreundlicher Prozesse und Produkte;
 - die Förderung einer umfassenderen Anwendung des Gemeinschaftssystems für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) ⁽¹⁾ sowie Initiativen
- zur Ermutigung der Unternehmen, strenge und von unabhängiger Seite überprüfte Berichte über ihre Umweltbilanz bzw. ihre nachhaltige Entwicklung zu veröffentlichen;
 - die Schaffung eines Programms zur Unterstützung der Unternehmen bei der Einhaltung der Vorschriften, wobei kleinen und mittleren Unternehmen besondere Hilfe angeboten wird;
 - die Förderung der Einführung von Regelungen zur Belohnung besonderer Umweltleistungen in den Unternehmen;
 - die Förderung der Produktinnovation mit dem Ziel einer Ökologisierung des Marktes, auch durch eine bessere Verbreitung der Ergebnisse des LIFE-Programms ⁽²⁾;
 - die Ermutigung zu freiwilligen Verpflichtungen oder Vereinbarungen zur Erreichung klarer Umweltziele einschließlich der Festlegung von Verfahren für den Fall ihrer Nichteinhaltung.
6. Gewährleistung dafür, dass private Verbraucher, Unternehmen und öffentliche Stellen in ihrer Rolle als Käufer besser über die Umweltauswirkungen von Verfahren und Produkten informiert werden, damit nachhaltige Konsummuster erreicht werden. Dies erfordert
- die Förderung des Einsatzes von Umweltzeichen und anderen Formen der umweltbezogenen Information und Etikettierung, die es dem Verbraucher ermöglichen, die Umwelteigenschaften gleichartiger Produkte zu vergleichen;
 - die Förderung der Verwendung zuverlässiger Umweltangaben durch die Hersteller und die Vermeidung irreführender Angaben;
 - die Förderung eines nach ökologischen Kriterien ausgelegten öffentlichen Beschaffungswesens, bei dem Umweltmerkmale berücksichtigt und möglicherweise Überlegungen bezüglich ökologischer Lebenszyklen einschließlich der Produktionsphase — unter Beachtung der gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln und der Regeln für den Binnenmarkt — in die Beschaffungsverfahren einbezogen werden können, und das mit Richtlinien für die beste Praxis versehen ist; weiter erfordert dies den Beginn einer Prüfung der nach ökologischen Kriterien ausgelegten Beschaffungspolitik in den Organen der Gemeinschaft.
7. Förderung der Einbeziehung der Umweltbelange in den Finanzsektor. Dies erfordert:
- eine Erwägung der Möglichkeiten für eine freiwillige Initiative mit dem Finanzsektor, die die Erstellung von Leitlinien für die Darstellung der Umweltkosten in den Jahresabschlussberichten der Unternehmen und den Austausch über die überzeugendsten praktischen Ansätze zwischen den Mitgliedstaaten umfasst;

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 761/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über eine freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) (ABl. L 114 vom 24.4.2001, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1655/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juli 2000 über das Finanzierungsinstrument für die Umwelt (UFE) (ABl. L 192 vom 28.7.2000, S. 1).

- eine Aufforderung an die Europäische Investitionsbank, bei der Vergabe von Krediten Umweltziele und -kriterien stärker zu beachten, insbesondere um eine nachhaltige Entwicklung in den Beitrittsländern zu unterstützen;
 - die Förderung der Einbeziehung von Umweltzielen und -erwägungen in die Tätigkeiten anderer Finanzinstitutionen, wie z. B. der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung.
8. Die Schaffung eines gemeinschaftlichen Haftungssystems erfordert unter anderem:
- Rechtsvorschriften über die Umwelthaftung.
9. Die Verbesserung der Zusammenarbeit und Partnerschaft mit Verbrauchergruppen und NRO und die Förderung eines besseren Verständnisses und eines stärkeren Engagements für Umweltfragen bei den europäischen Bürgern erfordert:
- die Gewährleistung des Zugangs zu Informationen, von Beteiligungsmöglichkeiten und des Zugangs zu den Gerichten durch eine baldige Ratifizierung des Übereinkommens von Århus⁽¹⁾ durch die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten;
 - die Unterstützung der Bereitstellung von leicht zugänglichen Informationen für die Bürger über den Stand und die Entwicklungstrends im Umweltbereich im Verhältnis zu sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Gesundheit;
 - eine allgemeine Stärkung des Umweltbewusstseins;
 - die Entwicklung allgemeiner Regeln und Grundsätze für ein gutes Management der Umweltbelange im Rahmen von Dialogprozessen.
10. Die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung von Land und Meeren, die den Umweltbelangen Rechnung trägt. Dies erfordert bei gebührender Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips
- die Förderung der besten Praxis für eine nachhaltige Raumplanung, die besondere regionale Gegebenheiten berücksichtigt, mit besonderem Schwerpunkt auf dem Programm für das integrierte Küstenzonenmanagement;
 - die Förderung der besten Praxis und die Unterstützung von Netzwerken, die dem Erfahrungsaustausch über nachhaltige Entwicklung auch von Stadtgebieten, den Meeren, Küstengebieten, Bergregionen, Feuchtgebieten und anderen empfindlichen Gebieten dienen;
 - eine vermehrte Anwendung von, die Aufstockung der finanziellen Mittel für und die Erweiterung des Anwendungsbereichs von Agrarumweltmaßnahmen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik;
 - die Ermutigung der Mitgliedstaaten, den Einsatz der Regionalplanung als Instrument zur Verbesserung des Umweltschutzes für die Bürger und die Förderung eines Erfahrungsaustauschs über nachhaltige Regionalentwicklung insbesondere in städtischen und dicht bevölkerten Zonen zu erwägen.

Artikel 4

Thematische Strategien

(1) Die Aktionen nach den Artikeln 5 bis 8 schließen die Entwicklung von thematischen Strategien und die Bewertung bestehender Strategien für vorrangige Umweltprobleme ein, die ein breit angelegtes Vorgehen erfordern. In diesen Strategien wird angegeben, welche Vorschläge erforderlich sind, um die in dem Programm dargelegten Ziele zu erreichen, und welche Verfahren für deren Annahme vorzusehen sind. Diese Strategien werden dem Europäischen Parlament und dem Rat unterbreitet und erhalten, soweit zweckmäßig, die Form eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags. Je nach Rechtsgrundlage werden die anhand dieser Strategien vorgeschlagenen Rechtsakte gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags erlassen.

(2) Die thematischen Strategien können Konzepte gemäß Artikel 3 und Artikel 9 sowie einschlägige qualitative und quantitative umweltbezogene Ziele und Zeitpläne umfassen, an denen die Auswirkungen der vorgesehenen Maßnahmen gemessen und bewertet werden können.

(3) Die thematischen Strategien sollten nach Beratung mit den betroffenen Gruppen, wie z. B. den NRO, der Industrie, anderen Sozialpartnern und den Behörden entwickelt und umgesetzt werden, wobei gegebenenfalls dafür Sorge zu tragen ist, dass die Beitrittsländer in diesem Prozess konsultiert werden.

(4) Spätestens drei Jahre nach Annahme des Programms sollten die thematischen Strategien dem Europäischen Parlament und dem Rat unterbreitet werden. Der Zwischenbericht, in dem die Kommission die Fortschritte bei der Umsetzung des Programms bewertet, enthält eine Überprüfung der thematischen Strategien.

(5) Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat alljährlich über die Fortschritte bei der Entwicklung und Umsetzung der Strategien sowie über deren Wirksamkeit.

Artikel 5

Ziele und vorrangige Aktionsbereiche bei der Bekämpfung der Klimaänderungen

(1) Zur Verwirklichung der in Artikel 2 beschriebenen Zielsetzungen sollten folgende Ziele angestrebt werden:

- Ratifizierung und Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen bis 2002 und Erfüllung der dort eingegangenen Verpflichtung, die Emissionen bis 2008-2012 um 8 % gemessen am Stand von 1990 für die Europäische Gemeinschaft in ihrer Gesamtheit entsprechend der in den Schlussfolgerungen des Rates vom 16./17. Juni 1998 dargelegten Verpflichtung jedes einzelnen Mitgliedstaats zu reduzieren.

- Nachweisbare Fortschritte bei der Erfüllung der im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen bis 2005.

⁽¹⁾ Abkommen über den Zugang zur Information, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Entscheidungsprozess und den Zugang zur Justiz in Umweltfragen, unterzeichnet in Århus am 25. Juni 1998.

- Ausbau einer glaubwürdigen Position, aus der heraus die Gemeinschaft auf ein internationales Übereinkommen über strengere Reduktionsziele für den im Kyoto-Protokoll vorgesehenen zweiten Verpflichtungszeitraum hinwirken kann. Das Übereinkommen sollte auf eine signifikante Reduzierung der Emissionen abzielen und unter anderem in vollem Umfang den Ergebnissen des dritten IPCC-Bewertungsberichts und der Notwendigkeit Rechnung tragen, global eine gerechte Verteilung der Treibhausgasemissionen anzustreben.
- (2) Diese Ziele werden unter anderem mit folgenden vorrangigen Aktionen verfolgt:
- i) Erfüllung der internationalen Klimaverpflichtungen einschließlich der des Kyoto-Protokolls durch:
 - a) Prüfung der Ergebnisse des Europäischen Programms für den Klimawandel und auf dieser Grundlage Annahme von effizienten gemeinsamen und koordinierten Politiken und Maßnahmen gegebenenfalls für verschiedene Sektoren, die die innerstaatlichen Maßnahmen in den Mitgliedstaaten ergänzen;
 - b) Bemühungen um die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Entwicklung eines effizienten CO₂-Emissionshandels mit der Möglichkeit der Ausdehnung auf andere Treibhausgasemissionen;
 - c) Verbesserung des Treibhausgas-Monitorings und Fortschritte bei der Erfüllung der von den Mitgliedstaaten im Rahmen der internen Lastenteilungsvereinbarung eingegangenen Verpflichtungen.
 - ii) Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Energiesektor:
 - a) Möglichst rasche Erstellung eines Verzeichnisses und Überprüfung der Subventionen, die einer effizienten und nachhaltigen Energienutzung zuwiderlaufen, mit dem Ziel, sie schrittweise aufzuheben;
 - b) Förderung erneuerbarer und kohlenstoffärmerer fossiler Brennstoffe zur Stromerzeugung;
 - c) Förderung der Nutzung erneuerbarer Energiequellen auch durch den Einsatz von Anreizen, auch auf lokaler Ebene, mit dem als Ziel angesetzten Richtwert eines Anteils von 12 % am gesamten Energieverbrauch bis zum Jahr 2010;
 - d) Schaffung von Anreizen für eine verstärkte Nutzung der Kraft-Wärme-Kopplung und Durchführung von Maßnahmen, mit denen eine Verdopplung des Gesamtanteils der Kraft-Wärme-Kopplung an der gesamten Brutto-Elektrizitätserzeugung gemeinschaftsweit auf 18 % angestrebt wird;
 - e) Verhinderung und Reduzierung von Methanemissionen aus der Energieerzeugung und -verteilung;
 - f) Förderung der Energieeffizienz.
 - iii) Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor:
 - a) Festlegung und Durchführung spezifischer Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, sofern die Internationale Zivilluftfahrtorganisation bis zum Jahr 2002 nicht entsprechende Maßnahmen beschließt;
 - b) Festlegung und Durchführung spezifischer Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Seeschifffahrt, sofern die Internationale Seeschifffahrts-Organisation bis zum Jahr 2003 nicht entsprechende Maßnahmen beschließt;
 - c) Förderung des Umstiegs auf effizientere und sauberere Verkehrsträger einschließlich einer besseren Organisation und Logistik;
 - d) im Zusammenhang mit dem von der Europäischen Union angestrebten Ziel einer 8%igen Verringerung der Treibhausgasemissionen Aufforderung an die Kommission, bis Ende 2002 eine Mitteilung über quantifizierte Umweltschutzziele für ein nachhaltiges Verkehrssystem vorzulegen;
 - e) Festlegung und Durchführung zusätzlicher spezifischer Maßnahmen — einschließlich des Erlasses geeigneter Rechtsvorschriften — zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Kraftfahrzeugen einschließlich N₂O-Emissionen;
 - f) Förderung der Entwicklung und Verwendung alternativer Treibstoffe und von Fahrzeugen mit niedrigem Treibstoffverbrauch mit der Absicht, ihren Anteil in beträchtlichem Maße und kontinuierlich zu erhöhen;
 - g) Förderung von Maßnahmen, die eine volle Berücksichtigung der Umweltkosten in den Transportpreisen widerspiegeln;
 - h) Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage mit der Absicht, die Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern.
 - iv) Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der industriellen Produktion:
 - a) Förderung der Öko-Effizienz-Verfahren und -Techniken in der Industrie;
 - b) Unterstützung der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) beim Anpassungsprozess, bei der Innovation und bei der Leistungsverbesserung,
 - c) Förderung der Entwicklung umweltschonenderer und technisch durchführbarer Alternativen, einschließlich der Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen, die darauf abzielen, Emissionen zu reduzieren, die Produktion industrieller fluorierter Gase wie H-FKW (teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe), perfluorierte Kohlenwasserstoffe und Schwefelhexafluorid — soweit angebracht und realisierbar — allmählich einzustellen und ihre Verwendung einzuschränken.
 - v) Reduzierung der Treibhausgasemissionen in anderen Sektoren:
 - a) Förderung der Energieeffizienz insbesondere der Heizung, der Klimatisierung und des Warmwassers bei der Gestaltung von Gebäuden;

- b) Berücksichtigung — neben anderen Umweltüberlegungen — der Notwendigkeit einer Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der Gemeinsamen Agrarpolitik und in der gemeinschaftlichen Abfallbewirtschaftungsstrategie.
- vi) Einsatz anderer geeigneter Mittel, wie
- a) Förderung des Einsatzes steuerlicher Maßnahmen, darunter eines rechtzeitig zu erarbeitenden geeigneten Gemeinschaftsrahmens für die Energiebesteuerung, zur Förderung des Übergangs zu einer effizienteren Energienutzung, umweltfreundlichen Energie- und Verkehrssystemen sowie zur Förderung der technischen Innovation;
- b) Ermutigung zum Abschluss von Umweltvereinbarungen mit der Industrie über die Reduzierung von Treibhausgasemissionen;
- c) Sicherstellung, dass Klimaänderungen ein wichtiger Gegenstand der Gemeinschaftspolitik im Bereich Forschung und technologische Entwicklung und in den nationalen Forschungsprogrammen sind.
- (3) Zusätzlich zu den Maßnahmen zur Begrenzung der Klimaänderungen sollte sich die Gemeinschaft auch auf Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen der Klimaänderungen vorbereiten, indem sie
- die Gemeinschaftspolitiken, insbesondere die für die Klimaänderungen relevanten, daraufhin überprüft, dass bei Investitionsentscheidungen die Anpassung angemessen berücksichtigt wird;
 - regionale Klimamodelle und -bewertungen fördert, die zum einen zur Vorbereitung regionaler Anpassungsmaßnahmen wie der Wasserbewirtschaftung, der Erhaltung der biologischen Vielfalt, der Vorbeugung gegen Wüstenbildung und Hochwasser dienen und zum anderen die Sensibilisierung der Bürger und der Wirtschaft begünstigt.
- (4) Es muss sichergestellt werden, dass die Herausforderung des Klimaschutzes bei der Erweiterung der Gemeinschaft berücksichtigt wird. Dies erfordert unter anderem die folgenden Aktionen mit den Beitrittsländern:
- Unterstützung des Aufbaus von Kapazitäten für die Anwendung innerstaatlicher Maßnahmen zum Einsatz der Kyoto-Mechanismen und für eine bessere Berichterstattung und ein besseres Emissionsmonitoring;
 - Unterstützung eines nachhaltigen Verkehrs- und Energiesektors;
 - Gewährleistung des weiteren Ausbaus der Zusammenarbeit mit den beitragswilligen Ländern in Fragen der Klimaänderungen.
- (5) Die Bekämpfung der Klimaänderungen wird ein integraler Bestandteil der Außenpolitik der Europäischen Union und eine der Prioritäten ihrer Politik für nachhaltige Entwicklung sein. Dazu bedarf es aufseiten der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten konzertierter und koordinierter Anstrengungen im Hinblick auf
- den Aufbau von Kapazitäten, um Entwicklungsländer und Länder im Übergang zur Marktwirtschaft zu unterstützen,

beispielsweise durch die Ermutigung von Projekten im Zusammenhang mit dem im Kyoto-Protokoll beschriebenen Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung (Clean Development Mechanism, CDM) und gemeinsame Durchführung (Joint Implementation, JI);

- einen dem festgestellten Bedarf entsprechenden Technologietransfer;
- die Unterstützung bei der Anpassung an die Klimaänderungen in den betreffenden Ländern.

Artikel 6

Ziele und vorrangige Aktionsbereiche für den Schutz von Natur und biologischer Vielfalt

(1) Zur Verwirklichung der Zielsetzungen nach Artikel 2 werden folgende Ziele angestrebt:

- Stoppen der Verarmung der biologischen Vielfalt einschließlich der Verhütung und Abmilderung der Auswirkungen von invasiven fremden Arten und Genotypen, was bis 2010 erreicht sein sollte;
- Schutz vor Schadstoffen und geeignete Wiederherstellung der Natur und der biologischen Vielfalt;
- Erhaltung, geeignete Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung der Meeresumwelt, der Küsten und der Feuchtgebiete;
- Erhaltung und geeignete Wiederherstellung von Gebieten mit bedeutendem Landschaftswert einschließlich landwirtschaftlich genutzter wie auch sensibler Gebiete;
- Erhaltung von Arten und Lebensräumen, mit besonderem Augenmerk auf die Verhinderung der Zersplitterung von Lebensräumen;
- Förderung einer nachhaltigen Bodennutzung mit Schwerpunkt auf der Vermeidung von Erosion, Qualitätsminderung, Bodenbelastung und Wüstenbildung.

(2) Diese Ziele sind unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips durch die nachstehend genannten vorrangigen Aktionen zu verfolgen, und zwar auf der Grundlage bestehender globaler und regionaler Übereinkommen und Strategien und der vollständigen Umsetzung der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsakte. Der ökosystemare Ansatz, der mit dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt⁽¹⁾ übernommen wurde, sollte angewandt werden, wo immer dies möglich ist.

a) Biologische Vielfalt:

- Gewährleistung der Umsetzung und Förderung der Überwachung und Bewertung der Gemeinschaftsstrategie für biologische Vielfalt und der einschlägigen Aktionspläne, auch durch ein Programm zur Sammlung von Daten und Informationen, Entwicklung geeigneter Indikatoren und Förderung des Einsatzes der besten verfügbaren Techniken und der besten ökologischen Praxis;
- Förderung der Forschung über biologische Vielfalt, genetische Ressourcen, Ökosysteme und Wechselwirkungen mit menschlichen Tätigkeiten;

(¹) ABl. L 309 vom 13.12.1993, S. 1.

- Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der nachhaltigen Nutzung, der nachhaltigen Produktion und von nachhaltigen Investitionen in Bezug auf die biologische Vielfalt;
 - Förderung abgestimmter Bewertungen sowie weitergehender Forschungs- und Kooperationsmaßnahmen in Bezug auf bedrohte Arten;
 - Förderung einer fairen und ausgewogenen Beteiligung an den Erträgen aus der Nutzung von genetischen Ressourcen auf globaler Ebene zur Durchführung des Artikels 15 des Übereinkommens über die biologische Vielfalt, der den Zugang zu genetischen Ressourcen aus Drittländern betrifft;
 - Entwicklung von Maßnahmen zur Vorbeugung gegen invasive fremde Arten einschließlich fremder Genotypen und zu deren Kontrolle;
 - Aufbau des Natura-2000-Netzes und Anwendung der erforderlichen technischen und finanziellen Instrumente und Maßnahmen, die für dessen vollständige Umsetzung und für den Schutz der gemäß der Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie geschützten Arten außerhalb der Natura-2000-Gebiete benötigt werden;
 - Förderung der Ausdehnung des Natura-2000-Netzes auf die Beitrittsländer;
- b) Unfälle und Naturkatastrophen:
- Förderung der gemeinschaftlichen Koordinierung von Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Unfällen und Naturkatastrophen, z. B. durch die Schaffung eines Netzwerks für den Erfahrungsaustausch über Präventionsverfahren und -mittel;
 - Entwicklung weiterer Maßnahmen als Beitrag zur Vorbeugung gegen die größten Unfallgefahren, die insbesondere von Pipelines, Bergbautätigkeiten und dem Seetransport gefährlicher Stoffe ausgehen, sowie Entwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Bergbauabfällen;
- c) Entwicklung einer thematischen Strategie für den Bodenschutz, die die Vorbeugung unter anderem gegen Verschmutzung, Erosion, Wüstenbildung, Verarmung des Bodens, Flächenverbrauch und hydrogeologische Risiken unter Berücksichtigung regionaler Unterschiede, einschließlich der Besonderheiten von Berg- und Trockengebieten, zum Gegenstand hat;
- d) Förderung einer nachhaltigen Bewirtschaftung im Tagebau mit dem Ziel einer verringerten Umweltbelastung;
- e) verstärkte Berücksichtigung des Schutzes und der Wiederherstellung von Landschaftswerten in anderen Politikbereichen, einschließlich des Tourismus, unter Berücksichtigung einschlägiger internationaler Rechtsakte;
- f) Förderung der Einbeziehung von die biologische Vielfalt betreffenden Fragen in die Agrarpolitik sowie Förderung einer nachhaltigen ländlichen Entwicklung sowie einer multifunktionalen und nachhaltigen Landwirtschaft durch:
- Ermutigung zur uneingeschränkten Nutzung der bestehenden Möglichkeiten der Gemeinsamen Agrarpolitik und anderer politischer Maßnahmen;
 - Förderung — bei einer künftigen Revision der Gemeinsamen Agrarpolitik — umweltfreundlicherer landwirtschaftlicher Praktiken, zu denen gegebenenfalls extensive Produktionsmethoden, Praktiken des integrierten Landbaus, ökologischer Landbau und biologische Vielfalt in der Landwirtschaft gehören, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit eines ausgewogenen Ansatzes, der der multifunktionalen Rolle des ländlichen Raums Rechnung trägt;
- g) Förderung der nachhaltigen Nutzung des Meeres und der Erhaltung von Meeresökosystemen einschließlich Meeresböden, Mündungs- und Küstengebieten, wobei Standorten mit großer biologischer Vielfalt besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, durch:
- Förderung einer stärkeren Einbeziehung der Umweltbelange in die gemeinsame Fischereipolitik anlässlich der Überprüfung im Jahr 2002;
 - Eine thematische Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt unter Berücksichtigung unter anderem der Bestimmungen und Durchführungsverpflichtungen aus den Meeresschutzübereinkommen sowie der Notwendigkeit der Verminderung der Emissionen und Auswirkungen des Seeverkehrs und anderer Tätigkeiten auf See oder an Land;
 - Förderung der integrierten Bewirtschaftung der Küstengebiete;
 - weitere Förderung des Schutzes der Meeresgebiete insbesondere durch das Natura-2000-Netz sowie durch andere praktikable Gemeinschaftsinstrumente;
- h) Umsetzung und Weiterentwicklung von Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Wälder im Einklang mit der Forststrategie für die Europäische Union, wobei der Grundsatz der Subsidiarität und die biologische Vielfalt betreffende Fragen zu berücksichtigen sind, sowie unter Einbeziehung folgender Punkte:
- Verbesserung der derzeitigen Gemeinschaftsmaßnahmen zum Schutz der Wälder und Anwendung einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung unter anderem durch nationale Waldprogramme in Verbindung mit ländlichen Entwicklungsplänen mit besonderem Schwerpunkt auf der Beobachtung der vielfältigen Aufgaben der Wälder im Einklang mit den Empfehlungen der Ministerkonferenz zum Schutz der Wälder in Europa und des Forums der Vereinten Nationen für die Wälder sowie im Rahmen des Übereinkommens über die biologische Vielfalt und anderer Gremien;
 - Förderung der effizienten Koordinierung aller mit der Forstwirtschaft befassten politischen Bereiche, einschließlich des privaten Sektors, sowie Koordinierung aller von Forstfragen Betroffenen;
 - Anreize zur Erhöhung des Marktanteils von nachhaltig erzeugtem Holz, unter anderem durch die Förderung der Zertifizierung für eine nachhaltige Forstwirtschaft und Förderung der Kennzeichnung entsprechender Erzeugnisse;
 - weiterhin aktive Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an der Umsetzung von globalen und regionalen Entschlüssen und an Gesprächen und Verhandlungen über Fragen der Forstwirtschaft;

- Prüfung der Möglichkeit, aktive Maßnahmen zur Vermeidung und Bekämpfung des Handels mit illegal geschlagenem Holz zu ergreifen;
- Förderung einer Prüfung der Auswirkungen von Klimaänderungen auf die Forstwirtschaft;

i) Genetisch veränderte Organismen (GVO):

- Weiterentwicklung der Bestimmungen und Verfahren zur Risikobewertung, Identifizierung, Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit von GVO, damit wirksame Maßnahmen zur Überwachung und zur Kontrolle der Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt ermöglicht werden;
- Einsatz für die rasche Ratifizierung und Umsetzung des Cartagena-Protokolls über die biologische Sicherheit sowie Unterstützung bei der Schaffung eines Rechtsrahmens in Drittstaaten, gegebenenfalls durch technische und finanzielle Hilfe.

Artikel 7

Ziele und vorrangige Aktionsbereiche für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität

(1) Zur Verwirklichung der Zielsetzungen nach Artikel 2 sind folgende Ziele anzustreben, wobei die einschlägigen Normen, Leitlinien und Programme der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu berücksichtigen sind:

- Erreichen eines besseren Verständnisses der Gefahren für Umwelt und menschliche Gesundheit, damit Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung dieser Gefahren ergriffen werden können;
- Beitrag zu einer höheren Lebensqualität mit Hilfe eines integrierten Ansatzes, der sich auf städtische Gebiete konzentriert;
- Anstrengungen dafür, dass innerhalb einer Generation (2020) Chemikalien nur so erzeugt und verwendet werden, dass sie keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt haben, wobei die derzeitigen Wissenslücken hinsichtlich der Eigenschaften, der Verwendung sowie der Entsorgung von Chemikalien und der Exposition gegenüber Chemikalien geschlossen werden müssen;
- gefährliche Chemikalien sollten durch sicherere Chemikalien oder sicherere alternative Technologien ersetzt werden, bei denen keine Chemikalien eingesetzt werden, um die Risiken für Mensch und Umwelt zu verringern;
- Verringerung der Auswirkungen von Pestiziden auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt sowie allgemein Erreichen einer nachhaltigeren Verwendung von Pestiziden sowie insgesamt einer deutlichen Verringerung der Risiken und der Verwendung von Pestiziden, die mit dem erforderlichen Pflanzenschutz vereinbar ist. Derzeit verwendete Pestizide, die persistent oder bioakkumulativ oder toxisch sind oder andere bedenkliche Eigenschaften aufweisen, sollten möglichst durch weniger gefährliche Stoffe ersetzt werden;
- Erreichung einer Grund- und Oberflächenwasserqualität, die ohne erhebliche Auswirkungen auf und Gefahren für die

menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine signifikanten Gefahren hierfür mit sich bringt, sowie Gewährleistung einer langfristig nachhaltigen Wasserentnahme;

- Erreichung einer Luftqualität, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht;
- erhebliche Verringerung der Anzahl von Personen, die langfristigen andauernden mittleren Lärmpegeln — insbesondere Verkehrslärm — ausgesetzt sind, die gemäß wissenschaftlichen Studien eine gesundheitsschädigende Wirkung haben, und Vorbereitung des nächsten Schritts bei der Arbeit an der Lärmrichtlinie.

(2) Diese Ziele sind durch die folgenden prioritären Aktionen zu verfolgen:

a) Ausweitung der gemeinschaftlichen Forschungsprogramme und Ausbau der wissenschaftlichen Kenntnisse und Förderung der internationalen Koordinierung nationaler Forschungsprogramme zur Erreichung der Ziele für Umwelt und Gesundheit, insbesondere:

- Ermittlung der vorrangigen Forschungs- und Maßnahmenbereiche, zu denen unter anderem die möglichen Auswirkungen auf die Gesundheit durch elektromagnetische Strahlungsquellen und eine besondere Beachtung der Entwicklung und Einführung von alternativen Methoden für Tierversuche, insbesondere im Bereich der Chemikaliensicherheit gehören, sowie Formulierung entsprechender Empfehlungen;
- Definition und Entwicklung von Indikatoren für Gesundheit und Umwelt;
- Überprüfung, Weiterentwicklung und Aktualisierung der derzeitigen Anforderungen und Grenzwerte für den Gesundheitsschutz, wobei gegebenenfalls die Auswirkungen auf potenziell anfällige Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise Kinder oder ältere Menschen sowie Synergieeffekte und Wechselwirkungen unterschiedlicher Schadstoffe zu berücksichtigen sind;
- Beobachtung von Trends und Einrichtung eines Frühwarnsystems für neue oder entstehende Probleme;

b) Chemikalien:

- Hersteller, Importeure und nachgeschaltete Anwender werden verantwortlich für die Gewinnung von Kenntnissen über alle Chemikalien (Sorgfaltspflicht) und die Bewertung des Risikos ihrer Verwendung — auch in Erzeugnissen — sowie ihrer Wiederverwertung und Entsorgung;
- Aufbau eines kohärenten Systems — das auf einem mehrstufigen Ansatz beruht, wobei in sehr geringen Mengen verwendete chemische Substanzen ausgeschlossen sind — für Tests, Risikobewertung und -management für neue Stoffe und Altstoffe mit Testverfahren, die nur ein Mindestmaß an Tierversuchen erfordern, sowie die Entwicklung von alternativen Testmethoden;

- Gewährleistung dafür, dass chemische Stoffe, die Anlass zur Besorgnis geben, beschleunigten Risikomanagementverfahren unterliegen und dass Stoffe, die in besonderem Maße Anlass zur Besorgnis geben, einschließlich krebserzeugender, erbgutverändernder oder fortpflanzungsgefährdender Stoffe sowie Stoffe mit Eigenschaften von Persistenten Organischen Schadstoffen (POP), nur in gerechtfertigten, genau festgelegten Fällen verwendet werden dürfen und vor ihrer Verwendung zugelassen werden müssen;
 - Gewährleistung dafür, dass den Ergebnissen der Risikobewertung von Chemikalien in allen Bereichen der gemeinschaftlichen Rechtsetzung, die Chemikalien betreffen, uneingeschränkt Rechnung getragen und Doppelarbeit vermieden wird;
 - Festlegung von Kriterien für die Einbeziehung persistenter, bioakkumulativer und toxischer Stoffe sowie sehr persistenter und sehr bioakkumulativer Stoffe in die Gruppe der Stoffe, die in besonderem Maße Anlass zur Besorgnis geben, und Erwägung der Aufnahme bekannter Chemikalien mit endokriner Wirkung in diese Liste, wenn vereinbarte Testmethoden und Kriterien festgelegt worden sind;
 - Gewährleistung dafür, dass die für die festgelegten Ziele wichtigsten Maßnahmen rasch erarbeitet werden, so dass sie noch vor der Halbzeitevaluierung in Kraft treten können;
 - Gewährleistung des Zugangs der Öffentlichkeit zu den nicht vertraulichen Informationen im Chemikalienregister der Gemeinschaft (REACH-Register);
- c) Pestizide:
- volle Umsetzung und Überprüfung der Wirksamkeit des geltenden Rechtsrahmens ⁽¹⁾, um nach dessen Änderung ein hohes Schutzniveau zu erreichen. Diese Überprüfung kann gegebenenfalls eine vergleichende Bewertung und die Ausarbeitung von gemeinschaftlichen Genehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen umfassen;
 - eine thematische Strategie für den nachhaltigen Einsatz von Pestiziden mit folgender Aufgabenstellung:
 - i) Minimierung der Gefahren und Risiken für Gesundheit und Umwelt durch den Einsatz von Pestiziden;
 - ii) verbesserte Kontrollen des Einsatzes und der Verbreitung von Pestiziden;
 - iii) Verringerung der Mengen schädlicher aktiver Substanzen, auch durch Ersetzen der gefährlichsten durch sicherere, auch nichtchemische, Alternativen;
 - iv) Förderung von Anbaumethoden mit geringem Pestizideinsatz oder vollständiger Verzicht darauf, unter anderem durch Aufklärungsmaßnahmen bei den Benutzern, Förderung der Anwendung von Kodizes für gute fachliche Praxis und Förderung einer Prüfung des etwaigen Einsatzes von Finanzinstrumenten;
- v) Transparentes System der Berichterstattung und Überwachung der bei der Einhaltung der Ziele der Strategie erzielten Fortschritte, einschließlich der Festlegung geeigneter Indikatoren;
- d) Chemikalien und Pestizide
- Einsatz für die rasche Ratifizierung des Rotterdamer Übereinkommens über das Verfahren der vorherigen Zustimmung nach Inkennzeichnung für bestimmte gefährliche Chemikalien und Pestizide im internationalen Handel und des Stockholmer Übereinkommens über persistente organische Schadstoffe (POP);
 - Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2455/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Ausfuhr und Einfuhr bestimmter gefährlicher Chemikalien ⁽²⁾ mit dem Ziel, diese an das Rotterdamer Übereinkommen anzupassen und die in der Verordnung vorgesehenen Verfahren sowie die Informationen für Entwicklungsländer zu verbessern;
 - Unterstützung für Verbesserungen beim Umgang mit Chemikalien und Pestiziden in Entwicklungsländern und Beitrittsländern, einschließlich der Beseitigung von Beständen alter Pestizide unter anderem durch die Unterstützung von solchen Beseitigungsprojekten;
 - Beitrag zu den internationalen Bemühungen zur Ausarbeitung eines strategischen Konzepts für das internationale Chemikalien-Management;
- e) Nachhaltige Nutzung von Wasser und gute Wasserqualität:
- Sicherstellung eines hohen Niveaus des Oberflächen- und Grundwasserschutzes, Verhütung von Verschmutzung und Förderung einer nachhaltigen Wassernutzung;
 - Einsatz für die Gewährleistung der vollständigen Umsetzung der Wasser-Rahmenrichtlinie ⁽³⁾ mit dem Ziel eines guten Zustands der Gewässer in ökologischer, chemischer und quantitativer Hinsicht und einer in sich schlüssigen und nachhaltigen Wasserbewirtschaftung;
 - Erarbeitung von Maßnahmen zur Beendigung der Ableitungen, Emissionen und Freisetzungen von prioritären gefährlichen Stoffen gemäß den Bestimmungen der Wasser-Rahmenrichtlinie;
 - Sicherstellung eines hohen Niveaus des Badegewässerschutzes, einschließlich Überarbeitung der Badegewässerrichtlinie ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Richtlinie 91/414/EWG des Rates vom 15. Juli 1991 über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln (ABl. L 230 vom 19.8.1991, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/49/EG der Kommission (ABl. L 176 vom 29.6.2001, S. 61).

⁽²⁾ ABl. L 251 vom 29.8.1992, S. 13. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2247/98 der Kommission (ABl. L 282 vom 20.10.1998, S. 12).

⁽³⁾ Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

⁽⁴⁾ Richtlinie 76/160/EWG des Rates vom 8. Dezember 1975 über die Qualität der Badegewässer (ABl. L 31 vom 5.2.1976, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

- Gewährleistung der Einbeziehung der Grundlagen und Konzepte der Wasser-Rahmenrichtlinie und anderer Wasserschutzrichtlinien in andere Politikbereiche der Gemeinschaft;
- f) In Bezug auf die Luftqualität sollte die Entwicklung und Durchführung der in Artikel 5 vorgesehenen Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Industrie und Energie auch auf die Verbesserung der Luftqualität abgestimmt sein und hierzu beitragen. Als weitere Maßnahmen sind vorgesehen:
- Verbesserung der Überwachung und Bewertung der Luftqualität, einschließlich der Ablagerung von Schadstoffen, und Verbreitung von Informationen an die Öffentlichkeit, einschließlich der Entwicklung und Verwendung von Indikatoren;
 - Entwicklung einer thematischen Strategie für die Stärkung einer kohärenten und integrierten Politik zur Bekämpfung der Luftverschmutzung; diese soll Prioritäten für weitere Maßnahmen sowie die Überprüfung und gegebenenfalls die Änderung von Luftqualitätsnormen und nationalen Emissionsobergrenzen im Hinblick auf das langfristige Ziel, die mit dem Konzept der kritischen Eintragsraten und Konzentrationen (critical loads and levels) definierten Werte nicht zu überschreiten, umfassen sowie die Entwicklung besserer Informationserfassungs-, Modellierungs- und Vorhersagesysteme;
 - Annahme von geeigneten Maßnahmen bezüglich bodennahen Ozons und partikelförmiger Substanzen;
 - Auseinandersetzung mit der Frage nach den gesundheitlichen Auswirkungen der Innenraumluftqualität, gegebenenfalls mit Empfehlungen für künftige Maßnahmen;
 - Übernahme einer Führungsrolle bei den Verhandlungen und der Umsetzung des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;
 - Übernahme einer Führungsrolle bei den Verhandlungen für eine saubere Luft in Europa und eine Stärkung der Verknüpfungen und Wechselwirkungen entsprechender internationaler Prozesse;
 - Weiterentwicklung spezifischer Gemeinschaftsinstrumente zur Verringerung der Emissionen wichtiger Emissionsquellen;
- g) Lärm:
- Ergänzung und weitere Verbesserung der Maßnahmen, einschließlich geeigneter Bauartgenehmigungsverfahren, zur Bekämpfung der Lärmbelastung durch Dienstleistungen und Produkte, insbesondere Kraftfahrzeuge, einschließlich Maßnahmen zur Verringerung des Lärms, der durch die Wechselwirkung zwischen Reifen und Fahrbahn entsteht, ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sowie des Lärms, der durch Schienenfahrzeuge, Luftfahrzeuge und ortsfeste Maschinen entsteht;
 - Entwicklung und Umsetzung von Regelungen zur Verminderung des Verkehrslärms, soweit angebracht, beispielsweise durch Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf weniger lärmintensive Verkehrsträger sowie Förderung technischer Maßnahmen und einer nachhaltigen Verkehrsplanung;
- h) Städtische Umwelt:
- Entwicklung einer thematischen Strategie zur Förderung eines integrierten, unterschiedliche gemeinschaftliche Politikbereiche umfassenden Konzepts und Hebung der Qualität der städtischen Umwelt, wobei den Fortschritten Rechnung getragen wird, welche bei der Anwendung des bestehenden Rahmens für die Zusammenarbeit ⁽¹⁾ erzielt worden sind; gegebenenfalls Überarbeitung dieses Gemeinschaftsrahmens und Behandlung folgender Bereiche:
 - Förderung der Lokalen Agenda 21;
 - Entflechtung von Wirtschaftswachstum und Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr;
 - Notwendigkeit, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel, der Bahn, der Binnenschifffahrt sowie der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen;
 - Notwendigkeit der Bewältigung steigender Verkehrsvolumina und der Herbeiführung einer signifikanten Abkopplung der Zunahme des Verkehrsvolumens vom Anstieg des BIP;
 - Notwendigkeit, den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zu fördern;
 - Prüfung von Indikatoren für die städtische Umwelt.

Artikel 8

Ziele und vorrangige Aktionsbereiche für die nachhaltige Nutzung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen und des Abfalls

(1) Die in Artikel 2 beschriebenen Zielsetzungen sollen durch folgende Ziele erreicht werden:

- Nichtüberschreitung der Belastbarkeit der Umwelt durch den Verbrauch von Ressourcen und die damit verbundenen Auswirkungen sowie Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch. In diesem Zusammenhang wird an die Zielvorgabe erinnert, bis 2010 in der Gemeinschaft einen Prozentsatz von 22 % der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien zu erreichen, damit die Ressourcen- und Energieeffizienz drastisch erhöht wird;
- deutliche Verringerung des Gesamtabfallvolumens durch Initiativen zur Abfallvermeidung, höhere Ressourceneffizienz und Übergang zu nachhaltigeren Produktions- und Konsummustern;
- deutliche Verringerung der Menge an Abfällen, die beseitigt werden, sowie der Mengen gefährlicher Abfälle unter Vermeidung einer Zunahme von Emissionen in die Luft, die Gewässer und den Boden;

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 1411/2001/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über einen Gemeinschaftsrahmen für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtentwicklung (ABl. L 191 vom 13.7.2001, S. 1).

— Förderung der Wiederverwendung; für die dann noch erzeugten Abfälle gilt: Ihr Gefährlichkeitsgrad sollte reduziert werden, und sie sollten möglichst geringe Gefahren verursachen; Verwertung und insbesondere Recycling sollten Vorrang genießen; die Menge der zu beseitigenden Abfälle sollte auf ein Minimum reduziert und die Abfälle sollten sicher beseitigt werden; die zu beseitigenden Abfälle sollten so nah wie möglich am Erzeugungsort behandelt werden, sofern dies nicht zulasten der Effizienz der Abfallbehandlung geht.

(2) Diese Ziele sind zu verfolgen, indem unter Berücksichtigung des Konzepts der integrierten Produktpolitik und der Gemeinschaftsstrategie für die Abfallbewirtschaftung⁽¹⁾ die folgenden vorrangigen Aktionen durchgeführt werden:

- i) Entwicklung einer thematischen Strategie für eine nachhaltige Ressourcenverwendung und -bewirtschaftung, wozu unter anderem Folgendes gehört:
 - a) Schätzung der Material- und Abfallströme in der Gemeinschaft einschließlich Ein- und Ausfuhr, beispielsweise durch den Einsatz des Instruments der Materialflussanalyse;
 - b) Überprüfung der Effizienz der politischen Maßnahmen und der Wirkung der Subventionen für natürliche Ressourcen und Abfall;
 - c) Festlegung allgemeiner und konkreter Ziele für die Ressourceneffizienz und die Verringerung der Ressourcennutzung, wobei Wirtschaftswachstum und negative Umweltfolgen zu entkoppeln sind;
 - d) Förderung von Gewinnungs- und Produktionsmethoden sowie Techniken, die die Öko-Effizienz und die nachhaltige Nutzung von Rohstoffen, Energie, Wasser und anderen Ressourcen fördern;
 - e) Entwicklung und Einsatz einer breiten Palette von Instrumenten, darunter Forschung, Technologietransfer, marktwirtschaftliche und ökonomische Instrumente, Programme für bewährte Verfahren und Indikatoren für die Ressourceneffizienz.
- ii) Entwicklung und Durchführung von Maßnahmen zur Abfallvermeidung und Abfallbewirtschaftung unter anderem durch
 - a) Entwicklung einer Reihe von quantitativen und qualitativen Reduktionszielen für alle wesentlichen Abfälle, die auf Gemeinschaftsebene bis 2010 erreicht werden sollen. Die Kommission wird ersucht, bis 2002 einen Vorschlag für derartige Ziele auszuarbeiten;
 - b) Förderung einer umweltschonenden und nachhaltigen Produktkonzeption;
 - c) Stärkung des Bewusstseins der Öffentlichkeit für den Beitrag, den sie zur Abfallverringerung leisten kann;
 - d) Entwicklung operationeller Maßnahmen zur Förderung der Abfallvermeidung, z. B. durch Anreize für die Wiederverwendung und Verwertung sowie das Auslaufenlassen bestimmter Stoffe und Materialien durch produktbezogene Maßnahmen;

⁽¹⁾ Entschließung des Rates vom 24. Februar 1997 über eine Gemeinschaftsstrategie für die Abfallbewirtschaftung (ABl. C 76 vom 11.3.1997, S. 1).

- e) Entwicklung weiterer Indikatoren im Bereich der Abfallbewirtschaftung.
- iii) Entwicklung einer thematischen Strategie für das Abfallrecycling, darunter
 - a) Maßnahmen zur Sicherstellung der Getrennthaltung am Anfallort, der Sammlung und des Recyclings vorrangiger Abfallströme;
 - b) Ausbau der Produzentenhaftung;
 - c) Entwicklung und Transfer von umweltschonenden Abfallrecyclings- und Abfallbehandlungstechnologien.
- iv) Ausarbeitung oder Überarbeitung von Rechtsvorschriften für Abfälle, unter anderem Bau- und Abbruchabfall, Klärschlamm⁽²⁾, biologisch abbaubare Abfälle, Verpackungen⁽³⁾, Batterien⁽⁴⁾ und die Abfallverbringung⁽⁵⁾; Klärung des Unterschieds zwischen Abfall und Nicht-Abfall und Ausarbeitung angemessener Kriterien für eine detailliertere Ausgestaltung der Anhänge IIA und IIB der Rahmenrichtlinie über Abfälle⁽⁶⁾.

Artikel 9

Ziele und vorrangige Aktionsbereiche für internationale Fragen

- (1) Zur Verwirklichung der Zielsetzungen nach Artikel 2 im Bereich der internationalen Fragen und der internationalen Dimensionen der vier Umweltprioritäten dieses Programms werden folgende Ziele angestrebt:
- Verfolgung ehrgeiziger Umweltschutzpolitiken auf internationaler Ebene unter besonderer Berücksichtigung der Tragfähigkeit der globalen Umwelt;
 - weitere Förderung nachhaltiger Verbrauchs- und Konsummuster auf internationaler Ebene;
 - Erzielen von Fortschritten, um sicherzustellen, dass sich die Handels- und die Umweltpolitik und entsprechende Maßnahmen gegenseitig ergänzen.

⁽²⁾ Richtlinie 86/278/EWG des Rates vom 12. Juni 1986 über den Schutz der Umwelt und insbesondere der Böden bei der Verwendung von Klärschlamm in der Landwirtschaft (ABl. L 181 vom 4.7.1986, S. 6). Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

⁽³⁾ Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 über Verpackungen und Verpackungsabfälle (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 10). Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 1999/177/EG der Kommission (ABl. L 56 vom 4.3.1999, S. 47).

⁽⁴⁾ Richtlinie 93/86/EWG der Kommission vom 4. Oktober 1993 zur Anpassung der Richtlinie 91/157/EWG des Rates über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren an den technischen Fortschritt (ABl. L 264 vom 23.10.1993, S. 51).

⁽⁵⁾ Verordnung (EWG) Nr. 259/93 des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft (ABl. L 30 vom 6.2.1993, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch die Entscheidung 1999/816/EG der Kommission (ABl. L 316 vom 10.12.1999, S. 45).

⁽⁶⁾ Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle (ABl. L 194 vom 25.7.1975, S. 39). Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission (ABl. L 135 vom 6.6.1996, S. 32).

(2) Zur Erfüllung dieser Ziele werden folgende vorrangigen Aktionen durchgeführt:

- a) Einbeziehung von Umweltschutzerfordernissen in sämtliche außenpolitische Maßnahmen der Gemeinschaft, einschließlich der handels- und entwicklungspolitischen Zusammenarbeit, um eine nachhaltige Entwicklung unter anderem durch die Ausarbeitung von Leitlinien zu erreichen.
- b) Festlegung eines kohärenten Pakets von umwelt- und entwicklungspolitischen Zielen, auf dessen Verabschiedung als Teil eines „neuen globalen Übereinkommens oder Pakts“ auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung 2002 hingewirkt werden soll.
- c) Arbeiten zur Stärkung der internationalen Umweltgovernance-Strukturen im Wege der schrittweisen Stärkung der multilateralen Zusammenarbeit und des institutionellen Rahmens, einschließlich der Mittelausstattung.
- d) Anstreben einer zügigen Ratifizierung, wirksamen Erfüllung und Durchsetzung internationaler Umweltschutzübereinkommen und -abkommen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist.
- e) Förderung nachhaltiger Umweltschutzpraktiken bei Auslandsinvestitionen und Exportkrediten.
- f) Verstärkung der Bemühungen auf internationaler Ebene um eine Einigung über die Methoden zur Beurteilung der Gefahren für die Gesundheit und die Umwelt sowie über Ansätze für Risikomanagement einschließlich des Vorsorgeprinzips.
- g) Herstellung eines sich wechselseitig stützenden Verhältnisses zwischen dem Handel und den Erfordernissen des Umweltschutzes, indem der Umweltdimension bei den Untersuchungen der Nachhaltigkeitsverträglichkeit, denen multilaterale Handelsabkommen in einem frühen Verhandlungsstadium zu unterziehen sind, gebührend Rechnung getragen und entsprechend gehandelt wird.
- h) Weiteres Hinwirken auf ein Welthandelssystem, das den multilateralen und regionalen Umweltschutzübereinkünften und dem Vorsorgeprinzip in vollem Umfang nachkommt, so dass die Möglichkeiten für den Handel mit nachhaltigen und umweltfreundlichen Produkten und Dienstleistungen verbessert werden.
- i) Förderung einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Nachbarländern und -regionen beim Umweltschutz.
- j) Förderung einer verstärkten Politikkohärenz durch Verknüpfung der im Rahmen der verschiedenen Übereinkommen geleisteten Arbeiten — einschließlich der Untersuchungen über die Wechselwirkungen zwischen biologischer Vielfalt und Klimaänderungen — und Einbeziehung des Aspekts der biologischen Vielfalt bei der Durchführung des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen und des Kyoto-Protokolls.

Artikel 10

Gestaltung der Umweltpolitik

Zur Erfüllung der in Artikel 2 beschriebenen Ziele für die Gestaltung der Umweltpolitik auf der Grundlage der Beteiligung

der Betroffenen und der besten verfügbaren wissenschaftlichen Kenntnisse sowie der in Artikel 3 beschriebenen strategischen Konzepte werden folgende vorrangige Aktionen durchgeführt:

- a) Entwicklung verbesserter Mechanismen und allgemeiner Regeln und Grundsätze des verantwortungsvollen Verwaltungshandelns mit einer umfassenden und ausführlichen Konsultation möglichst vieler Betroffener in sämtlichen Phasen, um die effektivste Auswahl unter den Maßnahmenvorschlägen zu ermöglichen, die die besten Ergebnisse für die Umwelt und die nachhaltige Entwicklung erzielen;
- b) Verstärkung der Beteiligung der im Umweltbereich tätigen NRO am Dialog durch angemessene Unterstützung, einschließlich finanzieller Mittel der Gemeinschaft;
- c) Bessere Politikgestaltung durch
 - eine vorherige Bewertung der möglichen Auswirkungen neuer Politiken, insbesondere auf die Umwelt, einschließlich der Alternative des Nichthandelns und der Vorlage von Vorschlägen für Rechtsvorschriften, sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse;
 - eine nachträgliche Bewertung der Wirksamkeit bestehender Maßnahmen hinsichtlich der angestrebten umweltpolitischen Ziele.
- d) Sicherung der vorrangigen Stellung der Umwelt und insbesondere der in diesem Programm herausgestellten vorrangigen Bereiche in den Forschungsprogrammen der Gemeinschaft. Regelmäßige Überprüfungen der Erfordernisse und Prioritäten der Umweltforschung sollten im Zusammenhang mit dem Rahmenprogramm der Gemeinschaft für Forschung und technologische Entwicklung vorgenommen werden. Sicherstellung einer besseren Koordination der umweltbezogenen Forschungsarbeiten in den Mitgliedstaaten, um unter anderem die Anwendung der Ergebnisse zu verbessern;

Entwicklung von Verbindungen zwischen den auf dem Gebiet des Umweltschutzes wirkenden Akteuren und anderen Akteuren in den Bereichen Information, Ausbildung, Forschung, Bildung und Politik.

- e) Sicherstellung, dass ab 2003 regelmäßig Informationen vorliegen, die eine Grundlage für Folgendes darstellen:
 - Politikentscheidungen über die Umwelt und die nachhaltige Entwicklung.
 - Die weiteren Schritte und die Überprüfung der Strategien für eine Einbeziehung der Umweltaspekte sowie der Strategie für Nachhaltige Entwicklung.
 - Die Information der breiten Öffentlichkeit.

Die Bereitstellung dieser Informationen wird durch regelmäßige Berichte der Europäischen Umweltagentur und anderer relevanter Gremien unterstützt. Die Informationen betreffen insbesondere

- Schlüsselindikatoren für die Umwelt,
- Indikatoren für den Zustand der Umwelt und Umweltrends,
- Indikatoren für die Einbeziehung der Umweltaspekte.

- f) Überprüfung und regelmäßige Beobachtung der Informations- und Berichterstattungssysteme im Hinblick auf ein kohärenteres und wirksameres System, das gewährleistet, dass in gebündelter Form hochwertige, vergleichbare und relevante Umweltdaten und -informationen gemeldet werden. Die Kommission wird ersucht, so bald wie möglich einen geeigneten entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten. In künftigen Umweltvorschriften sollte eine effiziente Behandlung der Anforderungen hinsichtlich Überwachung, Datenerhebung und Berichterstattung sichergestellt sein.
- g) Förderung der Entwicklung und der Nutzung von Erdüberwachungssystemen (beispielsweise Satellitentechnologie) und -instrumenten zur Unterstützung der politischen Entscheidungsfindung und der praktischen Umsetzung der Maßnahmen.

Artikel 11

Überwachung und Bewertung der Ergebnisse

- (1) Im vierten Jahr der Laufzeit des Programms bewertet die Kommission die Fortschritte bei seiner Umsetzung zusammen mit den damit verbundenen Umwelttrends und -perspektiven. Dies sollte auf der Grundlage eines umfassenden Indikatoren-

satzes erfolgen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat diesen Zwischenbericht gegebenenfalls mit den von ihr als zweckmäßig befundenen Änderungsvorschlägen vor.

- (2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Laufe des letzten Programmjahres eine Abschlussbewertung des Programms und einen Bericht über den Zustand der Umwelt und Umwelttrends vor.

Artikel 12

Dieser Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am 22. Juli 2002.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. S. MØLLER

VERORDNUNG (EG) Nr. 1601/2002 DER KOMMISSION
vom 9. September 2002
zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zur Einfuhrregelung für Obst und Gemüse ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1498/98 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. September 2002 in Kraft.

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

Brüssel, den 9. September 2002

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

⁽¹⁾ ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 66.

⁽²⁾ ABl. L 198 vom 15.7.1998, S. 4.

ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 9. September 2002 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2020/2001 der Kommission (ABl. L 273 vom 16.10.2001, S. 6). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

VERORDNUNG (EG) Nr. 1602/2002 DER KOMMISSION

vom 9. September 2002

mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 1999/105/EG des Rates hinsichtlich der Ermächtigung eines Mitgliedstaats, die Abgabe von spezifiziertem forstlichem Vermehrungsgut an den Endverbraucher zu untersagen

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 1999/105/EG des Rates vom 22. Dezember 1999 über den Verkehr mit forstlichem Vermehrungsgut⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie 1999/105/EG tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass Vermehrungsgut, das gemäß den Bestimmungen der Richtlinie in den Verkehr gebracht wird, hinsichtlich der Anforderungen an seine Merkmale, an die Prüfung und Kontrolle, Etikettierung und Verpackung keinen weiteren Verkehrsbeschränkungen unterliegt als den in der Richtlinie vorgesehenen.
- (2) Ein Mitgliedstaat kann unter Umständen ermächtigt werden, die Abgabe von spezifiziertem Vermehrungsgut, das für die Verwendung in seinem Hoheitsgebiet nicht geeignet ist, an den Endverbraucher zwecks Aussaat oder Pflanzung in seinem Hoheitsgebiet zu untersagen.
- (3) Eine solche Ermächtigung darf nur erteilt werden, wenn zu befürchten ist, dass sich die Verwendung des genannten Vermehrungsguts wegen seiner phänotypischen oder genetischen Merkmale nachteilig auf die Forstwirtschaft, die Umwelt, die genetischen Ressourcen oder die biologische Vielfalt im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats auswirkt.
- (4) Damit die Kommission in voller Sachkenntnis entscheiden kann, sind dem Ermächtigungsantrag die einschlägigen Nachweise und Angaben beizufügen, betreffend u. a. das Herkunftsgebiet oder den Ursprung des forstlichen Vermehrungsguts und die Ergebnisse von Versuchen, wissenschaftlichen Forschungen und forstwirtschaftlichen Verfahren. Die erforderlichen Angaben sind genau festzulegen.
- (5) Um einen Mitgliedstaat bei der Ausarbeitung seines Antrags zu unterstützen, haben die anderen Mitgliedstaaten auf Anfrage alle einschlägigen Angaben über das Herkunftsgebiet oder den Ursprung und die nationalen Listen des Ausgangsmaterials von forstlichen Vermehrungsgut zu übermitteln.
- (6) Gleichzeitig ist dem Mitgliedstaat, in dem sich das Herkunftsgebiet oder der Ursprung befindet, eine Abschrift des Antrags zu übermitteln, damit er die Kommission über seinen Standpunkt unterrichten kann.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für das landwirtschaftliche, gartenbauartige und forstliche Saat- und Pflanzgutwesen —

Artikel 1

(1) Ein Mitgliedstaat, der ermächtigt werden möchte, die Abgabe von spezifiziertem forstlichem Vermehrungsgut an den Endverbraucher gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 1999/105/EG zu untersagen, muss einen Antrag bei der Kommission einreichen, in dem er angibt, warum die Kriterien von Artikel 17 Absatz 2 seiner Ansicht nach erfüllt sind. Dem Antrag müssen alle zweckdienlichen Angaben und Unterlagen beigefügt sein, die in den Absätzen 2 bis 5 aufgeführt sind.

(2) Es sind Landkarten und Einzelheiten des Herkunftsgebiets oder des Ursprungs des Materials zu übermitteln zusammen mit Unterlagen, aus denen die Unterschiede der jeweiligen klimatischen und ökologischen Daten, wie im Anhang festgelegt, hervorgehen.

(3) Es sind die Ergebnisse von Versuchen oder wissenschaftlichen Forschungen oder von forstwirtschaftlichen Verfahren zu übermitteln, aus denen hervorgeht, warum das Material für die Verwendung im gesamten Hoheitsgebiet oder in Teilen davon, für das bzw. die das Verbot vorgeschlagen wird, ungeeignet ist. Es müssen die Einzelheiten der Versuche wie Schema, Bewertungsverfahren und Datenanalyse übermitteln werden. Die Versuche müssen an relevanten Standorten gemäß den Anforderungen von Anhang V Nummer 1 der Richtlinie 1999/105/EG durchgeführt worden sein. Es müssen auch Angaben über die Personen gemacht werden, die die Versuche durchgeführt haben, und es muss angegeben werden, ob die Ergebnisse einer Gegenprüfung unterzogen oder veröffentlicht worden sind.

(4) Bei den Ergebnissen wissenschaftlicher Forschungen müssen die Einzelheiten der Forschungen wie Schema, Datenquellen, Bewertungsverfahren und Datenergebnisse übermittelt werden.

(5) Bei den Ergebnissen forstwirtschaftlicher Verfahren sind Angaben und Unterlagen über das Überleben und die Entwicklung von forstlichem Vermehrungsgut, einschließlich des Wachstums, zu übermitteln.

Artikel 2

Bei Anträgen mit dem Ziel, die Abgabe von forstlichem Vermehrungsgut der Kategorien „herkunftsgesichert“ oder „ausgewählt“ zu untersagen, das von zugelassenem Ausgangsmaterial in Form einer Samenquelle oder eines Erntebestands stammt, muss der Mitgliedstaat, der das Verbot des Materials beantragt, eine Beurteilung des Ungeeignetseins im Hinblick auf das Herkunftsgebiet vorlegen.

⁽¹⁾ ABL L 11 vom 15.1.2000, S. 17.

Artikel 3

Bei Anträgen mit dem Ziel, die Abgabe von forstlichem Vermehrungsgut der Kategorien „qualifiziert“ oder „geprüft“ zu untersagen, das von zugelassenem Ausgangsmaterial in Form einer Samenplantage, von Familieneltern, eines Klons oder einer Klonmischung stammt, muss der Mitgliedstaat, der das Verbot des Materials beantragt, eine Beurteilung des Ungeeignetseins im Hinblick auf die einzelnen Zulassungseinheiten vorlegen.

Zusätzlich zu den Angaben gemäß Artikel 10 der Richtlinie 1999/105/EG sind auf Antrag folgende Angaben zu machen:

- a) die Auswahlkriterien für die Bestandteile des Ausgangsmaterials;
- b) die Zusammensetzung des Ausgangsmaterials;
- c) das Herkunftsgebiet bzw. die Herkunftsgebiete, in dem bzw. denen die ursprünglichen Bestandteile ausgewählt wurden.

Artikel 4

(1) Zur Unterstützung des Mitgliedstaats, der einen Antrag gemäß Artikel 1 ausarbeitet, übermitteln die anderen Mitgliedstaaten dem den Antrag ausarbeitenden Mitgliedstaat auf dessen

Anfrage Landkarten und Angaben über die klimatischen und ökologischen Bedingungen im Herkunftsgebiet des forstlichen Vermehrungsguts, für das die Ermächtigung zur Untersagung der Abgabe an den Endverbraucher beantragt werden wird.

(2) Gleichzeitig mit der Vorlage des Ermächtigungsantrags bei der Kommission wird eine Abschrift dieses Antrags an den Mitgliedstaat übermittelt, in dem sich das Herkunftsgebiet oder der Ursprung des zu untersagenden Materials befindet.

(3) Der in Absatz 2 genannte Mitgliedstaat verfügt über drei Monate, um den Antrag zu prüfen und die Kommission über ihren Standpunkt zu unterrichten. Falls dies gerechtfertigt ist, kann die Kommission diese Frist auf Antrag des Mitgliedstaats verlängern.

Artikel 5

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

Sie gilt ab 1. Januar 2003.

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

Brüssel, den 9. September 2002

Für die Kommission

David BYRNE

Mitglied der Kommission

ANHANG

Liste der Angaben, die die Mitgliedstaaten zur Unterstützung eines Antrags im Rahmen von Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 1999/105/EG übermitteln müssen

1. Angaben über die Arten, die in dem Hoheitsgebiet oder Teilen davon wachsen: einheimisch oder eingeführt
 2. Landkarten und Angaben über das Herkunftsgebiet oder die Zulassungseinheit des forstlichen Vermehrungsguts, für das der Antrag gestellt wird
 3. Angabe des Hoheitsgebiets oder Teils davon, für das der Antrag auf Untersagung der Abgabe des Materials an den Endverbraucher zwecks Aussaat oder Pflanzung gestellt wird
 4. Klimatische Daten des Herkunftsgebiets oder der Zulassungseinheit gemäß Nummer 2 und des Hoheitsgebiets oder Teils davon gemäß Nummer 3:
 - a) jährliche Gesamtniederschläge (in mm);
 - b) Niederschläge während der Vegetationsperiode (in mm) und Monate, in denen diese Niederschläge eintreffen;
 - c) Temperatur:
 - Jahresdurchschnitt in °C;
 - Durchschnitt des kältesten Monats in °C;
 - Durchschnitt des wärmsten Monats in °C;
 - d) Dauer der Vegetationsperiode (Tage über 5 °C oder ähnliche geeignete Maßnahme).
 5. Ökologische Daten des Herkunftsgebiets oder der Zulassungseinheit gemäß Nummer 2 und des Hoheitsgebiets oder Teils davon gemäß Nummer 3:
 - a) Höhe;
 - b) wichtigste geologische Formation(en);
 - c) wichtigste Bodenart(en).
-

VERORDNUNG (EG) Nr. 1603/2002 DER KOMMISSION

vom 9. September 2002

zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1535/2002 der Kommission vom 28. August 2002 zur Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 1251/1999 des Rates zur Einführung einer Stützungsregelung für Erzeuger bestimmter landwirtschaftlicher Kulturpflanzen hinsichtlich der Flächenzahlungen für bestimmte Kulturpflanzen und der Stilllegungsausgleichszahlungen für das Wirtschaftsjahr 2002/03 an die Erzeuger in bestimmten Regionen Deutschlands

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1251/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 zur Einführung einer Stützungsregelung für Erzeuger bestimmter landwirtschaftlicher Kulturpflanzen ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1038/2001 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1535/2002 ⁽³⁾ wird Deutschland ermächtigt, im Rahmen des Wirtschaftsjahrs 2002/03 eine Vorauszahlung von höchstens 50 % der Flächenzahlungen für Kulturpflanzen einschließlich des Zuschlags für Hartweizen sowie der Stilllegungsausgleichszahlungen an Erzeuger in den im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten, von den Überschwemmungen des Monats August 2002 betroffenen Gebieten zu tätigen.
- (2) Angesichts der Entwicklung der Lage in bestimmten Regionen Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins und angesichts der Haushaltslage ist es angezeigt, Deutschland zu ermächtigen, vor dem 16. November 2002 im Rahmen des Wirtschaftsjahrs 2002/

03 für zusätzliche Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt Vorauszahlungen auf die Flächenzahlungen für Kulturpflanzen und die Stilllegungsausgleichszahlungen zu leisten und diese Möglichkeit für bestimmte Gebiete Schleswig-Holsteins zurückzuziehen.

- (3) Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1535/2002 ist daher entsprechend zu ändern.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Getreide —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1535/2002 wird durch den Anhang der vorliegenden Verordnung ersetzt.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 9. September 2002

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 160 vom 26.6.1999, S. 12.

⁽²⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 16.

⁽³⁾ ABl. L 231 vom 29.8.2002, S. 36.

ANHANG

„ANHANG

DEUTSCHLAND

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

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreise: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz und Ludwigslust)

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

Sachsen (gesamtes Bundesland)

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

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land)*

VERORDNUNG (EG) Nr. 1604/2002 DER KOMMISSION
vom 9. September 2002
zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 des Rates
vom 19. Juni 2001 über die gemeinsame Marktorganisation für
Zucker ⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 680/2002
der Kommission ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 27 Absatz 5
dritter Unterabsatz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erstattungen, die bei der Ausfuhr von Weiß- und
Rohzucker anzuwenden sind, wurden durch die Verord-
nung (EG) Nr. 1585/2002 der Kommission ⁽³⁾ festge-
setzt.
- (2) Die Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 1585/
2002 enthaltenen Modalitäten auf die Angaben, über die
die Kommission gegenwärtig verfügt, führt dazu, dass

die derzeit geltenden Ausfuhrerstattungen entsprechend
dem Anhang zu dieser Verordnung zu ändern sind —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Erstattungen bei der Ausfuhr in unverändertem Zustand
der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EG) Nr.
1260/2001 genannten und nicht denaturierten Erzeugnisse, die
im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1585/2002 festgesetzt
wurden, werden wie im Anhang angegeben geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. September 2002 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitglied-
staat.

Brüssel, den 9. September 2002

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 178 vom 30.6.2001, S. 1.
⁽²⁾ ABl. L 104 vom 20.4.2002, S. 26.
⁽³⁾ ABl. L 239 vom 6.9.2002, S. 10.

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 9. September 2002 zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand

Erzeugniscode	Bestimmung	Maßeinheit	Betrag der Erstattung
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 91 00 9000	A00	in EUR/1 % Saccharose × 100 kg Reingewicht	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	in EUR/1 % Saccharose × 100 kg Reingewicht	0,4676

⁽¹⁾ Dieser Betrag gilt für Rohzucker mit einem Rendementwert von 92 v. H. Wenn der Rendementwert des ausgeführten Rohzuckers von 92 v. H. abweicht, wird der anwendbare Erstattungsbetrag gemäß den Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1260/2001 des Rates errechnet.

⁽²⁾ Diese Festsetzung wurde ausgesetzt durch die Verordnung (EWG) Nr. 2689/85 der Kommission (ABl. L 255 vom 26.9.1985, S. 12), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3251/85 (ABl. L 309 vom 21.11.1985, S. 14).

NB: Die Erzeugniscode sowie die Bestimmungscodes Serie „A“ sind in der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 3846/87 der Kommission (ABl. L 366 vom 24.12.1987, S. 1) festgelegt.

Die Zahlencodes für das Bestimmungsland/-gebiet sind in der Verordnung (EG) Nr. 2020/2001 der Kommission (ABl. L 273 vom 16.10.2001, S. 6) festgelegt.

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2002

in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag und Artikel 53 EWR-Abkommen

(COMP/37.730 — AuA/LH)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 2502)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2002/746/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2410/92⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 5,nach Veröffentlichung der Mitteilung⁽³⁾ gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87,nach Veröffentlichung der Mitteilung⁽⁴⁾ gemäß Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Luftverkehrs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. EINLEITUNG

(1) Am 10. Dezember 1999 meldeten die Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“) und die Austrian Airlines (die „beteiligten Unternehmen“) gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 eine Kooperationsvereinbarung mit Datum vom 19. Oktober 1999 an. Die beteiligten Unternehmen wollen mit der Errichtung eines integrierten Luftverkehrssystems, das auf einer engen Zusammenarbeit bei Geschäftstätigkeiten, in Marketingfragen und bei der Betriebsführung beruht, eine dauerhafte Allianz

schmieden. Die wichtigsten Regeln der Zusammenarbeit werden in einer Rahmenvereinbarung geregelt. Zusätzlich haben beide Luftverkehrsgesellschaften eine Reihe konkreter Durchführungsvereinbarungen sowie eine Preisvereinbarung („Special Pro Rate Agreement“, nachstehend „SPA“) zur Festlegung der Grundsätze einer gemeinsamen Preisgestaltung ausgehandelt. Mit dem Abschluss einer „Nachbarschaftsvereinbarung“ wurde ein Gemeinschaftsunternehmen für die Durchführung von Flügen zwischen den beiden Ländern unter Aufteilung der entstehenden Gewinne und Verluste geschaffen.

(2) Die beteiligten Unternehmen beantragen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 eine Freistellung auf Grundlage von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag und Artikel 53 Absatz 3 EWR-Abkommen.

(3) Eine Zusammenfassung der Freistellungsantrags wurde am 11. Juli 2000 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 veröffentlicht.

(4) Am 4. Oktober 2000 teilte die Kommission den beteiligten Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 schriftlich ihre erheblichen Zweifel an der Vereinbarkeit ihres Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt mit.

(5) Am 10. Mai 2001 übersandte die Kommission Austrian Airlines und Lufthansa ihre Beschwerdepunkte. Sie teilte darin den beteiligten Unternehmen ihre vorläufige Auffassung mit, dass die Kooperationsvereinbarung zwischen der Lufthansa und Austrian Airlines nicht gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 freigestellt werden könne.

⁽¹⁾ ABl. L 374 vom 31.12.1987, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 18.

⁽³⁾ ABl. C 193 vom 11.7.2000, S. 7.

⁽⁴⁾ ABl. C 356 vom 14.12.2000, S. 5.

- (6) Am 14. Dezember 2001 veröffentlichte die Kommission gemäß den Bestimmungen des Artikels 16 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 eine Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*. Die Kommission kündigte ihre Absicht an, auf Basis der von den Parteien gemachten Verpflichtungszusagen und der bekundeten Bereitschaft des Marktzutritts mehrerer Wettbewerber, das angemeldete Kooperationsabkommen für sechs Jahre freizustellen. Betroffenen Dritten wurde die Möglichkeit gewährt zu diesem Sachverhalt Stellung zu nehmen.

2. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

2.1. Lufthansa AG

- (7) Bei Lufthansa handelt es sich um die Holdinggesellschaft des Lufthansa-Konzerns, der in der Beförderung von Personen und Waren im Luftverkehr tätig ist und damit in Zusammenhang stehende Leistungen erbringt. Seit 1997 ist die Lufthansa vollständig privatisiert mit ca. 350 000 Aktionären.
- (8) Die größten Tochtergesellschaften der Lufthansa sind: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) sowie Luxair (13 %).
- (9) Im Jahr 2000 erzielte die Lufthansa einen Umsatz von 15,2 Mrd. EUR, davon 7,926 Mrd. EUR in der gesamten Gemeinschaft und 4,799 Mrd. EUR in Deutschland.
- (10) Nach bezahlten Passagierkilometern (PKT) lag die Lufthansa in Europa 2000 mit 18,0 Mrd. PKT an erster Stelle vor British Airways (17,0 Mrd. PKT). An dritter Stelle liegt Air France mit 10,3 Mrd. PKT.
- (11) Weltweit lag die Lufthansa unter den Luftverkehrsgesellschaften der Gemeinschaft mit 94,17 Mrd. PKT hinter British Airways (118,89 Mrd. PKT an zweiter Stelle, dicht gefolgt von Air France mit 91,801 Mrd. PKT).
- (12) In Europa betreibt die Lufthansa 148 Strecken mit mehr als 100 000 Passagieren p. a.; die wichtigsten sind Frankfurt-Berlin [...] (*) und Frankfurt-Hamburg [...] (°).
- (13) Bei der Flottengröße lag im Jahr 2000 Lufthansa mit 327 in Dienst befindlichen Flugzeugen und 48 Bestellungen an erster Stelle in Europa, gefolgt von British Airways mit 309 in Dienst befindlichen Flugzeugen und 62 Bestellungen.
- (14) Im Linienfrachtverkehr ist die Lufthansa sowohl innerhalb Europas als auch im Interkontinentalverkehr die führende europäische Fluggesellschaft.
- (15) Die Lufthansa Cityline tätigt im Wesentlichen Inlandsflüge in Deutschland sowie Regionalflüge innerhalb Europas. Die wichtigsten Strecken sind Bremen-Stuttgart (42 Flüge/Woche), Florenz-München (28 Flüge/Woche), München-Münster (42 Flüge/Woche).

2.2. Austrian Airlines („AuA“)

- (16) AuA ist in der Beförderung von Personen und Waren im Luftverkehr tätig und erbringt damit in Zusammenhang stehende Leistungen. Gesellschafter der AuA sind der österreichische Staat (39,7 %), institutionelle Anleger (10,6 %), private Anleger (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %), sowie Air France (1,5 %).
- (17) 2000 erwirtschaftete die AuA Gruppe (Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean Airways) einen Umsatz von 1,54 Mrd. EUR, davon 850 Mio. EUR an Flugumsätzen innerhalb der Gemeinschaft, 393 Mio. EUR in Österreich und 199 Mio. EUR in Deutschland. Die größten Tochtergesellschaften der AuA sind: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) sowie Rheintalflug (100 %). Bei den in Dienst gestellten Flugzeugen erreichten AuA, Tyrolean und Lauda Air 2000 zusammen eine Flottengröße von 92 Maschinen.
- (18) Nach Passagierkilometern lag AuA 2000 in Europa mit 2,4 Mrd. Passagierkilometern hinter BMI British Midland (2,4 Mrd.) an 17. Stelle der Association of European Airlines (AEA). Weltweit lag die AuA mit 8,8 Mrd. Passagierkilometern im Jahre 2000 unter den europäischen Luftverkehrsgesellschaften an 14. Stelle, unter den Fluggesellschaften weltweit an 67. Stelle. Innerhalb Europas betreibt die AuA sechzehn Strecken mit mehr als 100 000 Fluggästen pro Jahr; die wichtigsten sind Wien-London [...], Wien-Frankfurt [...] und Wien-Paris [...].
- (19) Die Lauda Air (Lauda) ist in der Beförderung von Personen und Waren im Luftverkehr tätig und erbringt damit in Zusammenhang stehende Leistungen. Gesellschafter der Lauda sind Austrian Airlines (99,0 %) sowie private Anleger (1 %).
- (20) Lauda erzielte 2000 in der Gemeinschaft einen Flugumsatz von 158 Mio. EUR; in Österreich betrug der Umsatz des Unternehmens 73 Mio. EUR, in Deutschland 37 Mio. EUR. Nach Passagierkilometern weltweit zählte Lauda 2000 mit 4,6 Mrd. nicht zu den zwanzig größten Luftverkehrsgesellschaften in Europa.
- (21) Lauda betreibt vor allem Charterverkehr innerhalb Europas (Mittelstrecken) sowie lange Strecken zu Zielen im asiatischen und pazifischen Raum unter Flugnummer der Austrian Airlines. Die wichtigste Strecke ist Wien-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways („Tyrolean“) ist in der Beförderung von Personen und Waren im Luftverkehr tätig und erbringt damit in Zusammenhang stehende Leistungen. Tyrolean befindet sich zu 100 % im Besitz von Austrian Airlines. AuA erwarb 1994 eine Beteiligung von 42,85 %, 1997 weitere 42,85 % und 1998 die verbleibenden Anteile.
- (23) 2000 betrug der Umsatz von Tyrolean innerhalb der Gemeinschaft 231 Mio. EUR, in Österreich 106 Mio. EUR und in Deutschland 77 Mio. EUR. Nach bezahlten Passagierkilometern lag Tyrolean mit 1,2 Mrd. PKT weltweit an 176. Stelle, weit hinter Crossair (118. Stelle mit 3,5 Mrd. PKT) oder Lufthansa City Line (116. Stelle mit 3,6 Mrd. PKT).

(*) [...] Geschäftsgeheimnis.

(°) Eine Richtung, Angaben für 1999.

- (24) Tyrolean erbringt vor allem Luftverkehrdienstleistungen innerhalb Österreichs und auf europäischen Regionalstrecken. Die Gesellschaft verwendet Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von bis zu 80 Passagieren. Die wichtigsten Strecken sind Innsbruck-Wien [...], Klagenfurt-Wien [...], Wien-Budapest [...] und Wien-Stuttgart [...]. Neben der weiteren Entwicklung des Inlandsmarkts hat sich Tyrolean vor allem zum Ziel gesetzt, die Zahl der Flüge nach Mittel- und Osteuropa sowie zwischen Österreich und Deutschland zu erhöhen.
- (25) Rheintalflug wurde im Februar 2001 zu 100 Prozent von Austrian Airlines erworben. Im Jahr 2000 beförderte Rheintalflug insgesamt 250 000 Passagiere und bedient derzeit die Strecken Altenrhein-Wien, Wien-Genf, Wien-Tallinn, Wien-Warschau und Wien-Mailand unter Flugnummer der Austrian Airlines. Der Umsatz von Rheintalflug im Jahr 2000 lag bei 31 Mio. EUR.

3. DIE KOOPERATIONSVEREINBARUNG VON AUSTRIAN AIRLINES UND LUFTHANSA

- (26) Fernziel der Kooperationsvereinbarung zwischen Lufthansa und AuA ist die weltweite Integration ihrer Luftverkehrsnetze. Die hierzu geschlossene Luftnetz-Vereinbarung wurde ab dem Sommerflugplan 2000 wirksam und umfasst die Bereiche Personenbeförderung, Wartung, Flughafeneinrichtungen und Bodenabfertigungsdienste. Am 1. Januar 2000 begannen die beteiligten Unternehmen mit einer gemeinsamen Preispolitik und mit der Koordinierung ihrer Flugpläne für sämtliche Flüge.
- (27) Die umfassendste Zusammenarbeit ist im Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland vorgesehen, für den eine „Nachbarschaftsvereinbarung“ geschlossen wurde. Darin ist für den Luftverkehr zwischen beiden Ländern ein Gemeinschaftsunternehmen vorgesehen. Die beteiligten Unternehmen legen die Einnahmen für die Hauptverkehrsstrecken allerdings unter Ausschluss der Zubringerdienste zu den Drehkreuzen zusammen. Mit dem Abschluss des Kooperationsabkommens mit der Lufthansa hat die AuA 1999 einen Wechsel von der Qualiflyer zur STAR Allianz vollzogen. Folglich stellte die AuA ihre Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Qualiflyer-Allianz Ende Dezember 1999 ein.
- (28) Die Kooperationsvereinbarung enthält im Wesentlichen Absichtserklärungen. In sämtlichen wichtigen Bereichen haben die beteiligten Unternehmen, wie nachstehend näher ausgeführt, Durchführungsvereinbarungen geschlossen.

Die wichtigsten Bestandteile der Kooperationsvereinbarung sind Folgende:

3.1. Gemeinschaftsunternehmen für den Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland

- (29) In der Nachbarschaftsvereinbarung wird eine Liste der gemeinsamen Dienstleistungen aufgestellt, die unter diese Vereinbarung fallen. Demnach teilen beide beteiligten Unternehmen nach einer Übergangsfrist die Erlöse und Kosten aus diesen gemeinsamen Dienstleistungen zu [...] untereinander auf. Ein Allianz-Lenkungsausschuss („Alliance Steering Committee“) überwacht die Entwicklung und den Erfolg der gemeinsamen Dienstleistungen und kann der Geschäftsleitung der gemeinsamen Dienstleistungen, dem sogenannten Verkehrsausschuss („Traffic Committee“ oder „Tracom“), verbindliche Anweisungen

erteilen. Tracom setzt sich aus gleich vielen Vertretern beider beteiligten Unternehmen zusammen, die weiterhin von ihrem jeweiligen Herkunftsunternehmen bezahlt werden. Tracom ist für die Leitung der gemeinsamen Dienstleistungen, den Geschäftsplan, das Verkehrssystem usw. verantwortlich. In der Nachbarschaftsvereinbarung wird ausdrücklich festgelegt, dass die beteiligten Unternehmen eigenständig bleiben und ihre Entscheidungen weiterhin unabhängig von einander treffen.

- (30) Der Verkehrsplan besteht aus einem gemeinsamen Streckensystem, einer gemeinsamen Preisstruktur und einem gemeinsamen Flugplan. Die beteiligten Unternehmen sind nicht befugt, regelmäßige Vereinbarungen mit dritten Unternehmen zu treffen, die auf einer der gemeinsamen Strecken Linienflugdienste anbieten.

3.2. Weltweite Zusammenarbeit

- (31) AuA und Lufthansa wollen ein integriertes weltweites Verkehrssystem mit gemeinsamer Flugnetzplanung, gemeinsamer Preispolitik und gemeinsamer Finanzplanung errichten. Die weltweite Zusammenarbeit umfasst den Zugang zu den jeweiligen Vielfliegerprogrammen, die Nutzung gemeinsamer Flugnummern (code sharing), die Harmonisierung der Leistungsqualität und die Zusammenführung der Datenverarbeitung. In der Elektronischen Datenverarbeitung kombinieren die beteiligten Unternehmen teilweise ihre Systeme in Bereichen wie u. a. Flugdaten, Reservierungssysteme, Flugscheinverkauf und Inventar. Mit der gemeinsamen Nutzung von Flughafeneinrichtungen für die Passagierabfertigung wollen die beteiligten Unternehmen ihren Kunden ein reibungsloses Umsteigen garantieren.
- (32) Um ihre jeweiligen Netze gemeinsam zu entwickeln, wollen die beteiligten Unternehmen ihre Preise weltweit auf der Grundlage eines „Special Prorate Agreement“ zusammen festlegen. Die Preisvereinbarung umfasst sämtliche Tarifgruppen. Nach Auffassung der beteiligten Unternehmen ist die gemeinsame Preisgestaltung bei der Verbindung ihrer Flugnetze erforderlich, damit z. B. der Hinflug mit AuA und der Rückflug mit Lufthansa abgewickelt werden oder AuA Zubringerdienste zu Lufthansa-Drehkreuzen für Umsteigeverbindungen der Lufthansa anbieten kann. Auf Strecken, die von einer Partei direkt und von der anderen nur über Umsteigeverbindungen bedient werden⁽⁶⁾, ist das erstgenannte Unternehmen Preisführer. Neben der gemeinsamen Preisfestsetzung wollen die beteiligten Unternehmen auch ihre Frequenzen aufeinander abstimmen, um Überschneidungen zu vermeiden.

⁽⁶⁾ Die Lufthansa bietet z. B. einen Direktflug von Frankfurt nach Kiew, AuA hingegen nur eine Umsteigeverbindung von Frankfurt nach Kiew über Wien.

- (33) Mit der Code-sharing-Vereinbarung soll den Kunden ein homogenes Produkt geboten werden. Die Zusammenlegung der Flugnummern bedeutet, dass das Flugzeug einer Gesellschaft auf einem bestimmten Flug nicht nur ihre eigene Nummer, sondern auch die des Partners führt. Damit kann eine Gesellschaft einen Flug als den eigenen verkaufen, auch wenn er von der Partnergesellschaft durchgeführt wird. Die beteiligten Unternehmen wollen ihre Flugpläne aufeinander abstimmen, um gegenseitige Zubringerdienste zu leisten. Sie können jederzeit zusätzliche Flüge oder Strecken in Betrieb nehmen, sofern sie den Partner vorher unterrichten.

3.3. Gemeinsame Vermarktungsstrategie

- (34) Die Vertriebsabteilungen der beiden Gesellschaften bleiben weiterhin eigenständig. In Österreich übernimmt AuA die Vermarktung und den Verkauf von Flugscheinen, in Deutschland Lufthansa. In zahlreichen Bereichen wollen beide Gesellschaften jedoch zusammenarbeiten, z. B. durch die Gründung einer gemeinsamen Vertretung in Österreich und Deutschland, auf Auslandsmärkten, wobei AuA für den Vertrieb in Mittel- und Osteuropa eine Führungsrolle zufallen soll, sowie schließlich beim Flugscheinverkauf über das Internet.
- (35) Beide beteiligten Unternehmen bleiben berechtigt, Direktverbindungen zwischen ihrem Inlandsmarkt und ausländischen Zielen anzubieten, wo immer dies wirtschaftlich möglich ist.
- (36) Den Inlandsverkehr führt jede Fluggesellschaft weiterhin völlig eigenständig durch.

3.4. Tochtergesellschaften und verbundene Unternehmen

- (37) Die beteiligten Unternehmen beziehen auch ihre jeweiligen Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen in die enge Zusammenarbeit ein. Ein Ziel im Rahmen der Netzentwicklung soll die Verbesserung des Leistungsangebots von Lauda Air in Deutschland sein.

3.5. Organisation des Drehkreuzbetriebs

- (38) Durch die Vereinbarung wollen die beteiligten Unternehmen ihre Drehkreuze (Hubs) in Frankfurt, München und Wien besser nutzen. Wien und München sollen sich in ihrer Drehkreuzfunktion ergänzen, wobei Wien vornehmlich Mittel- und Osteuropa und München den Luftverkehr von und nach Deutschland, innereuropäische Strecken und Interkontinentalstrecken bedienen soll. Bei der Entwicklung der Drehkreuze sollen die Ziele und die jeweiligen Netze der beteiligten Unternehmen berücksichtigt werden. Außerdem sind gegenseitige Zubringerdienste vorgesehen.

3.6. Flughafeneinrichtungen und -dienstleistungen

- (39) Bei den Bodenabfertigungsdiensten hatten die beteiligten Unternehmen vereinbart, grundsätzlich GlobeGround, eine 100%ige Tochtergesellschaft von Lufthansa, zu bevorzugen, solange das Unternehmen seine Leistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen anbietet. Ende Mai 2001 verkaufte Lufthansa 51 % ihrer Anteile an GlobeGround an das französische Unternehmen Penauille Polyservices. Der Rest der Anteile wird an Penauille am 30. Juni 2002 abgegeben. Die GlobeGround betreffende Vereinbarung wurde daraufhin von den Parteien ausser Kraft gesetzt.

Bodenabfertigungsdienste werden daher im Folgenden nicht weiter betrachtet.

3.7. Frachtverkehr

- (40) Die beteiligten Unternehmen planen keine Zusammenlegung ihres Frachtverkehrs. Zu Effizienzsteigerungen ist jedoch eine langfristige Zusammenarbeit in der Logistik geplant.

4. EINSCHLÄGIGE BESTIMMUNGEN

- (41) Das den Luftverkehr zwischen Deutschland und Österreich betreffende Gemeinschaftsunternehmen wird von beiden beteiligten Unternehmen gemeinsam und gleichberechtigt geführt. Das Gemeinschaftsunternehmen wird nicht über die erforderlichen Ressourcen verfügen, um seine Geschäftstätigkeit unabhängig auszuüben. Es wird auf Dauer von den beteiligten Unternehmen abhängig bleiben.
- (42) Das Gemeinschaftsunternehmen bezweckt und bewirkt eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der beiden Muttergesellschaften, die rechtlich eigenständig bleiben. Durch die Nachbarschaftsvereinbarung wird ein kooperatives Gemeinschaftsunternehmen und nicht ein Vollfunktionsgemeinschaftsunternehmen im Sinne der Mitteilung der Kommission über den Begriff des Vollfunktionsgemeinschaftsunternehmens nach der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽⁷⁾ begründet. Es ist Teil einer viel weiter gefassten Kooperationsvereinbarung, die unter Artikel 81 EG-Vertrag fällt.
- (43) Die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 legt die Verfahren für die Anwendung von Artikel 81 EG-Vertrag für den Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft und Artikel 53 des EWR-Abkommens für den Luftverkehr zwischen den Flughäfen der Mitgliedsländer des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) fest. Sie findet nur Anwendung auf den Luftverkehr zwischen Flughäfen des EWR. Der Luftverkehr zwischen dem EWR und Drittländern fällt nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 und wird von dieser Entscheidung nicht erfasst.

5. RELEVANTER MARKT

5.1. Betroffene Dienstleistungen

- (44) Von der Vereinbarung betroffen sind die Tätigkeiten der Personen- und Warenbeförderung im Luftlinienverkehr. Beide an der Vereinbarung beteiligten Unternehmen bieten Linienflugdienste, Charterflüge und Frachtverkehrstätigkeiten an.

⁽⁷⁾ ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 1.

(45) Nach Ansicht der Kommission stellt der Charterluftverkehr in diesem Fall keine Alternative zum Linienflugverkehr dar, insbesondere weil im vorliegenden Fall die Kunden hauptsächlich Geschäftsreisende sind. Die mit Charterflügen verbundenen Unwägbarkeiten sind für diese Kunden, anders als für Urlaubsreisende, nicht akzeptabel. Da die beteiligten Unternehmen abgesehen von einer gewissen technischen Zusammenarbeit nicht die Zusammenlegung ihrer Frachtverkehrstätigkeiten planen, wird der Frachtverkehr nachstehend nicht berücksichtigt.

5.2. Luftverkehrsmärkte

(46) Zur Abgrenzung des relevanten Marktes in Luftverkehrssachen hat die Kommission in einer Reihe von Entscheidungen, die durch die einschlägige Rechtsprechung gestützt werden, den sogenannten Abgangsort/Bestimmungsort (O & D) Ansatz entwickelt⁽⁸⁾, wonach jede Verbindung zwischen einem Abgangs- und einem Bestimmungsort als ein aus Verbrauchersicht eigenständiger Markt anzusehen ist. Um festzustellen, ob auf einer konkreten Strecke Wettbewerb herrscht, wird dabei ein ganzes Bündel von Verkehrsverbindungen betrachtet. Dies schließt ein:

- a) die zwischen den betreffenden Flughäfen angebotenen Direktflüge;
- b) die angebotenen Direktflüge zwischen Ausweichflughäfen, deren Einzugsgebiet sich in erheblichem Maß mit dem Einzugsgebiet der betreffenden Flughäfen überschneidet;
- c) die zwischen den betreffenden Flughäfen bestehenden Umsteigeverbindungen, soweit sie als Alternative zu den Direktflügen in Betracht kommen. Die Frage, inwieweit Direktflüge durch Umsteigeverbindungen substituiert werden können, hängt von einer Reihe von Faktoren — u. a. der Flugzeit oder der Bedienungshäufigkeit auf einer bestimmten Strecke (und den Flugplänen) — ab;
- d) Reisemöglichkeiten mit alternativen Verkehrsmitteln (Kraftfahrzeug und/oder Eisenbahn), die im Hinblick auf die Reisezeit und die Bedienungshäufigkeit („Frequenzen“) Substitute für Direktflüge oder Umsteigeverbindungen darstellen können⁽⁹⁾.

(47) Die Kommission unterscheidet ferner zwischen zeitbewussten Kunden („time-sensitive customers“) und solchen, die nicht unter Zeitdruck stehen („non-time-sensitive customers“). Zeitbewusste Reisende wollen ihr Ziel in der kürzest möglichen Zeit erreichen, haben bei der Abflug-/Ankunftszeit keinen Spielraum und bestehen auf der Möglichkeit kurzfristiger Umbuchungen. Kunden, für die Zeit keine Rolle spielt, achten dagegen

mehr auf den Preis und nehmen auch längere Reisezeiten hin⁽¹⁰⁾.

- (48) Nach Auffassung der beteiligten Unternehmen sind auch Geschäftsreisende inzwischen preisbewusster geworden und erwerben für Flüge von weniger als sechs Stunden Dauer oftmals Flugscheine zum Economy-Tarif, soweit sich dies mit der Terminplanung vereinbaren lässt. Daraus ergibt sich, dass der Anteil der zeitbewussten Passagiere an der Gesamtzahl der Fluggäste erheblich höher liegt, als der Anteil der Business-Class-Reisenden.
- (49) Es ist von den Parteien vorgebracht worden, dass der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften infolge der Globalisierung nicht auf einzelnen Flugstrecken stattfindet, sondern zwischen ihren jeweiligen Flugnetzen und Drehkreuzen. Eine streckenweise Abgrenzung sei daher nicht gerechtfertigt.
- (50) Der Ansatz der beteiligten Unternehmen geht von der Angebotsseite aus. Aus Sicht der Unternehmen mag der Wettbewerb durchaus zwischen konkurrierenden Flugnetzen stattfinden. Dies ist jedoch für die Abgrenzung des relevanten Marktes nicht maßgeblich, da es nicht der Sicht des Verbrauchers entspricht. Ein Verbraucher möchte von einem bestimmten Abgangs- zu einem bestimmten Zielort fliegen. Dabei kann er nur dann vom Wettbewerb profitieren, wenn er auf dieser Einzelstrecke zwischen mehreren Luftverkehrsgesellschaften wählen kann. Aus Nachfragesicht ist es daher gerechtfertigt, die Folgen des Kooperationsabkommens anhand des O&D-Ansatzes zu prüfen.
- (51) Bei der Würdigung der Zusammenarbeit der beteiligten Unternehmen durch die Kommission können drei Kategorien von Luftverkehrsdienstleistungen für Personen innerhalb des EWR unterschieden werden, die von dieser Vereinbarung betroffen sind:
 - a) Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland;
 - b) Luftverkehr zwischen Österreich oder Deutschland und einem anderen EWR-Land (z. B. Strecke Frankfurt-Rom);
 - c) Luftverkehr zwischen anderen EWR-Ländern (z. B. London-Rom).
- (52) Wie in Abschnitt 8 erläutert wird, ergeben sich insbesondere bei der Nachbarschaftsvereinbarung der Kooperation Bedenken. Die folgenden Schlussfolgerungen bezüglich der oben genannten Punkte beziehen sich daher auf den bilateralen Verkehr zwischen Österreich und Deutschland.

5.2.1. Umsteigeverbindungen

- (53) Grundsätzlich besteht ein Zusammenhang zwischen der zusätzlichen Reisezeit, die ein Reisender bereit ist für eine Umsteigeverbindung in Kauf zu nehmen, und der Gesamtreisezeit. Bei kurzen Strecken und folglich kurzen Reisezeiten wie zwischen Österreich und Deutschland ist

⁽⁸⁾ Vergleiche Entscheidung der Kommission vom 11. August 1999 in der Sache KLM-Alitalia (Fall Nr. COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ Die Parteien haben diesbezüglich geltend gemacht, dass Hochgeschwindigkeitszüge und das Auto eine Alternative zum Flugzeug bieten, wenn die Entfernung weniger als 600 km beträgt.

⁽¹⁰⁾ Geschäftsreisende sind generell zeitbewusster als Touristen und neigen eher dazu, Flugscheine mit flexiblen Umbuchungsmöglichkeiten zu erwerben. Passagiere der zweiten Kategorie sind nicht an feste Zeiten gebunden und achten mehr auf den Preis. Sie nehmen längere Reisezeiten in Kauf und können aus Kostengründen Umsteigeverbindungen gegenüber Direktflügen bevorzugen.

anzunehmen, dass nur sehr wenige zeitunabhängige Reisende bei einem Anstieg der Preise für Direktflüge auf Umsteigeverbindungen wechseln würden⁽¹¹⁾. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl dieser Fluggäste zu gering ist, als dass Umsteigeverbindungen im Flugverkehr zwischen Österreich und Deutschland Wettbewerbsdruck auf die Konditionen für Direktflüge ausüben könnten. Zudem können aus wettbewerbspolitischer Sicht nur solche Umsteigeverbindungen in Betracht gezogen werden, bei denen der Fluggast auf Unternehmen zurückgreifen kann, die mit den Parteien im Wettbewerb stehen. Dies wäre jedoch nur bei einer begrenzten Zahl von Strecken der Fall. Umsteigeverbindungen werden daher in der nachfolgenden Bewertung nicht berücksichtigt.

5.2.2. *Sich überschneidende Einzugsgebiete*

- (54) Reisende, die im Einzugsgebiet von zwei oder mehr Flughäfen ihre Reise beginnen oder beenden, haben die Wahl, welchen Flughafen sie zum Ausgangs- oder Bestimmungspunkt ihrer Reise machen. Der Wettbewerb nimmt zu, falls die Möglichkeit der Flughafenwahl auch eine größere Auswahl unter unterschiedlichen Fluggesellschaften impliziert, die voneinander unabhängig sind (d. h. nicht Partner der gleichen Allianz oder Sub-Unternehmer). In dem hier vorliegenden Fall ist dies jedoch nur in wenigen untergeordneten Fällen relevant⁽¹²⁾.
- (55) Zwischen der zusätzlichen Zeit, die ein Reisender für eine längere Anfahrt zu einem Flughafen in Kauf zu nehmen gewillt ist, und der Gesamtreisezeit besteht ein proportionaler Zusammenhang. Bei auf Europa beschränkten Flügen kann davon ausgegangen werden, dass der Radius der Einzugsgebiete der einzelnen Flughäfen wegen der kurzen Flugzeiten gering ist. Überschneidungen von Einzugsgebieten bei Flügen innerhalb der Gemeinschaft spielen daher eine eher geringere Rolle. Flüge zwischen Österreich und Deutschland zählen selbst innerhalb der Gemeinschaft zu den kürzesten Strecken. Aufgrund der kurzen Flugzeit auf diesen Strecken geht die Kommission daher davon aus, dass bis auf wenige Ausnahmen⁽¹³⁾ im Nachbarschaftsverkehr die Überschneidungen zwischen den Einzugsgebieten zweier Flughäfen zu gering ist, um den Markt in irgendeiner Weise zu beeinflussen.

- (56) Die Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, dass sich überschneidende Einzugsgebiete im Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland keine wesentliche Rolle spielen. Diese Schlussfolgerung wird durch Schätzungen bestätigt, die die beteiligten Unternehmen selbst vorgelegt haben. Nach ihren Angaben leben lediglich 2 bis 3 % der zwischen Österreich und Deutschland verkehrenden Flugreisenden im Einzugsgebiet mehrerer Flughäfen.

5.2.3. *Alternative Verkehrsmittel*

- (57) Die Parteien haben vorgebracht, dass Straße und Schiene bei Reisen zwischen Österreich und Deutschland alternative Beförderungsmöglichkeiten für Entfernungen bis 600 km darstellen.
- (58) Im Gegensatz dazu vertritt die Kommission die Auffassung, dass anstelle der Entfernung aus Sicht des Verbrauchers neben qualitativen Faktoren vor allem die Gesamtreisezeit ausschlaggebend ist. Für zeitbewusste Reisende stellen andere Verkehrsmittel nur dann Alternativen zur Beförderung mit dem Flugzeug dar, wenn sich die Reisezeit dadurch nicht erheblich verlängert. Dies gilt natürlich zu einem geringeren Maß für zeitunabhängige Reisende, die vor allem an einer Verringerung der Reisekosten interessiert sind.
- (59) Tabelle 1 stellt eine Reihe von Parametern für in diesem Fall relevante Strecken gegenüber. Demnach lassen sich bei Reisen mit dem Personenkraftwagen (Pkw) oder dem Zug von Stadtmitte zu Stadtmitte nur auf den Strecken Salzburg-München und Linz-München ähnliche Zeiten wie mit dem Flugzeug erzielen. Zwischen Wien und München würde der Zeitunterschied mehr als zwei Stunden betragen und sich die Reisezeit im Fall der Benutzung von Pkw oder Zug damit um mehr als 70 % erhöhen. Nimmt man eine etwaige Rückreise hinzu, stiege die zusätzliche Reisezeit auf mehr als vier Stunden. Für zeitbewusste Kunden dürften Pkw und Zug daher kaum in Frage kommen. Lediglich für eine begrenzte Zahl nicht zeitbewusster Reisender können diese Verkehrsmittel somit eine Alternative darstellen.
- (60) Inwieweit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Wettbewerb herrscht, kann auch von einem Preisvergleich abgelesen werden. Der Preisvergleich zwischen einem Business-Class-Flugschein und einer Eisenbahnfahrkarte erster Klasse bzw. zwischen einem Air-PEX-Flugschein und einer Eisenbahnfahrkarte zweiter Klasse zeigt, dass die Flugreise generell mehr als doppelt so teuer ist wie die Zugreise (auch die Preisdifferenz zwischen Flugreise und Reise mit dem Pkw ist signifikant). Dies widerspricht der Ansicht der Parteien, dass alternative Verkehrsmittel mit dem Flugzeug konkurrieren. Wäre das der Fall, müssten die Preise konvergieren oder es dürften überhaupt keine Flugverbindungen angeboten werden, falls die Preise der anderen Verkehrsmittel so niedrig lägen, dass sie von den Fluggesellschaften nicht erreicht werden könnten. Der Preisvergleich stützt somit nicht die Auffassung der Parteien, dass das Flugzeug und andere Verkehrsmittel auf demselben Markt agieren.

⁽¹¹⁾ Diese Schlussfolgerung wird generell gestützt durch die Ergebnisse der Untersuchung der Kommission in der Sache KLM-Alitalia. In ihrer Entscheidung wies die Kommission darauf hin, dass der prozentuale Anteil der Fluggäste, die auf den Strecken Amsterdam-Rom und Amsterdam-Mailand Umsteigeverbindungen nutzen, sehr gering ist. Das deutet darauf hin, dass aus Sicht beider Passagierkategorien, d. h. sowohl der zeitbewussten als auch der zeitunabhängigen, Direktflüge nicht durch Umsteigeverbindungen ersetzt werden können. Siehe Entscheidung der Kommission vom 11. August 1999 in der Sache KLM-Alitalia.

⁽¹²⁾ So haben die Parteien zum Beispiel vorgebracht, dass im Vorarlberg (dem westlichsten Teil Österreichs) wohnende Reisende den Züricher Flughafen demjenigen in Innsbruck vorziehen würden. Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kooperationsvertrags bot Swissair täglich fünf Flüge von Zürich nach Berlin an. Diese Passagiere hatten daher die Wahl zwischen Swissair und AuA/LH.

⁽¹³⁾ Eine solche Ausnahme mag für nicht-zeitbewusste Reisende aus den Einzugsgebieten von Innsbruck und Salzburg bestehen, soweit sie von München aus auf innerdeutschen Strecken fliegen möchten, auf denen neben der Lufthansa auch andere Wettbewerber operieren.

- (61) Daraus kann gefolgert werden, dass alternative Verkehrsmittel für Flugstrecken zwischen Österreich und Deutschland in der Regel keine Alternative für zeitbewusste Direktreisende darstellen. Abhängig von der jeweiligen Fahrzeit und Reisekomfort kann dies jedoch bei nicht zeitbewussten Reisenden der Fall sein ⁽¹⁴⁾.

Tabelle 1

Entfernung, Kosten und Fahrzeiten auf verschiedenen Strecken zwischen Österreich und Deutschland (Quelle: OAG/Januar 1999)

Strecken	Ungefähre Reisezeit von Stadtmitte zu Stadtmitte (einfache Strecke)				Reisekosten hin- und zurück (in Euro)				
	Entfernung in Straßen-km	Flugzeug ⁽¹⁾	Bahn	Pkw	Business-Class ⁽²⁾	Air PEX und Sonntagsregel	Bahn Erste Klasse	Bahn Zweite Klasse	Pkw ⁽³⁾
Wien-Frankfurt	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Wien-München	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Wien-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Frankfurt	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salzburg-Frankfurt	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salzburg-München	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Wien-Berlin	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Wien-Stuttgart	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Frankfurt	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Frankfurt	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-München	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

⁽¹⁾ In der veranschlagten Flugzeit sind die reine Flugzeit, die Abfertigungszeit (45 Min.) und die Anfahrt von der Stadtmitte zum Flughafen (1 Std.) mit eingerechnet.

⁽²⁾ Auf diesen Strecken haben Lufthansa und AuA gleiche Tarife. Der volle Preis für die Economy-Class und der Business-Class-Tarif sind identisch.

⁽³⁾ Für die Berechnung wurde eine Kilometerpauschale von 0,22 EUR zugrunde gelegt.

6. DIE STELLUNG DER PARTEIEN AUF DEM RELEVANTEN MARKT

- (62) In Abschnitt 5.2 wurden drei Kategorien von Luftverkehrsleistungen unterschieden. Wie in Abschnitt 8 eingehend erläutert wird, ergeben sich wettbewerbsrechtliche Bedenken hauptsächlich in Bezug auf die erste Kategorie, das heißt den Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland. Im Folgenden wird daher auf die Stellung der Parteien auf diesem Luftverkehrsmarkt eingegangen.
- (63) 1999 umfasste der Flugverkehr zwischen Österreich und Deutschland 33 Strecken, von denen nur eine einzige nicht von den beteiligten Unternehmen befliegen wurde ⁽¹⁵⁾. Gemeinsam kommen die beiden Unternehmen bei 27 dieser insgesamt 33 Strecken auf einen Marktanteil von 100 %, und zwar gemessen sowohl an der Gesamtzahl der Flüge als auch am Gesamtpassagieraufkommen bei Direktflügen. Auf die 27 Strecken entfallen mehr als 90 % des gesamten Verkehrsaufkommens zwischen den beiden Ländern. Lufthansa und AuA sind somit mit Abstand die stärksten Konkurrenten im Flugverkehr zwischen Österreich und Deutschland.

⁽¹⁴⁾ Dies könnte für die Strecken München-Salzburg, München-Linz und München-Wien gelten.

⁽¹⁵⁾ Rheintalflug führte 1998 zwischen Wien und Friedrichshafen 86 Flüge durch. In 2001 ist Rheintalflug jedoch von AuA übernommen worden.

Tabelle 2

Anzahl der wöchentlichen Flüge auf einzelnen Strecken zwischen Österreich und Deutschland

Strecken	Zahl der wöchentlichen Flüge (Winter 1999/2000)				Gemeinsamer Marktanteil an Direktflügen von Lufthansa/Aua (inklusive Lauda) in %
	AuA	Lufthansa	Lauda	Insgesamt	
Wien-Frankfurt	28	34	0	62	100
Wien-München	14	26	13	53	100
Wien-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Wien-Berlin	14	21	0	35	100
Wien-Hamburg	0	20	14	34	100
Wien-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Neben der Betrachtung der Zahl der Direktflüge und des gesamten Passagieraufkommens bei Direktflügen ist für die Bestimmung der Marktstellung der Parteien ebenfalls eine Unterscheidung von verschiedenen Gruppen von Passagieren notwendig. Obwohl die Parteien zusammengenommen mit dem Abschluss des Kooperationsvertrags auf allen nach Passagieraufkommen wichtigen Strecken bei der Betrachtung der Direktflüge einen Marktanteil von 100 % innehatten, waren sie dennoch bei der wichtigen Gruppe der Umsteigepassagiere weiterhin Wettbewerb ausgesetzt.
- (65) Generell kann zwischen sogenannten O&D-Passagieren (die vom Abflug- zum Zielflughafen fliegen) und Umsteigepassagieren, die auf Anschlussflüge umsteigen wollen, unterschieden werden. Im Gegensatz zu den O&D-Passagieren haben Umsteigefluggäste eine größere Auswahl an Flügen, so dass der Konkurrenzdruck auf die beteiligten Unternehmen aus ihrer Sicht höher ist ⁽¹⁶⁾.
- (66) Dies bedeutet, dass bei jedem Flug Passagiere mit sehr unterschiedlichen Abflug- und Zielorten zusammenkommen. Langstreckenflieger zum Beispiel haben die Wahl zwischen verschiedenen europäischen Drehkreuzen und können daher in den Genuss des Wettbewerbs kommen. Dies galt mit Abschluss des Kooperationsvertrags im Fall des österreichisch-deutschen Nachbarschaftsverkehrs nicht für O&D-Passagiere und regionale Umsteigepassagiere ⁽¹⁷⁾. Die verschiedenen Fluggastgruppen stellen daher jeweils gesonderte Märkte dar.
- (67) Für die wettbewerbsrechtliche Gesamtwürdigung der Zusammenarbeit oder Allianz von Fluggesellschaften muss daher festgestellt werden, ob die Gruppe der O&D-Passagiere und der regionalen Umsteigepassagiere einen nennenswerten Kundenmarkt darstellt. Obwohl deren Anteil von Strecke zu Strecke erheblich schwankt, ist dies zumindest für alle in Tabelle 3 wiedergegebenen Hauptstrecken zwischen Österreich und Deutschland der Fall. Auf anderen Strecken des Nachbarschaftsverkehrs, die keine Drehkreuze der beiden Mitgliedstaaten einschließen, wird der Anteil sogar noch erheblich höher liegen. Die Folgen der Zusammenarbeit der beteiligten Unternehmen für diese Kategorie von Reisenden müssen daher berücksichtigt werden.

⁽¹⁶⁾ Um z. B. von Wien in die USA zu fliegen, kann ein Fluggast sowohl direkt als auch über Frankfurt, Amsterdam, Paris, London (usw.) fliegen und hätte dabei die Auswahl zwischen zahlreichen konkurrierenden Unternehmen.

⁽¹⁷⁾ Regionale Umsteigepassagiere fliegen eine Regionalstrecke vor oder nach ihrem Flug auf der Strecke zwischen Österreich und Deutschland („regionale Umsteigeverbindung“). Ein Reisender aus Klagenfurt mit Flugziel Leipzig kann z. B. über Frankfurt fliegen. Solche regionalen Umsteigepassagiere sind aber in der Regel wie Direktreisende zumindest auf einem Streckenabschnitt auf eine der beiden Parteien angewiesen.

Tabelle 3

Angaben zu Passagierzahlen auf den Hauptstrecken zwischen Österreich und Deutschland

Strecken	Passagierzahlen (1998) (für beide Richtungen)	Anteil der Business-Class- Reisenden	Anteil der O&D-Passagiere und der regionalen Umsteige- passagiere
Wien-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wien-München	290 000	[...]	[...]
Wien-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wien-Berlin	135 000	[...]	[...]
Wien-Hamburg	116 000	[...]	[...]
Wien-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Beispiel Strecke Wien-Frankfurt

- (68) Die Position der Parteien im Nachbarschaftsverkehr kann exemplarisch an der Hauptstrecke zwischen Österreich und Deutschland erläutert werden. Die Strecke Wien-Frankfurt verbindet die beiden Drehkreuze von AuA und Lufthansa.
- (69) Auf dieser Strecke spielen Umsteigeverbindungen und alternative Transportmittel nur eine untergeordnete Rolle und können vernachlässigt werden. Bei Kurzstrecken im Flugverkehr können Umsteigeverbindungen, wie bereits dargelegt, nicht als Substitute angesehen werden. Bei der von den Parteien vorgeschlagenen „600-km-Regel“ können Bahn und Pkw nicht als alternative Verkehrsmittel betrachtet werden, da die Entfernung zwischen den beiden Städten über 600 km beträgt. Dies gilt zumindest für zeitbewusste Passagiere. Zeitunabhängige Reisende entscheiden sich gegebenenfalls trotz der Entfernung für die Fahrt im Zug oder Auto. Wie in Abschnitt 5.2.3 dargelegt lassen jedoch die starken Preisunterschiede zwischen Flugverkehr und den anderen Transportmitteln darauf schließen, dass es sich um verschiedene Märkte handelt. Bestimmte Reisende mögen sich aufgrund von bestimmten Qualitätsvorteilen für andere Transportmittel entscheiden. So bietet das Auto zum Beispiel größere Unabhängigkeit und mehr Flexibilität am Zielort. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass die Beförderung zu Land auch für die meisten zeitunabhängigen Flugreisenden keine Alternative darstellt.
- (70) Die beteiligten Unternehmen haben nicht geltend gemacht, dass es auf dieser Strecke zu Wettbewerb aufgrund von sich überschneidenden Einzugsgebieten von verschiedenen Flughäfen kommt. Das heißt, dass auf dieser Strecke nur die angebotenen Direktflüge betrachtet werden können. Das Gemeinschaftsunternehmen von AuA und Lufthansa kommt damit auf dieser Strecke zu einem Marktanteil von 100 %.

- (71) Wie aus Tabelle 3 hervorgeht waren 1999 rund [...] aller Reisenden entweder Direktflieger oder regionale Umsteigepassagiere. Diese Kunden haben auf der Strecke Wien-Frankfurt keine andere Wahl als mit Lufthansa/Austrian Airlines zu fliegen.

Andere bilaterale Strecken

- (72) Was zuvor für die nach Passagieraufkommen wichtigste Strecke zwischen Österreich und Deutschland ausgeführt wurde, gilt auch für die verkehrsärmeren Strecken. Wie in Abschnitt 5.2 ausgeführt spielen für die allermeisten der 33 existierenden Strecken weder Umsteigeverbindungen noch andere Verkehrsmittel eine Rolle. Der Anteil der Direktreisenden und regionalen Umsteigepassagiere liegt bei diesen Strecken sogar noch höher als auf der Strecke Wien-Frankfurt, die zwei Drehkreuze verbindet. Damit ist auch der Anteil der Passagiere, die bei den genannten Strecken allein auf die Dienste von Lufthansa und Austrian Airlines angewiesen sind, höher.
- (73) Mit Abschluss des Kooperationsabkommens können daher rund die Hälfte aller Flugreisenden zwischen beiden Ländern nur noch auf das Gemeinschaftsunternehmen von AuA/Lufthansa zurückgreifen.

7. STELLUNGNAHMEN DRITTER

- (74) Nach der gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 erfolgten Veröffentlichung der Mitteilungen im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* sind bei der Kommission Stellungnahmen Dritter eingegangen, in denen im wesentlichen die folgenden Punkte hervorgehoben wurden:
- a) Das Kooperationsabkommen zwischen AuA und Lufthansa wird zu erheblichen Wettbewerbsbeschränkungen auf dem Markt für Nachbarschaftsverkehr führen.

- b) Dieses Kooperationsabkommen erlaubt den Mitgliedern der STAR Allianz ihre ohnehin schon starke Stellung in Europa noch weiter auszubauen.
- c) Die durchgehend hohen Preise der Parteien auf Strecken des Nachbarschaftsverkehrs gehen zu Lasten des Verbrauchers.
- d) Eine Freistellung sollte nur mit weitreichenden Auflagen gewährt werden. Insbesondere Marktzutrittsbarrieren, wie die Knappheit an Zeitnischen, sollten gesenkt werden.
- e) Durch die Kooperation erlangen die beiden Parteien eine sehr starke Position auf dem deutsch-österreichischen Markt. Kleinere Wettbewerber sollten vor wettbewerbsfeindlichem Verhalten, wie Preisdumping und Vorhalten von Überkapazitäten geschützt werden.
- f) Es findet ein Konzentrationsprozess in der europäischen Luftfahrtindustrie statt. Der Beitritt zur STAR Allianz ist für die AuA entscheidend, um ihre Eigenständigkeit zu bewahren.
- g) (Groß-)Kunden werden an den Kostenersparnissen partizipieren, die durch die Zusammenarbeit entstehen. Sie werden ebenfalls von dem größeren Streckennetz und dem umfassenderen Flugangebot innerhalb der Allianz profitieren.

8. ARTIKEL 81 ABSATZ 1 EG-VERTRAG BZW. ARTIKEL 53 ABSATZ 1 EWR-ABKOMMEN

8.1. Die Vereinbarung zwischen den Unternehmen

- (75) Die Kooperationsvereinbarung zwischen Lufthansa und AuA ist eine Vereinbarung zwischen Unternehmen im Sinne von Artikel 81 Absatz 1 EG Vertrag⁽¹⁸⁾.

8.2. Einschränkung des Wettbewerbs

- (76) Laut Vereinbarung arbeiten die beiden bisherigen Konkurrenzunternehmen seit Abschluss des Kooperationsvertrags bei der Abwicklung des gesamten Verkehrs innerhalb des EWR zusammen. Eine solche Kooperation beinhaltet insbesondere eine gemeinsame Preispolitik und eine Marktaufteilung. Letztere wird durch die Abstimmung der Flugpläne, der Frequenzen und der Kapazitäten erreicht. Die Vereinbarung schränkt somit tatsächlichen und potenziellen Wettbewerbs zwischen den Vertragsparteien ein.

8.2.1. Verkehr zwischen Österreich und Deutschland (in beiden Richtungen)

- (77) Die beteiligten Unternehmen haben ihre Aktivitäten in Bezug auf Kapazitäten, Flughäufigkeit, Preise und Marketingpolitik auf sämtlichen Strecken im Nachbarschaftsverkehr zwischen Österreich und Deutschland durch Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens aufeinander abgestimmt. Kosten und Einnahmen werden zu gleichen Teilen verbucht. Damit schalten die Unternehmen in diesem Markt den Wettbewerb untereinander aus.

- (78) Durch die Vereinbarung wird die Marktmacht beider Unternehmen noch zusätzlich verstärkt, da durch die Koordinierung von Ressourcen, Netzen und Flugplänen zusätzliche Schranken für den Marktzutritt anderer Anbieter errichtet werden. Dasselbe gilt für das gemeinsame Vielfliegerprogramm, da ein großer Teil der Passagiere aus Geschäftskunden besteht, die Fluggesellschaften mit einem gemeinsamen Vielfliegerprogramm vorziehen, weil sie so leichter Bonuspunkte sammeln können. Ein gemeinsames Vielfliegerprogramm kann somit eine beträchtliche Marktzutrittschranke für Gesellschaften darstellen, die nichts Entsprechendes zu bieten haben. Die Marktstellung der beteiligten Unternehmen wird schließlich auch durch die Zahl der Slots, über die sie auf den wichtigsten Flughäfen in Deutschland und Österreich verfügen, und durch die verhältnismäßig hohe Anzahl von Verbindungen, die sie schon jetzt auf den fraglichen Strecken anbieten, verstärkt.
- (79) Das Gemeinschaftsunternehmen schränkt den Wettbewerb im Luftverkehr zwischen Österreich und Deutschland durch die Ausschaltung tatsächlichen und potenziellen Wettbewerbs der beteiligten Unternehmen untereinander und wegen deren Stellung im Markt erheblich ein.

8.2.2. Andere Strecken innerhalb des EWR

- (80) Wie schon in Abschnitt 5.2 dargelegt, berührt die Vereinbarung neben dem bilateralen Flugverkehr zwischen Deutschland und Österreich auch den Verkehr zwischen Deutschland oder Österreich und einem anderen EWR-Land sowie zwischen zwei anderen EWR-Ländern. Die Zusammenarbeit zwischen AuA und Lufthansa auf diesen Strecken betrifft vor allem die gemeinsame Planung des Streckennetzes, die Festlegung einer einheitlichen Preispolitik und die Angleichung der Serviceleistungen. Die gemeinsame Preispolitik gilt für alle Strecken, auf denen sich ihre jeweiligen Netze kombinieren lassen, d. h. dort, wo ein Fluggast mit der Lufthansa hin- und mit der AuA zurückfliegen kann. Dies gilt grundsätzlich für alle Strecken innerhalb des EWR. AuA und Lufthansa stimmen auch die Flughäufigkeit untereinander ab, um zu vermeiden, dass sich Flüge überschneiden.
- (81) Soweit es auf diesen Strecken Wettbewerb zwischen Direktflügen und Umsteigeverbindungen gibt, wird bei den Flugdiensten zwischen Österreich oder Deutschland und einem anderen EWR-Land der Wettbewerb zwischen den Direktflügen des einen Unternehmens mit den Umsteigeverbindungen des anderen Unternehmens eingeschränkt oder ausgeschaltet⁽¹⁹⁾. Bei Flügen zwischen zwei anderen EWR-Ländern, z. B. London-Rom, dürfte der Wettbewerb durch die Kooperationsvereinbarung hingegen nicht merklich eingeschränkt werden. Zwar waren die Parteien durch das Angebot an Umsteigeverbindungen auf einigen dieser Strecken tatsächliche oder potenzielle Wettbewerber, doch dürften sie auf diesen Strecken wohl kaum eine nennenswerte Marktposition innehaben.

⁽¹⁸⁾ Artikel 53 EWR-Abkommen enthält dieselbe Bestimmung wie Artikel 81 EG Vertrag. Alle Verweise auf Artikel 81 EG-Vertrag beziehen sich damit automatisch auch auf Artikel 53 EWR-Abkommen.

⁽¹⁹⁾ So hätte z. B. ein zeitunabhängiger Fluggast, der von Hamburg nach Rom fliegen wollte, bislang die Wahl zwischen einem Direktflug mit der Lufthansa oder einer Umsteigeverbindung mit der AuA über Innsbruck haben können.

- (82) Die Vereinbarung bewirkt daher eine Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den beteiligten Unternehmen auf Strecken zwischen Österreich bzw. Deutschland und einem anderen Mitgliedsland des EWR.

8.3. Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (83) Die Kooperationsvereinbarung zwischen AuA und Lufthansa betrifft die Beförderung von Fluggästen und Frachtgut innerhalb des EWR und wirkt sich somit auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten aus.

9. ARTIKEL 81 ABSATZ 3 EG-VERTRAG

- (84) Nach Artikel 81 Absatz 3 EG Vertrag können die Bestimmungen von Artikel 81 Absatz 1 auf Vereinbarungen zwischen Unternehmen für nicht anwendbar erklärt werden, wenn sie unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne dass den beteiligten Unternehmen

- a) Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind oder
- b) Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten.

9.1. Der durch die Kooperationsvereinbarung entstehende Beitrag zum wirtschaftlichen Fortschritt

- (85) Die Parteien haben geltend gemacht, dass das Kooperationsabkommen in mehrfacher Hinsicht einen Beitrag zum wirtschaftlichen Fortschritt leistet. Fluggäste werden insbesondere von den verbesserten Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten profitieren.
- (86) Mit Ausnahme des Nachbarschaftsverkehrs sind die Netze der Parteien zu großen Teilen komplementär. Während AuA ihren Schwerpunkt auf innereuropäischen Mittelstrecken, insbesondere Mittel- und Osteuropa, hat, bedient die Lufthansa Langstrecken überproportional stark. Die Zusammenführung dieser komplementären Netze schafft wirtschaftlich wichtige Synergieeffekte und attraktive Verbindungen für die Verbraucher. Durch die Koordinierung und den Ausbau der Liniennetze der Parteien wird ein leistungsfähigeres Netzwerk und vor allem eine bessere Anbindung osteuropäischer Staaten geschaffen.
- (87) Durch die Errichtung eines umfassenderen europäischen Streckennetzes entstehen Kosteneinsparungen für die beteiligten Unternehmen, die sich aus einem erhöhten Verkehrsaufkommen im gesamten Streckennetz, einer verbesserten Streckenanbindung, einer besseren Planung der Flughäufigkeit, einem höheren Auslastungsgrad und einer besseren Organisation der Vertriebssysteme und der Bodendienste ergeben. Kosteneinsparungen erwarten

die Parteien ebenfalls von der gemeinsamen Entwicklung kostenintensiver neuer Vertriebswege (E-Ticketing).

- (88) Mit Abschluss des Kooperationsvertrags mit Lufthansa ist AuA von der Qualiflyer zur STAR Allianz gewechselt. Im Fall der AuA konnte daher eine Quantifizierung der aus der Kooperation entstehenden Kostenersparnisse nur in Bezug auf den Allianzwechsel erfolgen. Der Aufsichtsrat von AuA bezifferte das Synergiepotenzial durch den Beitritt zur STAR Allianz gegenüber dem Verbleib in der Qualiflyer Allianz mit ca. [...] EUR. Da angenommen werden kann, dass die beschriebenen Kostenersparnisse zu einem gewissen Grad auch im Fall der Qualiflyer Allianz angefallen sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Synergieeffekte des Kooperationsvertrags im Vergleich zu einer Situation, in der die AuA keiner Allianz angehören würde, noch höher ausfallen.
- (89) Angesichts dessen ist die Kommission der Auffassung, dass die Vereinbarung zum wirtschaftlichen Fortschritt im Sinne des Artikel 81 Absatz 3 des EU Vertrags beitragen wird.

9.2. Vorteile für die Konsumenten

- (90) Die Verbindung der beiden Liniennetze führt zu einer Abstimmung der Flugpläne, kürzeren Wartezeiten, Vermeidung von Wechslen zwischen Terminals und harmonisierter Service-Qualität an Bord. Vorteile für Konsumenten ergeben sich auch in Form eines größeren Angebots von Direktflügen im Nachbarschaftsverkehr und Umsteigeverbindungen vor allem zu osteuropäischen Zielen. So hat es in Folge des Kooperationsabkommens im Nachbarschaftsverkehr Frequenzerhöhungen auf den Routen Frankfurt-Klagenfurt, München-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Wien-Nürnberg und eine Aufnahme neuer Verbindungen zwischen Graz-Stuttgart und Wien-Friedrichshafen gegeben.
- (91) Durch den Ausbau der jeweiligen Verbindungen zwischen Drehkreuzen (Hub-to-Hub) haben sich ebenfalls Möglichkeiten ergeben, verstärkte Zubringerleistungen im Regionalverkehr aufzubauen. Es wird erwartet, dass diese Vorteile eines gemeinsamen Streckennetzes aus Sicht des Verbrauchers auch zu einem höheren Verkehrsaufkommen insgesamt und damit zu einer besseren Kapazitätsauslastung für die Parteien führt.
- (92) Konsumenten profitieren ebenfalls von der Schaffung von Durchgangsverbindungen und vom Aufbau wechselseitigen Code-Sharings über die Hub-to-Hub Strecken hinaus auf Drittlandsverbindungen. Dadurch werden die Streckennetze des Partners für die Passagiere beider Fluglinien zugänglich, wodurch mehr Destinationen verfügbar und weitere zeitliche Wahlmöglichkeiten für Hin- und Rückflüge geschaffen werden.
- (93) Die Kommission ist jedoch nicht davon überzeugt, dass das Kooperationsabkommen sicherstellt, dass Konsumenten an den zu erwartenden Kostenersparnissen zum Beispiel durch geringere Preise angemessen beteiligt werden. Dies soll durch die weiter unten erläuterten Auflagen sichergestellt werden.

9.3. Unerlässlichkeit

- (94) Die Kommission lässt das Argument gelten, dass es nur bei enger Abstimmung der Geschäftsstrategien beider Seiten zu den vorgesehenen Kosteneinsparungen kommen kann. Die Vorteile eines verbesserten Dienstleistungsangebots insbesondere durch gemeinsame Streckenplanung und Netzwerkentwicklung sind nur durch eine enge Kooperation zu erreichen. Dies gilt insbesondere auch für Strecken, die die Drehkreuze der beiden Unternehmen miteinander verbinden. Die Kommission erkennt daher an, dass das im Kooperationsvertrag vorgesehene Ausmaß der Integration zum Erreichen der angestrebten Ziele unerlässlich ist.
- (95) Die Kommission vertritt allerdings die Auffassung, dass Auflagen erteilt werden müssen, die sicherstellen, dass die Wettbewerbsbeschränkungen das notwendige Maß nicht überschreiten und konkurrierende Unternehmen am Markt präsent sind.

9.4. Ausschaltung des Wettbewerbs

- (96) Bei der Frage, ob das Kooperationsabkommen zu einer Ausschaltung von Wettbewerb führt, ist, wie in Abschnitt 5.2 dargelegt, zwischen dem deutsch-österreichischen Markt und den Verbindungen zu anderen EWR Ländern zu unterscheiden. Im ersten Fall ist die Kooperation zwischen den Parteien mit der Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens sehr viel enger und ihre Marktposition ist, wie in Kapitel 6.2.1 dargelegt, besonders stark.

9.4.1. Der deutsch-österreichische Markt

- (97) Wie Tabelle 2 zeigt, waren die beteiligten Unternehmen zum Zeitpunkt der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens bei Direktflügen auf keiner der Haupttrouten zwischen Österreich und Deutschland der Konkurrenz durch andere Fluggesellschaften ausgesetzt. Durch die Kooperation wurde daher auf einer großen Zahl von Einzelstrecken der aktuelle Wettbewerb ausgeschaltet.
- (98) Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens haben die Parteien sichergestellt, dass auf den Flugstrecken zwischen Österreich und Deutschland ein tatsächlicher oder potenzieller Wettbewerb zwischen den beiden Unternehmen ausgeschlossen ist. Obwohl infolge der Luftverkehrsliberalisierung in der Gemeinschaft die rechtlichen Marktzutrittschranken gefallen sind, führt die Kooperation zwischen den Parteien zu neuen Marktzutrittsbarrieren, die dritten Unternehmen den Marktzugang erheblich erschweren. Dadurch wurde der Wettbewerb für einen wesentlichen Teil des Markts ausgeschaltet. Dies wird im Folgenden anhand der Strecke Wien-Frankfurt exemplarisch dargelegt. Die Situation ist auf anderen bilateralen Strecken vergleichbar.

Strecke Wien-Frankfurt

- (99) Wie in Kapitel 6 dargelegt haben die Parteien mit der Bildung des Gemeinschaftsunternehmens den aktuellen Wettbewerb für O&D-Passagiere auf dieser Strecke ausgeschaltet. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch der potentielle Wettbewerb aufgrund der beste-

henden Marktzutrittschranken zumindest stark eingeschränkt wurde. Die Ursachen hierfür sind folgende:

- a) Zumindest der Frankfurter Hauptflughafen ist so stark überlastet, dass neue Anbieter nur sehr schwer Zeitnischen zu Spitzenzeiten bekommen können.
 - b) Zusammen bieten die beiden Unternehmen eine verhältnismäßig große Zahl von Flügen an. Dies erschwert es Neuanbietern sich mit zusätzlichen Flügen auf dem Markt zu etablieren.
 - c) Mehr als die Hälfte aller Passagiere sind Umsteigepassagiere. Neue Anbieter auf Strecken zwischen österreichischen und deutschen Drehkreuzen müssen daher regionale und internationale Umsteigepassagiere gewinnen, um ihre Kapazität auszulasten. Durch den Betrieb eines gemeinsamen Streckennetzes belegen die beteiligten Unternehmen aber an ihren jeweiligen Drehkreuzen die meisten Slots für Zubringer- bzw. Anschlussflüge.
 - d) Die beteiligten Unternehmen gewinnen infolge der Vereinbarung an zusätzlicher wirtschaftlicher Macht, weil sie ihre Ressourcen bündeln, ihre europäische Flotte vergrößern, Interlining-Möglichkeiten nutzen sowie Streckennetze und die Flughäufigkeit aufeinander abstimmen können.
 - e) Die Zusammenlegung der Vielfliegerprogramme stärkt die Stellung der beteiligten Unternehmen im Markt und insbesondere im Geschäftskundensegment. Durch das gemeinsame Vielfliegerprogramm wird anderen Fluggesellschaften ohne ein vergleichbares Angebot der Marktzutritt erheblich erschwert.
 - f) Ein erheblicher Teil aller auf einer Strecke verkauften Flugtickets sind aufgrund von Firmenkundenverträgen⁽²⁰⁾ oder aus anderen Gründen an eine bestimmte Fluggesellschaft gebunden. Neue Anbieter können daher — zumindest kurzfristig — über den Preis nur um einen kleinen Teil der Kunden konkurrieren. Kleine Wettbewerber dürften es schwer haben, potenziellen Großkunden ähnliche Verträge anzubieten, da sie den Unternehmen nicht die Leistungen bieten können, die mit einem größeren Netz verbunden sind (häufige Flüge, gute Anschlussverbindungen auf Drehkreuzen usw.).
 - g) Die Maschinen der beteiligten Unternehmen auf den Strecken zwischen Österreich und Deutschland haben einen relativ geringen Auslastungsgrad. Die Unternehmen verfügen also über ausreichende Kapazitäten, um gegebenenfalls schnell auf Preisveränderungen infolge des Auftauchens eines neuen Anbieters auf dem Markt reagieren zu können.
- (100) In Anbetracht der Tatsache, dass mit Abschluss des Kooperationsvertrags nur das Gemeinschaftsunternehmen Direktflüge auf der Strecke Wien-Frankfurt angeboten hat und aufgrund der hohen Marktzutrittsbarrieren haben die Parteien den Wettbewerb auf dieser Strecke auf dem Markt für zeitabhängige wie auch für zeitunabhängige O&D Passagiere und regionale Umsteiger ausgeschaltet.

⁽²⁰⁾ Zum Beispiel sind im Verkehr zwischen Österreich und Deutschland rund 38 % aller Kunden der AuA Geschäftskunden, die aufgrund eines solchen Firmenkundenvertrages („corporate customer deal“) fliegen.

Sonstige bilaterale Strecken

- (101) Wie in Kapitel 6 geschildert, ist die Ausgangsposition der Parteien auf anderen bilateralen Strecken ähnlich wie im Fall Wien-Frankfurt. Dies gilt auch für die Marktzutrittsschranken. Diese haben aber auf den nach Passagierzahlen schwächeren Strecken ein noch größeres Gewicht. Da die Nachfrage nach Flugdiensten auf diesen Strecken niedriger ist, muss ein neuer Anbieter einen noch höheren Anteil des gesamten Passagieraufkommens an sich ziehen, um mit Gewinn wirtschaften zu können.
- (102) Soweit unter Umständen akzeptiert werden kann, dass auf einigen Strecken der Wettbewerb nicht ausgeschlossen wird, so handelt es sich dabei nur um Strecken von untergeordneter Bedeutung. In Anbetracht der dominanten Position beim Angebot für zeitbewusste Kunden (Direktreisende und regionale Umsteige-passagiere) und der starken Marktstellung beim Angebot für zeitunabhängige Kunden verleiht die Kooperationsvereinbarung den beteiligten Unternehmen somit die Möglichkeit, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der Flugdienste für zeitbewusste und zeitunabhängige Kunden auszuschalten.

Potenzieller Wettbewerb

- (103) Die Parteien haben geltend gemacht, dass alle europäischen Fluggesellschaften als potenzielle Wettbewerber betrachtet werden können. Die Kommission hat einen Markttest durchgeführt. Aufgrund der dabei erzielten Ergebnisse ist sie jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass von anderen Fluggesellschaften nur ein geringes Maß an potenziellem Wettbewerb zu erwarten ist. Auch wenn die gesetzlichen Marktzutrittsschranken aufgehoben wurden, ist der Eintritt anderer Fluggesellschaften in den Markt de facto noch nicht gesichert. Große Fluggesellschaften konzentrieren sich darauf, ihr Streckennetz im Umkreis ihrer jeweiligen Drehkreuze auszubauen. Somit dürfte davon auszugehen sein, dass diese Gesellschaften auf den Strecken zwischen Österreich und Deutschland nur in Verbindung mit einem zweiten Drehkreuz aktiv werden, das die Möglichkeit von Anschluss- bzw. Zubringerflügen bietet. Diese Möglichkeit scheidet jedoch offenbar in der näheren Zukunft aus. Im Falle von Billigfluggesellschaften und regionalen Fluggesellschaften wird der Marktzutritt durch die zahlreichen Marktzutrittsschranken erschwert. Eine Verringerung oder Abschaffung dieser Marktzugangsbarrieren ist demnach unerlässlich um diesen Wettbewerbern einen Einstieg in den Markt zu ermöglichen.

9.4.2. Verbindungen zu und zwischen anderen EWR-Ländern

- (104) Wie in Abschnitt 6.2.2 ausgeführt, kann der Wettbewerb auf bestimmten Strecken zwischen Österreich oder Deutschland und einem anderen EWR-Land durch die Kooperationsvereinbarung eingeschränkt werden. Die Kommission hat jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass

der Wettbewerb auf einem der genannten Märkte in Bezug auf diese Strecken ausgeschaltet würde.

10. AUFLAGEN UND BEDINGUNGEN FÜR EINE FREI-STELLUNG

- (105) Aus dem in Abschnitt 9.4 gesagten ergibt sich, dass das Kooperationsabkommen den Wettbewerb auf einem wesentlichen Teil des Nachbarschaftsverkehrs zwischen Deutschland und Österreich ausgeschaltet hat. Nach Auffassung der Kommission kann die Kooperationsvereinbarung nur auf der Basis von Auflagen akzeptiert werden, die die Marktzugangsschranken erheblich reduzieren.
- (106) Aufgrund der von der Kommission in der Mitteilung ihrer Beschwerdepunkte geäußerten Bedenken haben die Parteien umfangreiche Verpflichtungszusagen gemacht, die am 14. Dezember 2001 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden. Aufgrund der von Dritten eingegangenen Stellungnahmen sind diese Verpflichtungszusagen in Folge ergänzt worden. Sie werden im Anhang zu dieser Entscheidung vollständig aufgeführt. Der Anhang stellt einen integrierten Bestandteil dieser Entscheidung dar und die enthaltenen Auflagen sind ein wesentlicher Bestandteil der Freistellung.
- (107) Mit den im Anhang enthaltenen Auflagen soll in erster Linie gewährleistet werden, dass durch die Beseitigung vorhandener Marktzutrittsschranken für potenzielle Konkurrenten ein tragfähiger neuer Wettbewerb entstehen kann. Zudem sollen sie sicherstellen, dass die Verbraucher an dem entstehenden Gewinn der Kooperation angemessen beteiligt werden. Die wesentlichen Elemente werden im Folgenden zusammengefasst.
- (108) Neue Wettbewerber sind darauf angewiesen, auf den jeweiligen Flughäfen geeignete Zeitnischen zu erhalten. Eine Reihe von Flughäfen sind jedoch gerade in Spitzenzeiten überbelegt. Die Parteien werden daher verpflichtet, einem neuen Anbieter auf der von ihm gewählten Strecke bis zu 40 % der von ihnen zum Zeitpunkt der Anmeldung für diese Strecke genutzten Zeitnischen zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich stellen sie einem neuen Wettbewerber aus einem Drittland sogenannte „technische slots“ zur Verfügung, um das betreffende Flugzeug zu Beginn oder am Ende des Flugbetriebs bereitzustellen.
- (109) Die Kommission hält es angesichts des wirtschaftlichen Gewichts der beiden Gesellschaften und ihrer starken Präsenz auf den betroffenen Strecken für notwendig, dass die Anzahl ihrer täglichen Frequenzen auf der betreffenden Strecke beim Eintritt eines neuen Anbieters für zwei Jahre eingefroren wird. Damit soll verhindert werden, dass sie als bereits etablierte Unternehmen ihre Frequenzen bei Markteintritt erhöhen, um den potenziellen Wettbewerber fernzuhalten.
- (110) Aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen und den zu dem relevanten Markt vorliegenden Informationen, geht die Kommission davon aus, dass es auf einer Reihe von Strecken im bilateralen Verkehr zwischen Österreich und Deutschland nicht zu einem schnellen Marktzutritt kommen wird. Eine Vielzahl von nach Passagierzahlen schwachen Strecken haben für potenzielle Konkurrenten nur eine begrenzte Anziehungskraft. Die Interessen von Verbrauchern, die auf solchen Strecken fliegen, müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Die Parteien

werden daher verpflichtet, Preissenkungen, die sie auf einer Strecke durchführen, auf denen sie unter Wettbewerb stehen, auf drei andere Strecken zwischen Österreich und Deutschland weiterzugeben auf denen kein Wettbewerb stattfindet. Den Parteien wird bei der Auswahl dieser drei Strecken ein gewisser Spielraum gewährt. Indem es die Kosten eines Preisdumping für die Parteien erheblich erhöht, bietet diese Auflage neuen Wettbewerbern ebenfalls einen gewissen Schutz gegen einen möglichen Verdrängungswettbewerb durch die Parteien.

- (111) Um eine genügende Auslastung ihrer Kapazitäten zu erreichen, sind neue Wettbewerber darauf angewiesen, ein für die verschiedenen Kundensegmente attraktives Angebot zu erbringen. Um ihnen dieses für den Markt der Geschäftskunden zu ermöglichen, werden die Parteien verpflichtet, neuen Wettbewerbern bis zu 15 % der auf einer Verbindung angebotenen Sitze freizuhalten. Dieses Sitzplatzkontingent kann von dem Wettbewerber erworben werden, um seinen Kunden eine größere Flexibilität bei Hin- und Rückflügen anzubieten. Die Möglichkeit für den Wettbewerber, sich am Vielfliegerprogramm der Lufthansa/AuA zu beteiligen, zielt ebenfalls darauf ab, seine Attraktivität insbesondere für Geschäftskunden zu erhöhen.
- (112) Aufgrund des hohen Anteils an Umsteigepassagieren ist es für einen neuen Wettbewerber wichtig, auch Zugang zum Markt von Transferpassagieren zu bekommen. Zu diesem Zweck können sie mit Lufthansa/AuA ein Interline-Abkommen schließen, das auf Antrag des neuen Wettbewerbers eine besondere Prorata-Vereinbarung einschließt. Die Konditionen dieser besonderen Prorata-Vereinbarung müssen Vereinbarungen entsprechen, die die Parteien mit anderen Partnern ihrer Allianz oder dritten Luftfahrtgesellschaften in Bezug auf die in Rede stehende Strecke eingegangen sind.
- (113) Auf kürzeren Strecken zwischen Österreich und Deutschland kann im begrenzten Umfang Wettbewerb auch durch kombinierte Verkehrsleistungen gefördert werden. Auf Antrag von Eisenbahn- oder Straßentransportunternehmen schließen die beteiligten Unternehmen Vereinbarungen über kombinierte Verkehrsleistungen ab, denen zufolge sie Beförderungsdienstleistungen auf den von ihnen betriebenen Strecken zwischen Österreich und Deutschland als Teil einer multimodalen Strecke anbieten.
- (114) Die Kommission hat sich vergewissert, dass es auf der Grundlage dieser Auflagen mehrere an einem Marktzutritt auf wichtigen Strecken ernsthaft interessierte Wettbewerber gibt und dass diese die notwendigen Flugrechte erhalten können. Dies stellt ein wichtiges Element dar, das der Kommission eine Freistellung der Kooperation nach Artikel 81 Absatz 3 EG Vertrag ermöglicht. Sollten sich diese tatsächlichen Umstände ändern, so könnte sich die Kommission veranlasst sehen, im Sinne des Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 die Freistellung zurückzunehmen oder abzuändern.

- (115) Die Parteien haben aus eigener Initiative heraus erklärt, sich schon vor einer Freistellung durch die Kommission gegenüber potenziellen Wettbewerbern an die oben beschriebenen Auflagen zu halten. Auf dieser Basis ist es mittlerweile zu Marktzutritt gekommen. Seit 2001 fliegt Adria Airways zweimal täglich auf der Strecke Wien-Frankfurt während die Air Alps die Strecke Wien-Stuttgart bedient. Zwei weitere mittel- und osteuropäische Fluggesellschaften haben ein ernsthaftes Interesse bekundet, nach der Freistellung auf zwei weiteren wichtigen Strecken zwischen Österreich und Deutschland in den Markt einzutreten. Auf der Basis der Verpflichtungszusagen der Parteien ist eine neue österreichische Fluggesellschaft gegründet worden, mit dem Ziel ab Herbst 2002 auf einer Reihe von Strecken zwischen Österreich und Deutschland zu fliegen.
- (116) Angesichts der Vielzahl von Auflagen und der Geltungsdauer der Freistellung ist es erforderlich, dass die Parteien der Kommission regelmäßig Informationen übermitteln, anhand deren sie sich von der Einhaltung der Bedingungen überzeugen kann —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN

Artikel 1

Gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag und Artikel 53 Absatz 3 EWR-Abkommen werden Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 53 Absatz 1 EWR-Abkommen für die am 10. Dezember 1999 geschlossene Kooperationsvereinbarung zwischen der Deutschen Lufthansa AG (Lufthansa) und der Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) für den Zeitraum 10. Dezember 1999 bis 31. Dezember 2005 für nicht anwendbar erklärt.

Artikel 2

Die Freistellung nach Artikel 1 ist mit den im Anhang aufgeführten Auflagen verbunden. Diese Auflagen gelten für alle Strecken, die die Parteien im Nachbarschaftsverkehr zwischen Deutschland und Österreich bedienen. Die Auflagen sind für die beteiligten Unternehmen und deren Tochtergesellschaften, Rechtsnachfolger und Bevollmächtigte verbindlich. Die Unternehmen sind ebenfalls verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass ihre Tochtergesellschaften, Rechtsnachfolger und Bevollmächtigten die Auflagen einhalten.

Artikel 3

- (1) Bis zum Ende der Freistellung nach Artikel 1 haben AuA und Lufthansa der Kommission folgende Auskünfte zu erteilen:
- Detaillierte Informationen zu den angewandten Tarifen auf allen Strecken, auf denen die Parteien im Nachbarschaftsverkehr im Wettbewerb mit anderen Gesellschaften stehen, die Direktflüge anbieten;
 - detaillierte Informationen zur Umsetzung der Verpflichtung, Tarifreduzierungen auf drei weitere Strecken des Nachbarschaftsverkehrs weiterzugeben;
 - eine Aufstellung aller Verträge und Vereinbarungen, die die Parteien mit Wettbewerbern im Nachbarschaftsverkehr bezüglich Zeitnischen, Vielfliegerprogrammen, Sitzplatzkontingenten, interlining, und inter-modalen Verkehr abgeschlossen haben;

- d) Informationen über die Tarifentwicklung auf allen Strecken im Nachbarschaftsverkehr zwischen Österreich und Deutschland;
- e) eine Aufstellung der von AuA und Lufthansa auf den nach Passagieraufkommen zehn wichtigsten Strecken durchgeführten täglichen Frequenzen und die monatlich insgesamt von den Parteien angebotene Kapazität;
- f) Informationen zum Stand der Umsetzung der von den Parteien vorgesehenen Kostensenkungspläne.

(2) Informationen zu Absatz 1 Buchstaben a) und b) müssen der Kommission innerhalb einer Woche nach Bekanntmachung der Tarife mitgeteilt werden. Informationen zu Absatz 1 Buchstaben c) bis f) sind der Kommission am Ende jeder Sommerflugplanperiode zu erteilen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

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

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

Brüssel, den 5. Juli 2002

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission

ANHANG

AUFLAGEN

1. Auflagen in Bezug auf Zeitnischen

Austrian Airlines und Lufthansa („die beteiligten Unternehmen“) werden verpflichtet, einer von ihnen unabhängigen Gesellschaft, die zum Zeitpunkt der Anmeldung keine Luftverkehrsdienstleistungen zwischen Österreich und Deutschland erbringt („Neuer Anbieter“), und die eine neue Nonstop-Verkehrsverbindung auf einer oder mehreren Strecken zwischen österreichischen und deutschen Städten („Neuanbieterstrecke oder -strecken“) aufnehmen möchte, unter den nachstehend beschriebenen Bedingungen Zeitnischen (Slots) zur Verfügung zu stellen. Nonstop-Verbindungen im Sinne dieser Verpflichtungserklärung schließen auch mit ein und demselben Flugzeug bediente Strecken mit Zwischenstops ein, die in Österreich, Deutschland oder einem Drittland beginnen und/oder enden, bei denen mindestens ein Nonstop-Flug zwischen Österreich und Deutschland enthalten ist.

Die beteiligten Unternehmen werden verpflichtet, einem neuen Anbieter auf der von ihm gewählten Strecke Slots zur Verfügung zu stellen. In jedem Fall wird zumindest ein Slot-Paar abgegeben. Die Parteien sind verpflichtet auf einer jeweiligen Strecke neuen Anbietern insgesamt bis zu 40 % der von den Parteien zum Zeitpunkt der Anmeldung für diese Strecke genutzten Slots zur Verfügung zu stellen. Vorher von den beteiligten Unternehmen freiwillig zur Verfügung gestellte Slots werden allerdings in diese 40 % eingerechnet.

Die dem neuen Anbieter zur Verfügung gestellten Slots weichen höchstens 45 Minuten von dem Zeitpunkt ab, den der neue Anbieter wünscht, und ermöglichen im Fall einer Zwischenlandung die Abfertigung des Flugzeugs innerhalb von 90 Minuten, sofern die beteiligten Unternehmen in dem fraglichen Zeitraum über Slots verfügen.

Der neue Anbieter muss die Slots für die von ihm beabsichtigte Verbindung spätestens sechs Wochen vor der IATA-Slotkonferenz für die Flugperiode, in der er den Betrieb seiner Strecke aufnehmen möchte, eindeutig schriftlich beantragen. Ein neuer Anbieter ist nur dann berechtigt, Slots aufgrund dieser Verpflichtungszusage zu erhalten, wenn er nachweisen kann, dass alle Bemühungen fehlgeschlagen sind, die er in zumutbarer Weise unternommen hat, um in dem normalen Slot-Zuteilungsverfahren auf der anschließenden Slotkonferenz (einschließlich Neuzuteilungen von Slots durch den Koordinator nach dem Slot-Rückgabetermin) zum Zuge zu kommen. In dem gesamten Zeitraum (zwischen dem schriftlichen Antrag und dem Ende der entsprechenden IATA-Flugperiode) wahrt der neue Anbieter auf den betroffenen Flughäfen Transparenz bei der Slotnutzung („open book policy“). Im regulären Slot-Zuteilungsverfahren erhaltene Slots werden jenen Slots zugerechnet, zu deren Erhalt der neue Anbieter aufgrund dieser Verpflichtungserklärung berechtigt ist, sofern nicht mehr als 60 % der Flugverbindungen auf den betroffenen Strecken auf die beiden beteiligten Unternehmen entfallen. Die Slot-Anträge gemäß diesem Abschnitt gelten nur für eine Flugperiode. Hat ein neuer Anbieter den Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke nicht oder nur mit weniger Verbindungen als geplant aufgenommen, oder möchte er eine zusätzliche Flugverbindung auf dieser Strecke einrichten, gelten die in diesem Abschnitt niedergelegten Anforderungen für sämtliche Anträge auf zusätzliche Zeitnischen in einer nachfolgenden Flugperiode.

Auf allen Strecken zwischen Deutschland und Österreich die zumindest auf einer Seite die Flughäfen Frankfurt oder Wien einschließen, werden die dem neuen Anbieter überlassenen Slots ausschließlich für den Flugbetrieb mit Flugzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von mindestens 46 Sitzen verwendet. Diese Bedingung gilt nicht für andere Strecken zwischen den beiden Mitgliedstaaten oder falls der neue Anbieter den Flugbetrieb vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Freistellungsentscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* aufgenommen hat.

Möchte ein neuer Anbieter für den Betrieb einer Strecke zwischen Österreich und Deutschland ein Flugzeug benutzen, dessen Heimatflughafen in einem Drittland liegt, kann er gemäß den hier niedergelegten Bestimmungen (einschließlich der Begrenzungen im Hinblick auf die Zahl der für eine bestimmte Strecke zur Verfügung gestellten Slots) auch Slots für die Nutzung von Flugverbindungen von und zu diesem Drittland erhalten, um das betreffende Flugzeug zu Beginn oder am Ende des Flugbetriebs bereitzustellen („technische Slots“). Die beteiligten Unternehmen sind nur dann zur Bereitstellung dieser technischen Slots verpflichtet, wenn der neue Anbieter, der diese Slots beantragt, und/oder sein Lizenznehmer zum Zeitpunkt des Antrags weniger als drei tägliche Flugverbindungen zwischen dem betroffenen Flughafen und dem Drittlandsflughafen betreiben. Ferner werden die beteiligten Unternehmen verpflichtet, dass die zur Verfügung gestellten technischen Slots nicht mehr als 180 Minuten von dem Zeitpunkt abweichen, den der neue Anbieter wünscht, sofern sie in dem fraglichen Zeitraum über Slots verfügen.

Betreibt der neue Anbieter eine Strecke zwischen einem Drittland und einem zu einer Neuanbieterstrecke gehörigen Flughafen (Drittlandsdienst), und reduziert er die Zahl der Flugverbindungen auf dieser Drittlandsstrecke oder stellt den Betrieb auf dieser Strecke ein, muss er die zuvor für den Drittlandsdienst verwendeten Slots für die von ihm in Betrieb genommenen Strecken zwischen Österreich und Deutschland verwenden. Er gibt genauso viele der ihm zur Verfügung gestellten Slots zurück, wie er vorher für die Drittlandsverbindung verwendet hatte.

Beschließt ein neuer Anbieter, dem Slots im Rahmen des hier beschriebenen Verfahrens zur Verfügung gestellt wurden, den Betrieb auf der geplanten Strecke nicht aufzunehmen oder auf weniger Verbindungen zu beschränken, unterrichtet er die beteiligten Unternehmen unverzüglich und gibt ihnen die Slots zurück. Stellt ein neuer Anbieter den Betrieb auf der Strecke ein oder muss er den Betrieb aus anderen Gründen aufgeben (z. B. Missbrauch), unterrichtet er die beteiligten Unternehmen unverzüglich und gibt ihnen die Slots zurück. Als Einstellung der Flugverbindung auf einer Neuanbieterstrecke im Sinne dieses Abschnitts durch den neuen Anbieter und seine Tochtergesellschaften gilt eine Nutzung von weniger als 80 % der für die Strecke zur Verfügung stehenden Slots während der Flugperiode, für die die Slots zur Verfügung gestellt waren, soweit diese Nicht-Nutzung nicht durch die in Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 oder anderen Verordnungen, durch die diese Verordnung geändert oder ersetzt wird, gerechtfertigt ist.

Unterrichtet der neue Anbieter die beteiligten Unternehmen in einer zu späten Phase der Flugplanperiode, so dass die beteiligten Unternehmen die zurückgegebenen Zeitnischen aufgrund der Bestimmungen des Artikels 10 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 nicht mit sofortiger Wirkung nutzen können, oder nach Ablauf der Frist gemäß Artikel 10 Absatz 4 und vor dem tatsächlichen Beginn der neuen Flugplanperiode, sind die beteiligten Unternehmen berechtigt, von dem neuen Anbieter die Abgabe vergleichbarer Slots zu verlangen. Ist aus irgendwelchem Grund der neue Anbieter hierzu nicht in der Lage, können die beteiligten Unternehmen versuchen, die Nichtnutzung der überlassenen Zeitnischen gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zu begründen.

Um zu gewährleisten, dass die von den beteiligten Unternehmen zur Verfügung gestellten Slots in der in diesen Auflagen vorgesehenen Weise verwendet werden, sehen die beteiligten Unternehmen und der Anbieter vertraglich vor, dass die beteiligten Unternehmen die Verwendung der Slots überwachen dürfen. Die beteiligten Unternehmen unterrichten die Kommission über das hierfür vorgesehene Verfahren.

Die von den beteiligten Unternehmen gemäß dieser Auflage zur Verfügung gestellten Slots werden ohne Gegenleistung abgegeben.

2. Verpflichtungen in Bezug auf die Zahl der Flugverbindungen

Die beteiligten Unternehmen sind verpflichtet, für mindestens vier aufeinanderfolgende IATA-Flugperioden einschließlich der Flugperiode, in der der neue Anbieter den Betrieb auf einer bestimmten Strecke aufnimmt, keine zusätzlichen Flugverbindungen auf dieser Strecke aufzunehmen.

3. Verpflichtungen in Bezug auf Tarife

Reduzieren die beteiligten Unternehmen den veröffentlichten Tarif für eine Neuanbieterstrecke, nehmen sie eine (prozentual) gleich hohe Tarifverringerung auf drei anderen Strecken zwischen Österreich und Deutschland vor, auf denen kein anderer Anbieter mit ihnen konkurriert. Diese Verpflichtung gilt nur so lange, wie die Tarifverringerung auf der Neuanbieterstrecke aufrechterhalten wird. Veröffentlichte Tarife im Sinne dieser Verpflichtungserklärung sind die geltenden IATA-Tarife, über die öffentliche Preisdatenbank der ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) in die computergestützten Reservierungssysteme eingegebene Tarife der Fluggesellschaften sowie über das Internet vertriebene, für die Allgemeinheit bestimmte Flugpreise.

Die drei vergleichbaren Strecken zwischen Österreich und Deutschland, auf denen die beteiligten Unternehmen gleichwertige Rabatte anbieten müssen, werden wie folgt bestimmt: Die beteiligten Unternehmen wählen zwei Strecken aus den fünf Flugverbindungen zwischen Österreich und Deutschland aus, die der Neuanbieterstrecke vom Passagieraufkommen her am nächsten kommen und auf denen sie keinen Konkurrenten haben. Für die Wahl der dritten Strecke gilt lediglich die Bedingung, dass sie nur von den beteiligten Unternehmen beflogen wird.

Diese Verpflichtung gilt nicht in jenen Ausnahmefällen, in denen die beteiligten Unternehmen der Kommission nachweisen können, dass die Preisverringerungen auf einer bestimmten Strecke auf Voraussetzungen zurückzuführen sind, wie zum Beispiel eine Kostenreduzierung, die in keinem Zusammenhang mit der Konkurrenz durch den neuen Anbieter stehen.

4. Verpflichtungen betreffend die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten („Blocked Space Agreements“)

Auf Antrag des neuen Anbieters schließen die beteiligten Unternehmen für die von ihm betriebene(n) Strecke(n) Vereinbarungen über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten ab, falls er weniger Flugverbindungen anbietet als die beteiligten Unternehmen.

Eine solche Vereinbarung bezieht sich auf eine feste Zahl von Sitzplätzen (festes Kontingent) und gilt für mindestens eine vollständige IATA-Flugplanperiode. Die Zahl der von einer solchen Vereinbarung erfassten Sitze beträgt höchstens 15 % der auf einer bestimmten Verbindung angebotenen Sitze, keinesfalls aber weniger als zwölf oder mehr als fünfundzwanzig Sitze in einem Flugzeug. Der Neuanbieter trägt das finanzielle Risiko für die von der Freihaltvereinbarung erfassten Sitze zur Gänze.

5. Verpflichtungen in Bezug auf Interlining

Auf Antrag des neuen Anbieters schließen die beteiligten Unternehmen mit ihm für die von ihm betriebene(n) Strecke(n) eine Interlining-Vereinbarung ab, sofern der neue Anbieter nicht bereits Interlining-Vereinbarungen mit ihnen geschlossen hat.

Für eine solche Interlining-Vereinbarung gelten folgende Einschränkungen:

- a) Sie gelten nur für die Tarife der ersten Klasse, der Businessklasse und der Touristenklasse;
- b) Berechnungsgrundlage sind die von den beteiligten Unternehmen veröffentlichten Preise für Einzelstreckenflüge bei Ausgabe eines Einzelflugsscheins bzw. die Hälfte des von den beteiligten Unternehmen veröffentlichten Preises für Hin- und Rückflug bei Ausgabe eines Flugscheins für Hin- und Rückflug;

- c) die Vereinbarung gilt lediglich für die Beförderung von Passagieren, die ausschließlich zwischen den beiden Flughäfen der Neuanbieterstrecke fliegen;
- d) für die Interlining-Vereinbarung gelten die MITA-Regeln und/oder geschäftsübliche Konditionen;
- e) sie eröffnen dem neuen Anbieter oder Reisebüros die Möglichkeit, einen Hin- und Rückflug anzubieten, bei dem eine Strecke mit einem Flug der beteiligten Unternehmen und eine Strecke mit einem Flug des neuen Anbieters absolviert wird.

Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Sitzplätzen in den entsprechenden Tarifklassen sind die beteiligten Unternehmen verpflichtet, einen Fluggast zu befördern, der sich im Besitz eines von dem neuen Anbieter ausgestellten Flugscheins für eine Neuanbieterstrecke befindet. Um Missbräuche zu vermeiden, sind die beteiligten Unternehmen berechtigt, von dem neuen Anbieter oder dem Passagier gegebenenfalls die positive Differenz zwischen dem von ihnen verlangten Flugpreis und dem von dem neuen Anbieter in Rechnung gestellten Flugpreis zu verlangen. Liegt der Tarif des neuen Anbieters unter dem Wert des von dem beteiligten Unternehmen aufgegebenen Flugscheins, sind die beteiligten Unternehmen berechtigt, Flugscheine lediglich bis zu jenem Gegenwert zu indossieren, der dem von dem neuen Anbieter in Rechnung gestellten Preis entspricht. Die neuen Anbieter kommen in den Genuss des gleichen Rechtsschutzes, falls der von den beteiligten Unternehmen in Rechnung gestellte Flugpreis unter dem Wert des von dem neuen Anbieter ausgestellten Flugscheins liegt.

Eine gemäß diesem Abschnitt eingegangene Interlining-Vereinbarung für eine bestimmte Flugstrecke eines neuen Anbieters erlischt, sobald der neue Anbieter den Flugbetrieb auf dieser Strecke einstellt.

Auf Antrag des neuen Anbieters schließen die beteiligten Unternehmen mit diesem eine besondere Prorata-Vereinbarung für Flüge, deren wirklicher Herkunfts- und Zielort entweder in Deutschland oder in Österreich und/oder außerhalb dieser beiden Länder liegt, die Konditionen sind denen vergleichbar, die für Prorata-Vereinbarungen mit anderen der gleichen Allianz zugehörigen oder dritten Luftfahrtgesellschaften in Bezug auf die in Rede stehende Strecke eingegangen werden. Im Fall einer besonderen Prorata-Vereinbarung über internationale Umsteigeverbindungen gilt diese Zusage lediglich für Strecken, auf denen das Passagieraufkommen im internationalen Umsteigeverkehr mehr als 35 % des gesamten Passagieraufkommens auf der Neuanbieterstrecke ausmacht.

6. Verpflichtungen in Bezug auf Vielfliegerprogramme

Falls der neue Anbieter nicht an einem der Vielfliegerprogramme der beteiligten Unternehmen beteiligt ist oder über ein vergleichbares Vielfliegerprogramm verfügt, ermöglichen die beteiligten Unternehmen dem neuen Anbieter auf dessen Antrag hin die Beteiligung an ihrem gemeinsamen Vielfliegerprogramm für die von ihm betriebene(n) Flugstrecke(n). Die Vereinbarung mit dem neuen Anbieter erfolgt zu vernünftigen, nicht diskriminierenden Konditionen, die auch einen Ausgleich für etwaige Kosten der beteiligten Unternehmen einschließen.

Stellt der neue Anbieter den Flugbetrieb auf einer seiner neuen Strecken ein, erlischt auch der gemäß diesem Abschnitt eingegangene Vertrag in Bezug auf diese Strecke.

7. Verpflichtungen in Bezug auf Leistungen im intermodalen Verkehr

Auf Antrag einer Gesellschaft, die Verkehrsleistungen im Schienenverkehr oder einer anderen Form des Landverkehrs zwischen Österreich und Deutschland erbringt („Partner im intermodalen Verkehr“), schließen die beteiligten Unternehmen eine Vereinbarung über intermodale Verkehrsleistungen ab, derzufolge sie Beförderungsdienstleistungen auf den von ihnen betriebenen Strecken zwischen Österreich und Deutschland als Teil einer multimodalen Strecke anbieten, die auch einen Landtransportabschnitt durch einen Partner des intermodalen Verkehrs einschließt („Leistung im intermodalen Verkehr“).

Vereinbarungen im intermodalen Verkehr gemäß diesem Abschnitt werden nach den MITA-Gundsätzen (einschließlich des Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) und zu normalen geschäftsüblichen Konditionen geschlossen.

Die beteiligten Unternehmen akzeptieren die vollständige Anrechnung von Prorata Konditionen, wie sie von MITA Mitgliedern angewendet werden, auch auf Strecken, auf denen lediglich Schienenverkehrsleistungen erbracht werden. Falls das Schienenverkehrsunternehmen die Anmeldung eines Kilometerbetrags, einer Ortsbestimmung, oder eines Anschlussflugpreises benötigt, werden die beteiligten Unternehmen bei der IATA einen entsprechenden Antrag nach dem üblichen IATA Verfahren einreichen.

Auf Antrag eines potenziellen Partners im intermodalen Verkehr werden sich die beteiligten Unternehmen nach bestem Gewissen um eine Vereinbarung zu Konditionen bemühen, die den den anderen Partnern im intermodalen Verkehr gewährten vergleichbar sind, sofern die erforderlichen Anforderungen insbesondere im Blick auf Sicherheit, Qualität, Schadensversicherung und Haftungsgrenzen erfüllt sind. Die Konditionen einer solchen Vereinbarung haben Vorrang vor den allgemeinen Verpflichtungen gemäß diesem Abschnitt.

8. Dauer der Freistellung und der Auflagen

Die Auflagen gelten ab dem Zeitpunkt, an dem die Kommission die Freistellungsentscheidung gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 getroffen hat. Sie erlöschen mit dem Tag, an dem die Freistellung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag unwirksam wird.

Für den Fall, dass die Kommission die Freistellung der Zusammenarbeitsvereinbarung nach Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag gemäß Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 oder aufgrund einer gleichlautenden Bestimmung etwaiger Folgeverordnungen widerruft, dass die Freistellung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG Vertrag für nichtig erklärt wird oder dass die beteiligten Unternehmen die angemeldeten Zusammenarbeitsvereinbarungen kündigen, sind die Auflagen ab dem Tag des Widerrufs, der Nichtigkeitserklärung der Freistellungsentscheidung bzw. der Kündigung der Vereinbarung nichtig. In diesem Fall haben die beteiligten Unternehmen auch das Recht, die Rückgabe aller Slots zu fordern, die aufgrund dieser Verpflichtungszusagen einer Fluggesellschaft überlassen wurden, welche die Slots zum Zeitpunkt des Widerrufs, der Nichtigkeitserklärung der Freistellungsentscheidung bzw. der Kündigung der Vereinbarung zum Betrieb von Flugstrecken zwischen Österreich und Deutschland nutzt. Ferner haben die beteiligten Unternehmen das Recht, Vereinbarungen über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten, Interlining, Vielfliegerprogramme oder Vereinbarungen im intermodalen Verkehr zu kündigen, die aufgrund dieser Verpflichtungserklärung abgeschlossen wurden.

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**vom 9. September 2002****zur Festlegung überarbeiteter Umweltkriterien zur Vergabe des EG-Umweltzeichens für Lampen und zur Änderung der Entscheidung 1999/568/EG***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 3310)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2002/747/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juli 2000 zur Revision des gemeinschaftlichen Systems zur Vergabe eines Umweltzeichens ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 kann das Umweltzeichen für Produkte vergeben werden, deren Merkmale wesentlich zu Verbesserungen in wichtigen Umweltfragen beitragen können.
- (2) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 sind spezifische Kriterien für die Vergabe des Umweltzeichens nach Produktgruppen festzulegen.
- (3) Die Verordnung sieht ferner vor, dass die Überprüfung der Kriterien zur Vergabe des Umweltzeichens sowie der Beurteilungs- und Prüfanforderungen in Bezug auf diese Kriterien rechtzeitig vor Ende der Geltungsdauer der für jede Produktgruppe angegebenen Kriterien erfolgt. Im Anschluss an die Überprüfung ist ein Vorschlag zur Verlängerung, Streichung oder Änderung vorzulegen.
- (4) Die Umweltkriterien gemäß der Entscheidung 1999/568/EG der Kommission vom 27. Juli 1999 zur Festlegung der Umweltkriterien für die Vergabe des EG-Umweltzeichens an Lampen ⁽²⁾ sind aufgrund der Entwicklungen auf dem Markt zu überarbeiten. Gleichzeitig sollten der Gültigkeitszeitraum dieser Entscheidung und die Definition der Produktgruppe geändert werden.
- (5) Eine neue Entscheidung der Kommission sollte verabschiedet werden, in der die spezifischen Umweltkriterien für diese Produktgruppe festgelegt werden, die für einen Zeitraum von vier Jahren Gültigkeit haben werden.
- (6) Es ist angemessen, sowohl die durch diese Entscheidung festgelegten neuen Kriterien als auch die durch die Entscheidung 1999/568/EG festgelegten Kriterien für einen begrenzten Zeitraum von höchstens zwölf Monaten gleichzeitig gelten zu lassen, um den Unternehmen, die vor dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Entscheidung für ihre Produkte das Umweltzeichen erhalten oder beantragt haben, genügend Zeit zu geben, die Produkte den neuen Kriterien anzupassen.
- (7) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen stützen sich auf die vorläufigen Kriterien des durch

Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 eingesetzten Ausschusses für das Umweltzeichen der Europäischen Union.

- (8) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Um das Umweltzeichen der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1980/2000 zu erhalten, muss eine Lampe der Produktgruppe „Lampen“ gemäß Artikel 2 angehören und den Umweltkriterien im Anhang dieser Entscheidung entsprechen.

Artikel 2

- (1) Die Produktgruppe „Lampen“ umfasst

„Lampen mit einseitigem Anschluss“: sämtliche Allgebrauchslampen mit einseitigem Bajonett-, Schraub- oder Stiftsockel. Die Lampen müssen für die üblichen Spannungen des öffentlichen Versorgungsnetzes geeignet sein.

„Lampen mit zweiseitigem Anschluss“: sämtliche Allgebrauchslampen mit Anschlüssen an beiden Seiten. Dazu gehören vor allem sämtliche geradlinigen Leuchtstoffröhren. Die Lampen müssen für die üblichen Spannungen des öffentlichen Versorgungsnetzes geeignet sein.

- (2) Folgende Arten von Lampen sind nicht dieser Produktgruppe zuzurechnen: Kompaktleuchtstoffröhren mit induktivem Vorschaltgerät, Projektionslampen, Fotolampen und Solarienröhren.

Artikel 3

Zu verwaltungstechnischen Zwecken erhält die Produktgruppe „Lampen“ den Produktgruppenschlüssel „008“.

Artikel 4

Artikel 3 der Entscheidung 1999/568/EG erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Die Definition der Produktgruppe und deren spezifische Umweltkriterien gelten bis zum 31. August 2003.“

⁽¹⁾ ABl. L 237 vom 21.9.2000, S. 1.⁽²⁾ ABl. L 216 vom 14.8.1999, S. 18.

Artikel 5

Diese Entscheidung gilt vom 1. September 2002 bis zum 31. August 2005. Falls bis 31. August 2005 keine überarbeiteten Kriterien verabschiedet worden sind, gilt diese Entscheidung bis 31. August 2006.

Die Hersteller von in die Produktgruppe „Lampen“ fallenden Produkten, an die das Umweltzeichen bereits vor dem 1. September 2002 vergeben worden ist, dürfen dieses Umweltzeichen weiterhin bis zum 31. August 2003 führen.

Den Herstellern von in die Produktgruppe „Lampen“ fallenden Produkten, die das Umweltzeichen bereits vor dem 1. September 2002 beantragt haben, kann das Umweltzeichen gemäß den Bedingungen der Entscheidung 1999/568/EG

verliehen werden. In diesen Fällen kann das Umweltzeichen bis 31. August 2003 verwendet werden.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 9. September 2002

Für die Kommission
Margot WALLSTRÖM
Mitglied der Kommission

ANHANG

RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der Festlegung der Kriterien verbundene Ziele

Mit diesen Kriterien sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Reduzierung der mit dem Energieverbrauch verbundenen Umweltschäden und -risiken (Erwärmung der Erdatmosphäre, Versauerung, Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen) durch Verringerung des Energieverbrauchs;
- Minderung der mit dem Einsatz von Ressourcen sowohl bei der Herstellung als auch bei der Behandlung/Entsorgung von Leuchtmitteln verbundenen Umweltschäden und -risiken durch Verlängerung ihrer durchschnittlichen Lebensdauer;
- Reduzierung von mit dem Einsatz von Quecksilber verbundenen Umweltschäden und -risiken durch Verringerung der Gesamt-Quecksilberemissionen während der Lebensdauer eines Leuchtmittels.

Zudem fördern die Kriterien die Anwendung vorbildlicher Verfahrensweisen (optimale Nutzung der Umweltressourcen) und stärken das Umweltbewusstsein der Verbraucher. Die mit diesen Kriterien vorgegebenen Werte sollen gewährleisten, dass das Umweltzeichen für Leuchtmittel vergeben wird, deren Herstellung die Umwelt weniger belastet.

Anforderungen in Bezug auf Beurteilung und Prüfung

Die spezifischen Anforderungen im Hinblick auf die Beurteilung und Prüfung sind unter dem jeweiligen Kriterium angegeben. Die Prüfung sollte von entsprechend zugelassenen Laboratorien oder von Laboratorien, die die allgemeinen Anforderungen der Norm EN ISO 17025 erfüllen und über die fachliche Kompetenz zur Durchführung der einschlägigen Prüfungen verfügen, vorgenommen werden.

Sofern der Antragsteller bei der für die Beurteilung des Antrags zuständigen Stelle Erklärungen, Unterlagen, Prüfberichte von Analysen oder andere Nachweise einreichen muss, um die Übereinstimmung mit den Kriterien nachzuweisen, können diese vom Antragsteller und/oder seinem/seinen Lieferanten und/oder ihrem/ihrer Lieferanten usw. stammen. Die für die Beurteilung des Antrags zuständige Stelle kann unabhängige Prüfungen durchführen.

Den zuständigen Stellen wird empfohlen, bei der Prüfung von Anträgen und bei der Überwachung der Einhaltung der Kriterien der Anwendung anerkannter Umweltmanagementsysteme wie EMAS oder EN ISO 14001 Rechnung zu tragen (Anmerkung: Die Anwendung solcher Systeme ist nicht zwingend vorgeschrieben.)

KRITERIEN

1. Energieeffizienz, Lebensdauer, Lichtstromverhältnis und Quecksilbergehalt

Einseitig gesockelte Leuchtmittel müssen den folgenden Anforderungen entsprechen:

	Einseitig gesockelt mit integriertem Vorschaltgerät (Kompaktleuchtstofflampen)	Einseitig gesockelt ohne integriertes Vorschaltgerät (Lampen mit Stiftsockel)
Energieeffizienz	Klasse A	Klasse A oder B
Lebensdauer	über 10 000 Stunden	über 10 000 Stunden
Lichtstromverhältnis	über 70 % bei 10 000 Stunden	über 80 % bei 9 000 Stunden
Durchschnittlicher Quecksilbergehalt	maximal 4,0 mg	maximal 4,0 mg

Beidseitig gesockelte Leuchtmittel müssen den folgenden Anforderungen entsprechen:

	Beidseitig gesockelt, normale Lebensdauer	Beidseitig gesockelt, lange Lebensdauer
Energieeffizienz	Klasse A	Klasse A
Lebensdauer	über 12 500 Stunden	über 20 000 Stunden
Lichtstromverhältnis	über 90 % bei 12 500 Stunden	über 90 % bei 20 000 Stunden
Durchschnittlicher Quecksilbergehalt	maximal 5,0 mg	maximal 8,0 mg

Hinweis: Die Energieeffizienz muss der Definition im Anhang IV der Richtlinie 98/11/EG der Kommission vom 27. Januar 1998 zur Durchführung der Richtlinie 92/75/EWG des Rates betreffend die Energieetikettierung für Haushaltslampen ⁽¹⁾ entsprechen.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss einen Prüfbericht vorlegen, aus dem hervorgeht, dass die Energieeffizienz, die Lebensdauer und das Lichtstromverhältnis des Leuchtmittels nach den in der Norm EN 50285 angegebenen Prüfanweisungen ermittelt wurden. Im Bericht müssen Angaben zur Energieeffizienz, zur Lebensdauer und zum Lichtstromverhältnis des Leuchtmittels erfolgen. Falls die Prüfung der Lebensdauer noch nicht abgeschlossen ist, kann die auf der Verpackung angegebene Betriebsdauer akzeptiert werden, bis die Prüfergebnisse vorliegen. Das Ergebnis der Prüfung muss jedoch innerhalb von zwölf Monaten nach Beantragung des Umweltzeichens mitgeteilt werden.

Der Antragsteller muss einen Prüfbericht vorlegen, aus dem hervorgeht, dass der Quecksilbergehalt unter Verwendung der nachfolgend beschriebenen Methode ermittelt wurde. Der Bericht muss Angaben zum durchschnittlichen Quecksilbergehalt enthalten, der wie folgt errechnet wurde: Bestimmung an zehn Lampen, Streichung des höchsten und des niedrigsten gemessenen Werts, anschließend Errechnung des arithmetischen Mittels der restlichen acht Werte.

Der Quecksilbergehalt wird mittels folgender Prüfmethode bestimmt: Zunächst werden die Kunststoffteile und die zugehörige Elektronik von der Bogenentladungsröhre entfernt. Die Zuleitungsdrähte werden so nah wie möglich an der Glasdichtung abgeschnitten. Die Röhre wird unter einen Abzug gelegt und in Stücke geschnitten. Anschließend werden die Stücke in eine ausreichend große, robuste Plastikflasche mit Schraubverschluss gesetzt, und eine Porzellan-Kugel von 1 Zoll Durchmesser sowie 25 ml hochreine, konzentrierte Salpetersäure (70 %) werden hinzugefügt. Die Flasche wird geschlossen und einige Minuten geschüttelt, damit die Röhre in kleine Teilchen zerfällt. Dabei wird der Verschluss regelmäßig gelockert, damit kein Überdruck entsteht. Den Inhalt der Flasche lässt man 30 Minuten unter regelmäßigem Umrühren reagieren. Danach wird der Inhalt der Flasche durch ein säurebeständiges Filterpapier gefiltert und in einem 100-ml-Messkolben aufgefangen. Anschließend wird Kaliumdichromat zugegeben, bis die Endkonzentration des Chroms bei 1 000 ppm liegt. Der Kolben wird nun mit reinem Wasser aufgefüllt. Es werden entsprechende Standardlösungen über einen Konzentrationsbereich bis zu 200 ppm Quecksilber hergestellt. Die Lösungen werden mittels Flammenatomabsorption bei einer Wellenlänge von 253,7 nm mit eingeschalteter Untergrundkorrektur analysiert. Aus den erhaltenen Ergebnissen und dem bekannten Lösungsvolumen kann der ursprüngliche Quecksilbergehalt des Leuchtmittels errechnet werden. Die zuständige Stelle kann Änderungen der Einzelheiten des Prüfverfahrens zustimmen, wenn diese aus technischen Gründen erforderlich sind. Sie sind dann durchgängig anzuwenden.

2. Ein-/Ausschaltvorgänge

Bei Kompaktleuchtstofflampen muss die Zahl der Ein-/Ausschaltzyklen mehr als 20 000 betragen.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss einen Prüfbericht vorlegen, aus dem hervorgeht, dass die Zahl der Ein-/Ausschaltvorgänge für eine Kompaktleuchtstofflampe in einem Versuch mit schnellen Schaltwechseln (0,5 Minuten EIN, 4,5 Minuten AUS) und nach den Prüfanweisungen für die Lebensdauer, auf die in der Norm EN 50285 verwiesen wird, ermittelt wurde. In dem Bericht muss die Zahl der erreichten Ein-/Ausschaltvorgänge angegeben sein, bei denen 50 % der geprüften Kompaktleuchtstofflampen die Anforderungen an die Lebensdauer der Lampe erfüllen, auf die in der Norm EN 50285 verwiesen wird.

3. Farbwiedergabeindex

Der Farbwiedergabeindex (Ra) des Leuchtmittels muss mehr als 80 betragen.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss einen Prüfbericht vorlegen, aus dem hervorgeht, dass der Farbwiedergabeindex des Leuchtmittels nach den Prüfanweisungen ermittelt wurde, auf die in der IBK-Norm/Veröffentlichung 29/2 verwiesen wird. Im Bericht muss der Farbwiedergabeindex des Leuchtmittels angegeben werden.

4. Flammschutzmittel

a) Kunststoffteile mit einem Gewicht von mehr als 5 g dürfen keine der folgenden Flammschutzmittel enthalten:

Bezeichnung	CAS-Nr.
Decabromdiphenyl	13654-09-6
Monobromdiphenylether	101-55-3
Dibromdiphenylether	2050-47-7
Tribromdiphenylether	49690-94-0
Tetrabromdiphenylether	40088-47-9
Pentabromdiphenylether	32534-81-9

⁽¹⁾ ABl. L 71 vom 10.3.1998, S. 1.

Bezeichnung	CAS-Nr.
Hexabromdiphenylether	36483-60-0
Heptabromdiphenylether	68928-80-3
Octabromdiphenylether	32536-52-0
Nonabromdiphenylether	63936-56-1
Decabromdiphenylether	1163-19-5
Chlorparaffine mit einer Kettenlänge von 10 bis 13 C-Atomen, Chlorgehalt > 50 Masse-%	85535-84-8

b) Kunststoffteile mit einem Gewicht von mehr als 5 g dürfen weder flammenhemmende Substanzen enthalten noch Zubereitungen, die Stoffe enthalten, denen nach der Richtlinie 67/548/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe (*) und ihren späteren Änderungen zum Zeitpunkt der Antragstellung einer der folgenden Gefahrensätze (oder eine Kombination dieser Gefahrensätze) zugeordnet ist:

- R45 (Kann Krebs erzeugen)
- R46 (Kann vererbare Schäden verursachen)
- R50 (Sehr giftig für Wasserorganismen)
- R51 (Giftig für Wasserorganismen)
- R52 (Giftig für Wasserorganismen)
- R53 (Kann in Gewässern längerfristig schädliche Wirkungen haben)
- R60 (Kann die Fortpflanzungsfähigkeit beeinträchtigen)
- R61 (Kann das Kind im Mutterleib schädigen)

Beurteilung und Überprüfung: Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diesen Anforderungen entspricht.

5. Verpackung

Lamine und Verbundkunststoffe dürfen nicht verwendet werden.

Bei *einseitig gesockelten Leuchtmitteln* müssen alle Verpackungen aus Pappe mindestens 65 (Masse-) % recyceltes Material enthalten.

Bei *beidseitig gesockelten Leuchtmitteln* müssen alle Verpackungen aus Pappe mindestens 80 (Masse-) % recyceltes Material enthalten.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diesen Anforderungen entspricht.

6. Hinweise für Benutzer

Das Produkt muss mit sachdienlichen Hinweisen zur umweltgerechten Verwendung für den Benutzer verkauft werden. Insbesondere gilt:

- a) Hinweise (Piktogramme oder Ähnliches) auf der Verpackung müssen den Verbraucher auf die geeignete Entsorgungsart und die entsprechenden rechtlichen Vorschriften aufmerksam machen.
- b) Bei einseitig gesockelten Leuchtmitteln: Leuchtmittel, die nicht für die Verwendung mit Dimmern geeignet sind, müssen entsprechend gekennzeichnet werden; weiterhin sind Größe und Form des Leuchtmittels im Vergleich zu einer herkömmlichen Glühlampe auf der Verpackung anzugeben.
- c) Bei beidseitig gesockelten Leuchtmitteln: Angaben auf der Verpackung müssen darauf hinweisen, dass sich die Umweltfreundlichkeit des Leuchtmittels bei Verwendung eines elektronischen Hochfrequenzvorschaltgeräts verbessert.
- d) Auf der Verpackung des Produkts muss angegeben sein, dass weitere Informationen zu dem Umweltzeichen auf der Website <http://europa.eu.int/ecolabel> zu finden sind.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diesen Anforderungen entspricht, und bei der für die Beurteilung des Antrags zuständigen Stelle ein Exemplar der Verpackung einreichen.

7. Informationen, die auf dem Umweltzeichen erscheinen

Feld 2 des Umweltzeichens muss folgenden Text enthalten:

„Hohe Energieeffizienz
Lange Lebensdauer“.

(*) ABl. 196 vom 16.8.1967, S. 1.

Wenn das Leuchtmittel kein Quecksilber enthält, können im Feld 2 des Umweltzeichens entsprechende Angaben erfolgen.

Beurteilung und Prüfung: Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt dieser Anforderung entspricht, und bei der für die Beurteilung des Antrags zuständigen Stelle eine Kopie des Umweltzeichens, wie es auf der Verpackung und/oder auf dem Produkt erscheint, einreichen.
