

# Publicatieblad

## van de Europese Unie

L 50



Uitgave  
in de Nederlandse taal

### Wetgeving

52e jaargang  
21 februari 2009

Inhoud

I *Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is*

VERORDENINGEN

Verordening (EG) nr. 145/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit .....	1
★ Verordening (EG) nr. 146/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2076/2005 wat betreft de invoer van visserijproducten uit Kameroen <sup>(1)</sup> .....	3
★ Verordening (EG) nr. 147/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 houdende afbakening van de zones van bestemming voor de restituties of de heffingen bij uitvoer en voor bepaalde uitvoercertificaten in de sector granen en rijst (Gecodificeerde versie) .....	5
★ Verordening (EG) nr. 148/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 tot intrekking van elf achterhaalde verordeningen op het gebied van het gemeenschappelijk visserijbeleid .....	10
★ Verordening (EG) nr. 149/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 214/2001 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1255/1999 van de Raad ten aanzien van interventie maatregelen op de markt voor magere melkpoeder .....	12
★ Verordening (EG) nr. 150/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 619/2008 tot opening van een permanente inschrijving voor de vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten .....	19
★ Verordening (EG) nr. 151/2009 van de Commissie van 20 februari 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 619/2008 tot opening van een permanente inschrijving voor de vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten .....	20

II Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is

BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

**Raad**

2009/149/EG:

- ★ **Besluit van de Raad van 27 november 2008 inzake de ondertekening van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten** ..... 21

Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten ..... 22

**Commissie**

2009/150/EG:

- ★ **Beschikking van de Commissie van 25 januari 2006 betreffende steunmaatregel C 54/03 (ex N 194/02) die de Bondsrepubliek Duitsland voornemens is te verlenen met betrekking tot een restitutiemechanisme verbonden aan de invoering van een tolheffing voor vrachtwagens die Duitse autosnelwegen gebruiken (Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 89) (1)** ..... 30

2009/151/EG:

- ★ **Beschikking van de Commissie van 20 februari 2009 tot wijziging van bijlage II bij Beschikking 79/542/EEG van de Raad wat betreft de vermelding voor Botswana in de lijst van derde landen of delen daarvan waaruit de invoer van bepaalde soorten vers vlees in de Gemeenschap is toegestaan (Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 1031) (1)** ..... 45

---

**Rectificaties**

- ★ **Rectificatie van Richtlijn 2008/88/EG van de Commissie van 23 september 2008 tot wijziging van Richtlijn 76/768/EEG van de Raad inzake cosmetische producten met het oog op de aanpassing van de bijlagen II en III aan de technische vooruitgang (PB L 256 van 24.9.2008)** ..... 52

- ★ **Rectificatie van Richtlijn 2006/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 betreffende de bewaring van gegevens die zijn gegenereerd of verwerkt in verband met het aanbieden van openbaar beschikbare elektronische communicatiediensten of van openbare communicatienetwerken en tot wijziging van Richtlijn 2002/58/EG (PB L 105 van 13.4.2006)** ..... 52

---

**Bericht aan de lezer** (zie bladzijde 3 van de omslag)



(1) Voor de EER relevante tekst

## I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EG) Nr. 145/2009 VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

**tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”<sup>(1)</sup>),

Gelet op Verordening (EG) nr. 1580/2007 van de Commissie van 21 december 2007 tot vaststelling van bepalingen voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 2200/96, (EG) nr. 2201/96 en (EG) nr. 1182/2007 van de Raad in de sector groenten en fruit<sup>(2)</sup>, en met name op artikel 138, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

Bij Verordening (EG) nr. 1580/2007 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XV, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 138 van Verordening (EG) nr. 1580/2007 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 21 februari 2009.

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

Voor de Commissie

Jean-Luc DEMARTY

Directeur-generaal Landbouw en plattelandsontwikkeling

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 350 van 31.12.2007, blz. 1.

## BIJLAGE

## Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen <sup>(1)</sup>	Forfaitaire invoerwaarde
0702 00 00	IL	129,4
	JO	62,0
	MA	42,1
	TN	132,6
	TR	82,6
	ZZ	89,7
0707 00 05	JO	161,3
	MA	77,9
	MK	147,9
	TR	164,7
	ZZ	138,0
0709 90 70	JO	239,8
	MA	71,3
	TR	125,2
	ZZ	145,4
0709 90 80	EG	94,1
	ZZ	94,1
0805 10 20	EG	45,6
	IL	55,3
	MA	50,4
	TN	47,6
	TR	61,5
	ZZ	52,1
0805 20 10	IL	144,4
	MA	84,5
	TR	73,0
	ZZ	100,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	75,3
	IL	94,8
	JM	95,1
	MA	69,5
	PK	50,6
	TR	60,8
	ZZ	74,4
	ZZ	74,4
0805 50 10	EG	81,5
	MA	44,0
	TR	61,0
	ZZ	62,2
0808 10 80	CA	89,7
	CL	67,7
	CN	83,1
	MK	25,7
	US	107,9
	ZZ	74,8
0808 20 50	AR	103,4
	CL	73,7
	CN	73,7
	US	112,7
	ZA	109,7
	ZZ	94,6

<sup>(1)</sup> Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

**VERORDENING (EG) Nr. 146/2009 VAN DE COMMISSIE****van 20 februari 2009****tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2076/2005 wat betreft de invoer van visserijproducten uit Kameroen****(Voor de EER relevante tekst)**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

aan de controles uit hoofde van het Gemeenschapsrecht. Kameroen is momenteel opgenomen in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2076/2005.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 853/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende vaststelling van specifieke hygiënevoorschriften voor levensmiddelen van dierlijke oorsprong <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 9,Gelet op Verordening (EG) nr. 854/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende vaststelling van specifieke voorschriften voor de organisatie van de officiële controles van voor menselijke consumptie bestemde producten van dierlijke oorsprong <sup>(2)</sup>, en met name op artikel 16,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 854/2004 bepaalt dat producten van dierlijke oorsprong alleen mogen worden ingevoerd uit een derde land of een deel van een derde land dat op een overeenkomstig die verordening opgestelde lijst staat.
- (2) Verordening (EG) nr. 2076/2005 van de Commissie van 5 december 2005 houdende vaststelling van overgangsregelingen voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 853/2004, (EG) nr. 854/2004 en (EG) nr. 882/2004 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup> bepaalt, in afwijking van artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 854/2004, dat de lidstaten onder bepaalde voorwaarden de invoer van visserijproducten mogen toestaan uit derde landen die zijn opgenomen in bijlage II bij die verordening.
- (3) In bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2076/2005 zijn die derde landen opgenomen waar tot dusver geen communautaire inspectie heeft plaatsgehadt om de hygiënische omstandigheden te controleren en na te gaan of de controles door de bevoegde autoriteiten gelijkwaardig zijn

- (4) Een communautaire inspectie in 2003 in Kameroen heeft ernstige tekortkomingen aan het licht gebracht ten aanzien van de hygiëne bij de verwerking van visserijproducten en het vermogen van de bevoegde autoriteiten van dat derde land om betrouwbare controles op visserijproducten uit te voeren. Kameroen is bijgevolg niet in staat de vereiste garanties te bieden dat de omstandigheden waaronder de visserijproducten verkregen zijn, ten minste gelijkwaardig zijn aan die welke gelden voor de productie en het in de handel brengen van visserijproducten in de Gemeenschap. Na de inspectie heeft Kameroen de uitvoer van visserijproducten naar de EU gestaakt.
- (5) Sinds 2004 heeft de bevoegde autoriteit in Kameroen de Gemeenschap geen informatie verstrekt over vooruitgang bij de uitvoering van corrigerende maatregelen om de in 2003 vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. In 2008 heeft Kameroen het aanbod van een communautaire inspectie op het terrein geweigerd met het argument dat geen Kameroense visserijondernemingen of vaartuigen op de korte termijn voornemens zijn visserijproducten naar de EU uit te voeren.
- (6) De invoer in de Gemeenschap van visserijproducten uit Kameroen mag daarom niet langer worden toegestaan.
- (7) Verordening (EG) nr. 2076/2005 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (8) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2076/2005 wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze verordening.

<sup>(1)</sup> PB L 139 van 30.4.2004, blz. 55; gerectificeerd in PB L 226 van 25.6.2004, blz. 22.

<sup>(2)</sup> PB L 139 van 30.4.2004, blz. 206; gerectificeerd in PB L 226 van 25.6.2004, blz. 83.

<sup>(3)</sup> PB L 338 van 22.12.2005, blz. 83.

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

*Voor de Commissie*  
Androulla VASSILIOU  
*Lid van de Commissie*

---

BIJLAGE  
„BIJLAGE II

**Lijst van derde landen en gebieden waaruit de invoer van visserijproducten in welke vorm ook voor menselijke consumptie mag worden toegestaan**

AO — ANGOLA  
AZ — AZERBEIDZJAN <sup>(1)</sup>  
BJ — BENIN  
CG — REPUBLIEK CONGO <sup>(2)</sup>  
ER — ERITREA  
IL — ISRAËL  
MM — MYANMAR  
SB — SALOMONSEILANDEN  
SH — SINT-HELENA  
TG — TOGO

---

<sup>(1)</sup> Uitsluitend invoer van kaviaar.

<sup>(2)</sup> Uitsluitend invoer van visserijproducten die op zee zijn gevangen, diepgevroren en van een eindverpakking voorzien.”

---

## VERORDENING (EG) Nr. 147/2009 VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

**houdende afbakening van de zones van bestemming voor de restituties of de heffingen bij uitvoer en voor bepaalde uitvoercertificaten in de sector granen en rijst**

(Gecodificeerde versie)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”) <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 170 in combinatie met artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 2145/92 van de Commissie van 29 juli 1992 houdende nieuwe afbakening van de zones van bestemming voor de restituties of de heffingen bij uitvoer en voor bepaalde uitvoercertificaten in de sector granen en rijst <sup>(2)</sup> is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd <sup>(3)</sup>. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van deze verordening te worden overgegaan.
- (2) De zones van bestemming die dienen voor de vaststelling van de restituties of de heffingen bij uitvoer in de sector granen en rijst, moeten worden afgebakend.

- (3) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Beheerscomité voor de gemeenschappelijke organisatie van de landbouwmarkten,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De zones van bestemming die dienen voor de vaststelling van de restituties of de heffingen bij uitvoer zijn voor de in deel I, onder a), b) en c), en deel II, onder a) en b), van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1234/2007 bedoelde producten aangegeven in bijlage I bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Verordening (EEG) nr. 2145/92 wordt ingetrokken.

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

*Artikel 3*

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

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

Voor de Commissie

De voorzitter

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 214 van 30.7.1992, blz. 20.

<sup>(3)</sup> Zie bijlage II.

## BIJLAGE I

**Zone I**

a) Marokko

Algerije

Tunisië

b) Egypte

Israël

Libanon

Syrië

Turkije

Westelijke Sahara

c) Libië

**Zone II**

a) Noorwegen

Faeröer

IJsland

b) Rusland (Noord)

Belarus

**Zone III**

a) Bosnië en Herzegovina

Kroatië

Gebieden van het vroegere Joegoslavië met uitzondering van Slovenië, Kroatië en Bosnië en Herzegovina

b) Albanië

c) Rusland (Zuid)

Armenië

Georgië

Azerbeidzjan

Republiek Moldavië

Oekraïne

Kazachstan

Kirgizië

Oezbekistan

Tadzjikistan

Turkmenistan

**Zone IV**

a) Mexico

Landen en gebieden van Midden-Amerika (andere dan ACS)

b) Grote en Kleine Antillen (andere dan ACS, Puerto Rico. en LGO) en Bermuda

c) Landen en gebieden van Zuid-Amerika (kust van de Atlantische Oceaan) (andere dan LGO)

d) Landen en gebieden van Zuid-Amerika (kust van de Stille Oceaan)

**Zone V**

Zuid-Afrika

**Zone VI**

Landen en gebieden van het Arabische schiereiland

Jordanië

Irak

Iran

**Zone VII**

a) Afghanistan

Pakistan

India (met inbegrip van Sikkim)

Nepal

Sri Lanka

Bangladesh

Myanmar

Bhutan

Eilanden van de Indische Oceaan (andere dan ACS en LGO)

b) Thailand

Cambodja

Laos



Japan	Guinee-Bissau
Indonesië	Equatoriaal-Guinea
Maleisië	Guyana
Filipijnen	Haiti
c) Andere landen en gebieden van Azië en van Oceanië (andere dan LGO)	Jamaica
Australië	Kenia
Nieuw-Zeeland	Kiribati
	Lesotho
	Liberia
<b>Zone VIII</b>	Madagaskar
a) (ACS-staten)	Malawi
Angola	Mali
Antigua en Barbuda	Mauritius
Bahama's	Mauritanië
Barbados	Mozambique
Belize	Namibië
Benin	Niger
Botswana	Nigeria
Burkina Faso	Uganda
Burundi	Papoea-Nieuw-Guinea
Kameroen	Dominicaanse Republiek
Kaapverdië	Rwanda
Centraal-Afrikaanse Republiek	Saint Kitts en Nevis
Comoren (met uitzondering van Mayotte)	Saint Vincent en de Grenadines
Congo	Saint Lucia
Ivoorkust	Salomonseilanden
Djibouti	Samoa
Dominica	Sao Tomé en Príncipe
Ethiopië	Senegal
Fiji	Seychellen
Gabon	Sierra Leone
Gambia	Somalië
Ghana	Sudan
Grenada	Suriname
Guinee	Swaziland

---

Tanzania	Mayotte
Tsjaad	Nederlandse Antillen
Togo	Aruba
Tonga	Groenland
Trinidad en Tobago	Anguilla
Tuvalu	Caymaneilanden
Vanuatu	Falklandeilanden
Democratische Republiek Congo	South Georgia en de zuidelijke Sandwicheilanden
Zambia	Turks- en Caicoseilanden
Zimbabwe	Britse Maagdeneilanden
b) (LGO)	Montserrat
Frans-Polynesië	Pitcairneilanden
Nieuw-Caledonië en onderhorigheden	Sint-Helena en onderhorigheden
Wallis en Futuna	Britse zuidpoolgebieden
Franse zuidelijke en zuidpoolgebieden	Brits gebied in de Indische Oceaan
Saint-Pierre en Miquelon	

---

## BIJLAGE II

**Ingetrokken verordening met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan**

Verordening (EEG) nr. 2145/92 van de Commissie  
(PB L 214 van 30.7.1992, blz. 20)

Verordening (EG) nr. 3304/94 van de Commissie  
(PB L 341 van 30.12.1994, blz. 48)

uitsluitend artikel 1, lid 2

Verordening (EG) nr. 1950/2005 van de Commissie  
(PB L 312 van 29.11.2005, blz. 18)

uitsluitend artikel 3

Verordening (EG) nr. 1996/2006 van de Commissie  
(PB L 398 van 30.12.2006, blz. 1)

uitsluitend artikel 2

## BIJLAGE III

**Concordantietabel**

Verordening (EEG) nr. 2145/92	De onderhavige verordening
Artikel 1, eerste alinea	Artikel 1
Artikel 1, tweede alinea	—
—	Artikel 2
Artikel 2, eerste alinea	Artikel 3
Artikel 2, tweede alinea	—
Bijlage	Bijlage I
—	Bijlage II
—	Bijlage III

**VERORDENING (EG) Nr. 148/2009 VAN DE COMMISSIE**

**van 20 februari 2009**

**tot intrekking van elf achterhaalde verordeningen op het gebied van het gemeenschappelijk visserijbeleid**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op de Akte van toetreding van Spanje en Portugal, en met name op artikel 175,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3117/85 van de Raad van 4 november 1985 tot vaststelling van de algemene voorschriften voor de toekenning van compenserende vergoedingen voor sardines <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 4,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2847/93 van de Raad van 12 oktober 1993 tot invoering van een controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid <sup>(2)</sup>, en met name op artikel 3, lid 4, en artikel 21, leden 3 en 4,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2406/96 van de Raad van 26 november 1996 houdende vaststelling van gemeenschappelijke handelsnormen voor bepaalde visserijproducten <sup>(3)</sup>, en met name op artikel 2, lid 3,

Gelet op Verordening (EG) nr. 104/2000 van de Raad van 17 december 1999 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector visserijproducten en producten van de aquacultuur <sup>(4)</sup>, en met name op artikel 25, artikel 27, lid 6, en artikel 37,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het transparanter maken van de communautaire regelgeving is een essentieel onderdeel van de strategie voor betere regelgeving die de communautaire instellingen ten uitvoer leggen. In deze context is het dienstig besluiten die geen reëel effect meer hebben uit de actieve regelgeving te verwijderen.

(2) De volgende verordeningen met betrekking tot het gemeenschappelijk visserijbeleid zijn achterhaald, hoewel zij formeel nog steeds van kracht zijn:

- Verordening (EEG) nr. 3459/85 van de Commissie van 6 december 1985 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen voor de toekenning van compenserende vergoedingen voor sardines uit de Atlantische Oceaan <sup>(5)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien in de basisregelgeving wijzigingen zijn aangebracht die onverenigbaar zijn met de toepassing van dat besluit,

- Verordening (EEG) nr. 254/86 van de Commissie van 4 februari 1986 tot vaststelling van de toepassingsbepalingen inzake de geleidelijke afschaffing van de kwantitatieve beperkingen voor uit Spanje herkomstige conserven van sardines en van tonijn die in de lidstaten, met uitzondering van Spanje en Portugal, van toepassing zijn <sup>(6)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij betrekking had op een overgangsperiode die afgelopen is,

- Verordening (EEG) nr. 3599/90 van de Commissie van 13 december 1990 inzake het compenseren van het nadeel dat is veroorzaakt door de stopzetting in 1989 van de visserij op tong door de vaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren <sup>(7)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij alleen op het jaar 1989 betrekking had,

- Verordening (EEG) nr. 3863/91 van de Commissie van 16 december 1991 tot vaststelling van de voor bepaalde kustgebieden van het Verenigd Koninkrijk geldende minimummaat voor het in de handel brengen van krabben <sup>(8)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien in de basisregelgeving wijzigingen zijn aangebracht die onverenigbaar zijn met de toepassing van dat besluit,

- Verordening (EG) nr. 897/94 van de Commissie van 22 april 1994 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 2847/93 van de Raad met betrekking tot de proefprojecten inzake permanente positiebepaling van communautaire vissersvaartuigen <sup>(9)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien in de basisregelgeving wijzigingen zijn aangebracht die onverenigbaar zijn met de toepassing van dat besluit,

- Verordening (EG) nr. 1419/96 van de Commissie van 22 juli 1996 tot vaststelling van het bedrag van de steun voor de particuliere opslag van pijlintkvis *Loligo patagonica* <sup>(10)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien in de basisregelgeving wijzigingen zijn aangebracht die onverenigbaar zijn met de toepassing van dat besluit,

- Verordening (EG) nr. 2378/1999 van de Commissie van 9 november 1999 tot rectificatie van Verordening (EG) nr. 1282/1999 betreffende de toekenning van de compenserende vergoeding aan de producentenorganisaties voor in de periode van 1 oktober tot en met 31 december 1998 aan de verwerkende industrie geleverde tonijn <sup>(11)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij alleen op het jaar 1998 betrekking had,

<sup>(1)</sup> PB L 297 van 9.11.1985, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 261 van 20.10.1993, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 334 van 23.12.1996, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB L 17 van 21.1.2000, blz. 22.

<sup>(5)</sup> PB L 332 van 10.12.1985, blz. 16.

<sup>(6)</sup> PB L 31 van 6.2.1986, blz. 13.

<sup>(7)</sup> PB L 350 van 14.12.1990, blz. 50.

<sup>(8)</sup> PB L 363 van 31.12.1991, blz. 1.

<sup>(9)</sup> PB L 104 van 23.4.1994, blz. 18.

<sup>(10)</sup> PB L 182 van 23.7.1996, blz. 11.

<sup>(11)</sup> PB L 287 van 10.11.1999, blz. 12.

- Verordening (EG) nr. 1103/2000 van de Commissie van 25 mei 2000 betreffende de toekenning van de compenserende vergoeding aan de producentenorganisaties voor in de periode van 1 juli tot en met 30 september 1999 aan de verwerkende industrie geleverde tonijn <sup>(1)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij alleen op het jaar 1999 betrekking had,
- Verordening (EG) nr. 1702/2000 van de Commissie van 31 juli 2000 inzake de stopzetting van de visserij op kabeljauw door vaartuigen die de vlag van Spanje voeren <sup>(2)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij van toepassing was op quotumtoewijzingen voor het jaar 2000,
- Verordening (EG) nr. 585/2001 van de Commissie van 26 maart 2001 betreffende de toekenning van de compenserende vergoeding aan de producentenorganisaties voor in de periode van 1 januari tot en met 31 maart 2000 aan de verwerkende industrie geleverde tonijn <sup>(3)</sup>. Die verordening heeft niet langer effect aangezien zij alleen op het jaar 2000 betrekking had,
- Verordening (EG) nr. 2496/2001 van de Commissie van 19 december 2001 betreffende de toekenning van de compenserende vergoeding aan de producentenorganisaties voor in de periode van 1 januari tot en met 31 maart 2001 aan de verwerkende industrie geleverde tonijn <sup>(4)</sup>. Die verordening heeft niet langer

effect aangezien zij alleen op het jaar 2001 betrekking had.

- (3) Ter wille van de rechtszekerheid en de duidelijkheid moeten de in overweging 2 vermelde verordeningen worden ingetrokken.
- (4) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité van beheer voor de visserij en de aquacultuur,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

##### In te trekken verordeningen

De Verordeningen (EEG) nr. 3459/85, (EEG) nr. 254/86, (EEG) nr. 3599/90, (EEG) nr. 3863/91, (EG) nr. 897/94, (EG) nr. 1419/96, (EG) nr. 2378/1999, (EG) nr. 1103/2000, (EG) nr. 1702/2000, (EG) nr. 585/2001 en (EG) nr. 2496/2001 worden ingetrokken.

#### Artikel 2

##### Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

Voor de Commissie

Joe BORG

Lid van de Commissie

<sup>(1)</sup> PB L 125 van 26.5.2000, blz. 18.

<sup>(2)</sup> PB L 195 van 1.8.2000, blz. 21.

<sup>(3)</sup> PB L 86 van 27.3.2001, blz. 8.

<sup>(4)</sup> PB L 337 van 20.12.2001, blz. 25.

## VERORDENING (EG) Nr. 149/2009 VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 214/2001 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1255/1999 van de Raad ten aanzien van interventie maatregelen op de markt voor mageremelkpoeder

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”) <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 43 juncto artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op grond van artikel 1, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 kan steun voor openbare interventie ten aanzien van mageremelkpoeder worden toegekend.
- (2) Bij Verordening (EG) nr. 214/2001 van de Commissie <sup>(2)</sup> zijn de uitvoeringsbepalingen met betrekking tot openbare interventie ten aanzien van mageremelkpoeder vastgesteld.
- (3) Naar aanleiding van nieuwe regelingen en op grond van de opgedane ervaring moeten de uitvoeringsbepalingen betreffende interventie maatregelen op de markt voor mageremelkpoeder worden gewijzigd en zo nodig vereenvoudigd.
- (4) Aangezien bij artikel 10, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 een nieuwe norm met betrekking tot het eiwitgehalte van mageremelkpoeder is vastgesteld (minstens 34,0 gewichtspercenten op de vetvrije droge stof), moet de definitie van het voor steun in aanmerking komende product worden gewijzigd.
- (5) Krachtens artikel 13, lid 1, onder d), in samenhang met artikel 18, lid 2, onder e), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 mag de hoeveelheid mageremelkpoeder

die via openbare interventie tegen een vaste prijs wordt aangekocht, niet groter zijn dan een aangeboden hoeveelheid van 109 000 ton voor de periode 1 maart-31 augustus.

- (6) Met het oog op de inachtneming van het maximum van 109 000 ton dient te worden voorzien in een bedenktijd waarbinnen, in afwachting van een besluit over de offertes, met name met betrekking tot hangende offertes bijzondere maatregelen kunnen worden genomen. Eventuele maatregelen bestaan in het sluiten van de interventie, het toepassen van een toewijzingspercentage en het afwijzen van hangende offertes. De maatregelen vergen snel ingrijpen en de Commissie moet in staat worden gesteld om onverwijld alle vereiste maatregelen te nemen. Om rekening te houden met de feestdagen in april 2009 en om de inachtneming van de tegen een vaste prijs aan te kopen maximumhoeveelheid van 109 000 ton te waarborgen, moet een afwijking worden vastgesteld met betrekking tot de data voor indiening van offertes.
- (7) Om te voorkomen dat de ingediende offertes worden ingetrokken, dient in het kader van deze verordening een voldoende hoge zekerheid, ten bedrage van 5 EUR per 100 kg, te worden gesteld door alle inschrijvers.
- (8) Aangezien de particuliere opslag van mageremelkpoeder bij Verordening (EG) nr. 1152/2007 van de Raad <sup>(3)</sup> is afgeschaft, moeten de verwijzingen naar die regeling worden geschrapt.
- (9) Om te voorkomen dat kleine resthoeveelheden in de opslagplaatsen achterblijven, dienen resterende hoeveelheden van minder dan 5 000 kg te worden aangeboden aan de inschrijvers aan wie is toegewezen.
- (10) Verordening (EG) nr. 214/2001 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (11) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Beheerscomité voor de gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten,

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 37 van 7.2.2001, blz. 100.

<sup>(3)</sup> PB L 258 van 4.10.2007, blz. 3.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Verordening (EG) nr. 214/2001 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 wordt vervangen door:

*„Artikel 1*

Bij deze verordening worden met betrekking tot interventie op de markt voor in artikel 10, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad (\*) bedoeld magere melkpoeder, de uitvoeringsbepalingen vastgesteld voor:

- a) aankoop tegen een vaste prijs als bedoeld in artikel 13, lid 1, onder d), in samenhang met artikel 18, lid 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 1234/2007;
- b) aankoop in het kader van een permanente openbare inschrijving als bedoeld in artikel 13, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1234/2007;
- c) verkoop van mageremelkpoeder uit de openbare opslag in het kader van een permanente openbare inschrijving.

(\*) PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.”.

2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. De interventiebureaus kopen slechts mageremelkpoeder dat aan artikel 10, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 en aan de leden 2 tot en met 7 van het onderhavige artikel voldoet en dat in de periode van 1 maart tot en met 31 augustus voor interventie wordt aangeboden.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

„2. De bevoegde autoriteiten controleren de kwaliteit van het mageremelkpoeder aan de hand van de in bijlage I bij de onderhavige verordening bedoelde analysemethoden en de overeenkomstig bijlage III bij de onderhavige verordening genomen monsters. Naar aanleiding van de controles moet worden vastgesteld dat het mageremelkpoeder behalve de in bijlage I, punt 4, onder b), van Richtlijn 2001/114/EG van de Raad (\*) genoemde, voor wijziging van het eiwitgehalte toegestane grondstoffen, geen andere producten bevat, met name in bijlage I bij de onderhavige verordening gedefinieerde karnemelk of wei.

Eventuele wijziging van het eiwitgehalte dient plaats te vinden in de vloeibare fase.

Met goedvinden van de Commissie kunnen de lidstaten echter voor bepaalde kwaliteitseisen en bepaalde erkende bedrijven een onder hun toezicht staand systeem voor zelfcontrole vaststellen.

(\*) PB L 15 van 17.1.2002, blz. 19.”.

3. Artikel 4, lid 1, tweede alinea, wordt vervangen door:

„In het certificaat zijn de in artikel 2, lid 6, onder a), b) en c), bedoelde gegevens opgenomen en een verklaring dat het mageremelkpoeder in een erkend bedrijf in de Gemeenschap uit magere melk is bereid en de eventuele wijziging van het eiwitgehalte heeft plaatsgevonden in de vloeibare fase, overeenkomstig artikel 10, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 1234/2007.”.

4. De titel van afdeling 2 wordt als volgt gewijzigd:

**„Afdeling 2**

**Procedure voor de aankoop tegen een vaste prijs”.**

5. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

- i) de tweede alinea wordt geschrapt;
- ii) er wordt een nieuwe alinea toegevoegd:

„Offertes die worden ingediend op een zaterdag, een zondag of een feestdag, worden beschouwd als offertes die het interventiebureau heeft ontvangen op de eerste werkdag na de dag van indiening.

Offertes die worden ingediend van 6 tot en met 13 april 2009, worden beschouwd als offertes die het interventiebureau heeft ontvangen op 14 april 2009.”;

b) lid 3, onder c), wordt vervangen door:

„c) het bewijs wordt geleverd dat de verkoper uiterlijk op de dag waarop de offerte is ontvangen, een zekerheid van 5 EUR per 100 kg heeft gesteld in de lidstaat waar de offerte is ingediend.”;

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

„5. Een offerte mag na de ontvangst ervan door het interventiebureau niet meer worden ingetrokken.”.

## 6. Artikel 6 wordt vervangen door:

*„Artikel 6*

De handhaving van de offerte, de levering van het magere melkpoeder aan de door het interventiebureau aangewezen opslagplaats binnen de in artikel 7, lid 2, van de onderhavige verordening genoemde termijn en de naleving van de in artikel 2 van de onderhavige verordening vastgestelde eisen vormen primaire eisen in de zin van artikel 20 van Verordening (EEG) nr. 2220/85 van de Commissie (\*).

(\*) PB L 205 van 3.8.1985, blz. 5.”.

## 7. Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

## a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. Na verificatie van de offerte geeft het interventiebureau op de vijfde werkdag na de datum van ontvangst van de verkoopofferte een leveringsbon af, tenzij de Commissie bijzondere maatregelen vaststelt overeenkomstig artikel 9 bis, lid 3.

In de gedateerde en genummerde leveringsbon worden de volgende gegevens vermeld:

- a) de te leveren hoeveelheid magere melkpoeder;
- b) de uiterste datum voor levering;
- c) de opslagplaats waar het magere melkpoeder moet worden geleverd.

Voor hoeveelheden die niet overeenkomstig artikel 9 bis, lid 1, zijn meegedeeld, wordt geen leveringsbon afgegeven.”;

## b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

„3. De in artikel 5, lid 3, onder c), bedoelde zekerheid wordt vrijgegeven zodra de verkoper de in de leveringsbon vermelde hoeveelheid binnen de in die bon bepaalde termijn heeft geleverd en nadat is geconstateerd dat aan de in artikel 2 vastgestelde eisen is voldaan.

Mageremelkpoeder dat niet aan de in artikel 2 vastgestelde eisen voldoet, wordt geweigerd en de zekerheid voor de geweigerde hoeveelheid wordt verbeurd.

4. Als dag van overname van het magere melkpoeder door het interventiebureau geldt de dag waarop de totale

in de leveringsbon genoemde hoeveelheid magere melkpoeder in de door het interventiebureau aangewezen opslagplaats wordt ingeslagen, met dien verstande dat als vroegste overnamedag geldt de dag volgende op die waarop de leveringsbon is afgegeven.”.

## 8. Artikel 8, lid 2, wordt geschrapt.

## 9. Het volgende artikel 9 bis wordt toegevoegd aan afdeling 2:

*„Artikel 9 bis*

1. Uiterlijk om 14.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) van elke maandag stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de hoeveelheden magere melkpoeder waarvoor in de voorafgaande week overeenkomstig artikel 5 een verkoopofferte is gedaan.

2. Zodra wordt geconstateerd dat de in artikel 5 bedoelde offertes in een bepaald jaar de hoeveelheid van 80 000 ton benaderen, stelt de Commissie de lidstaten in kennis van de datum met ingang waarvan zij de in lid 1 bedoelde informatie elke werkdag vóór 14.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) moeten meedelen voor de hoeveelheden magere melkpoeder die de vorige werkdag zijn aangeboden.

3. Met het oog op de inachtneming van de in artikel 13, lid 1, onder d), van Verordening (EG) nr. 1234/2007 genoemde maximumhoeveelheid neemt de Commissie, zonder raadpleging van het in artikel 195, lid 1, van die verordening bedoelde comité, een besluit tot:

- a) sluiting van de interventieaankoop tegen een vaste prijs;
- b) vaststelling van een percentage waarmee de totale hoeveelheid die op een bepaalde dag door elke verkoper is aangeboden, wordt verlaagd, wanneer aanvaarding van de volledige op die dag aangeboden hoeveelheid zou leiden tot overschrijding van de maximumhoeveelheid;
- c) in voorkomend geval, afwijzing van de offertes waarvoor geen leveringsbon is afgegeven.

In afwijking van artikel 5, lid 5, van de onderhavige verordening mag een verkoper wiens offerte slechts voor een verminderde hoeveelheid is aanvaard overeenkomstig het bepaalde onder b) van dit lid, besluiten zijn offerte in te trekken binnen vijf werkdagen vanaf de bekendmaking van de verordening tot vaststelling van het verminderingpercentage.”.



10. Artikel 11 wordt vervangen door:

*„Artikel 11*

1. Het interventiebureau kiest de opslagplaats die het dichtst ligt bij de plaats waar het mageremelkpoeder is opgeslagen.

Het interventiebureau kan evenwel binnen een afstand van 350 km een andere opslagplaats kiezen, voor zover deze keuze geen extra opslagkosten meebrengt.

Het interventiebureau kan een nog verder gelegen opslagplaats kiezen, wanneer deze keuze, met inachtneming van opslag- en vervoerkosten, tot geringere uitgaven leidt. In dit geval deelt het interventiebureau zijn keuze onverwijld aan de Commissie mee.

2. Wanneer het interventiebureau dat het mageremelkpoeder aankoopt, resorteert onder een andere lidstaat dan die waar het aangeboden mageremelkpoeder is opgeslagen, wordt voor de berekening van de in lid 1 bedoelde maximumafstand geen rekening gehouden met de afstand van de opslagplaats van de verkoper tot de grens van de lidstaat waaronder het aankopende interventiebureau resorteert.

3. Bij een grotere dan de in lid 1 vastgestelde maximumafstand worden de door het interventiebureau gedragen extra vervoerkosten vastgesteld op 0,05 EUR per ton en per km.”.

11. Artikel 13 wordt vervangen door:

*„Artikel 13*

Wanneer de Commissie besluit dat mageremelkpoeder moet worden aangekocht in het kader van een permanente openbare inschrijving overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 in samenhang met artikel 18, lid 2, onder e), van die verordening, en volgens de procedure van artikel 195, lid 2, van die verordening, zijn de artikelen 2, 3, 4, 10, 11 en 12 van de onderhavige verordening van toepassing, tenzij in deze afdeling anders is bepaald.”.

12. Artikel 14, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De termijn voor indiening van offertes voor de bijzondere inschrijvingen loopt af om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) op de derde dinsdag van elke maand behalve augustus, wanneer de termijn afloopt op de vierde dinsdag. Wanneer de betrokken dinsdag een feestdag is, loopt de termijn af op de laatste werkdag die daaraan voorafgaat, om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel).”.

13. Artikel 15, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

a) het bepaalde onder a) wordt vervangen door:

„a) zij betrekking heeft op mageremelkpoeder dat is vervaardigd in de periode van 31 dagen of, in voorkomend geval, vier weken voorafgaande aan de datum waarop de in artikel 14, lid 2, bedoelde termijn voor indiening van offertes verstrijkt.”;

b) het bepaalde onder d) wordt vervangen door:

„d) het bewijs wordt geleverd dat de inschrijver vóór het verstrijken van de termijn voor indiening van offertes een zekerheid van 5 EUR per 100 kg voor de betrokken inschrijving heeft gesteld in de lidstaat waar de offerte is ingediend.”.

14. Artikel 16 wordt vervangen door:

*„Artikel 16*

De handhaving van de offerte, de levering van het mageremelkpoeder aan de door het interventiebureau aangewezen opslagplaats binnen de in artikel 19, lid 3, van de onderhavige verordening genoemde termijn en de naleving van de in artikel 2 van de onderhavige verordening vastgestelde eisen vormen primaire eisen in de zin van artikel 20 van Verordening (EEG) nr. 2220/85.”.

15. Artikel 17, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Op grond van de voor elke inschrijving ontvangen offertes stelt de Commissie volgens de in artikel 195, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1234/2007 bedoelde procedure een maximumaankoop prijs vast.”.

16. Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Het interventiebureau geeft aan de inschrijvers aan wie is toegewezen, onverwijld een gedateerde en genummerde leveringsbon af, waarin de volgende gegevens zijn vermeld:

- a) de te leveren hoeveelheid;
- b) de uiterste datum voor levering van het mageremelkpoeder;
- c) de opslagplaats waar het mageremelkpoeder moet worden geleverd.

Voor hoeveelheden die niet overeenkomstig artikel 17, lid 1, zijn meegedeeld, wordt geen leveringsbon afgegeven.”;

- b) lid 4 wordt vervangen door:

„4. De in artikel 15, lid 3, onder d), bedoelde zekerheid wordt vrijgegeven zodra de verkoper de in de leveringsbon vermelde hoeveelheid binnen de in die bon bepaalde termijn heeft geleverd en nadat is geconstateerd dat aan de in artikel 2 vastgestelde eisen is voldaan.

Mageremelkpoeder dat niet aan de in artikel 2 vastgestelde eisen voldoet, wordt geweigerd en de zekerheid voor de geweigerde hoeveelheid wordt verbeurd.”.

17. Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. Op voorwaarde dat het mageremelkpoeder aan de in de artikel 2, leden 1, 2, 3, 5, 6 en 7, en artikel 15, lid 3, onder a), gestelde eisen blijkt te voldoen, betaalt het interventiebureau de inschrijver aan wie is toegewezen, de in artikel 15, lid 2, onder c), bedoelde prijs die in de offerte van de inschrijver is opgenomen, binnen een termijn die aanvangt op de 120e en afloopt op de 140e dag na de dag van overname van het mageremelkpoeder.”;

- b) lid 2 wordt geschrapt.

18. Artikel 22, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De termijn voor indiening van offertes voor de bijzondere inschrijvingen loopt af op de derde dinsdag van

elke maand om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel). In augustus evenwel loopt de termijn af op de vierde dinsdag om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) en in december op de tweede dinsdag om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel). Wanneer de betrokken dinsdag een feestdag is, loopt de termijn af op de laatste werkdag die daaraan voorafgaat, om 11.00 uur (plaatselijke tijd Brussel).”.

19. Artikel 24 quater wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 6 wordt vervangen door:

„6. Wanneer, nadat alle aangevraagde hoeveelheden zijn toegewezen, de nog in de opslagplaats resterende hoeveelheid minder dan 5 000 kg bedraagt, wordt deze resterende hoeveelheid door het interventiebureau aangeboden aan de inschrijvers aan wie reeds is toegewezen, te beginnen met degene die de hoogste prijs heeft geboden. De betrokken inschrijver krijgt de mogelijkheid de resterende hoeveelheid te kopen tegen dezelfde prijs als die waartegen hem reeds een hoeveelheid was toegewezen.”;

- b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„7. Uiterlijk op de derde werkdag van de week volgende op die van de bekendmaking van het in artikel 24 bis, lid 2, bedoelde besluit stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de naam en het adres van elke inschrijver die overeenkomt met het in artikel 24 bis, lid 1, bedoelde codenummer.”.

20. Aan artikel 24 sexies wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. Behoudens overmacht geldt dat, indien de inschrijver aan wie is toegewezen, niet heeft voldaan aan de in lid 2 van het onderhavige artikel vastgestelde eis, de in artikel 23, lid 3, onder c), bedoelde inschrijvingszekerheid wordt verbeurd en de verkoop van de betrokken hoeveelheden ongedaan wordt gemaakt.”.

21. Hoofdstuk III wordt geschrapt.

22. Hoofdstuk IV wordt geschrapt.

23. Bijlage I wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze verordening.

*Artikel 2*

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 maart 2009.

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

*Voor de Commissie*  
Mariann FISCHER BOEL  
*Lid van de Commissie*

---

## BIJLAGE

## „BIJLAGE I

## EISEN INZAKE DE SAMENSTELLING, KWALITEITSKENMERKEN EN ANALYSEMETHODEN

Parameters	Gehalte, kwaliteitskenmerk	Referentiemethode
Eiwitgehalte	Minimaal 34,0 % van de vetvrije droge stof	( <sup>1</sup> )
Vetgehalte	Ten hoogste 1,00 %	( <sup>1</sup> )
Vochtgehalte	Ten hoogste 3,5 %	( <sup>1</sup> )
Titreerbare zuurtegraad, uitgedrukt in 0,1 N natriumhydroxide	Ten hoogste 19,5 ml	( <sup>1</sup> )
Gehalte aan lactaten	Ten hoogste 150 mg/100 g	( <sup>1</sup> )
Additieven	Geen	( <sup>1</sup> )
Fosfataseproef	Negatief, d.w.z. gelijk aan of minder dan 350 milli-eenheden fosfataseactiviteit per liter gereconstitueerde melk	( <sup>1</sup> )
Oplosbaarheidscoëfficiënt	Ten hoogste 0,5 ml (24 °C)	( <sup>1</sup> )
Gehalte aan verbrande deeltjes	Maximaal 15,0 mg; dit betekent ten minste monster B	( <sup>1</sup> )
Gehalte aan micro-organismen	Maximaal 40 000 per gram	( <sup>1</sup> )
Colibacterieproef	Negatief in 0,1 g	( <sup>1</sup> )
Opsporing van karnemelk ( <sup>2</sup> )	Negatief ( <sup>3</sup> )	( <sup>1</sup> )
Opsporing van lebwei ( <sup>4</sup> )	Geen	( <sup>1</sup> )
Opsporing van zure wei ( <sup>4</sup> )	Geen	Door de bevoegde autoriteit goedgekeurde methode
Smaak en geur	Onberispelijk	( <sup>1</sup> )
Uiterlijk	Wit of enigermate gelige kleur, vrij van vuile en gekleurde deeltjes	( <sup>1</sup> )
Antibacteriële substanties	Negatief ( <sup>5</sup> )	( <sup>1</sup> )

(<sup>1</sup>) De toe te passen referentiemethoden zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 273/2008 van de Commissie (PB L 88 van 29.3.2008, blz. 1).

(<sup>2</sup>) Onder „karnemelk” wordt verstaan: het bijproduct van de vervaardiging van boter, verkregen na het karnen van de room en de afscheiding daaruit van de vaste vetstoffen.

(<sup>3</sup>) De afwezigheid van karnemelk kan worden vastgesteld door een onaangekondigde controle in het productiebedrijf, die ten minste eenmaal per week plaatsvindt, of door laboratoriumanalyse van het eindproduct; maximaal 69,31 mg PEDP per 100 g.

(<sup>4</sup>) Onder „wei” wordt verstaan: het bijproduct van de vervaardiging van kaas of caseïne door middel van het gebruik van zuren, stremsel en/of chemisch-fysische procedés.

(<sup>5</sup>) De voor de vervaardiging van het mageremelkpoeder gebruikte melk moet voldoen aan de in bijlage III, sectie IX, van Verordening (EG) nr. 853/2004 vastgestelde eisen.”

## VERORDENING (EG) Nr. 150/2009 VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

**houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 619/2008 tot opening van een permanente inschrijving voor de vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”) (1), en met name op artikel 161, lid 3, artikel 164, lid 2, onder b), en artikel 170, juncto artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 619/2008 van de Commissie (2) zijn regels vastgesteld voor de inschrijvingsprocedure tot vaststelling van de uitvoerrestituties voor natuurlijke boter in blokken van productcode ex 0405 10 19 9700, butteroil in recipiënten van productcode ex 0405 90 10 9000 en mageremelkpoeder van productcode ex 0402 10 19 9000.
- (2) Er moet een permanente inschrijving worden geopend voor de vaststelling van de uitvoerrestitutie voor de betrokken zuivelproducten. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 619/2008 wordt per maand een enkele inschrijvingsperiode vastgesteld. Om beter te kunnen inspelen op de slechtere situatie op de zuivelmarkt, moet de frequentie van de inschrijvingsperioden voor de vaststelling van de uitvoerrestituties worden opgetrokken tot tweemaal per maand.
- (3) Verordening (EG) nr. 619/2008 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(4) Aangezien er dringend behoefte is aan een doelmatige marktondersteunende maatregel, moet deze verordening in werking treden op de dag volgende op die van de bekendmaking ervan.

(5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Beheerscomité voor de gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 619/2008 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste alinea wordt de inleidende zin vervangen door:

„Elke inschrijvingsperiode begint om 13.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) op de dinsdag die voorafgaat aan de in de derde alinea vastgestelde einddatum, met de volgende uitzonderingen:”.

2. In de derde alinea wordt de inleidende zin vervangen door:

„Elke inschrijvingsperiode eindigt om 13.00 uur (plaatselijke tijd Brussel) op de eerste en de derde dinsdag van de maand, met de volgende uitzonderingen:”.

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

*Voor de Commissie*

Mariann FISCHER BOEL

*Lid van de Commissie*

(1) PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

(2) PB L 168 van 28.6.2008, blz. 20.

## VERORDENING (EG) Nr. 151/2009 VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

## houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 619/2008 tot opening van een permanente inschrijving voor de vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”) <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 161, lid 3, artikel 164, lid 2, onder b), en artikel 170, juncto artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 619/2008 van de Commissie <sup>(2)</sup> zijn de voorschriften vastgesteld voor een permanente inschrijving voor de vaststelling van de uitvoerrestituties voor bepaalde zuivelproducten. Bij artikel 2 zijn bepaalde bestemmingen uitgesloten van het verlenen van een uitvoerrestitutie.
- (2) Met ingang van 23 januari 2009 is krachtens Verordening (EG) nr. 57/2009 van de Commissie van 22 januari 2009 tot vaststelling van de uitvoerrestituties in de sector melk en zuivelproducten <sup>(3)</sup> niet langer voorzien in restituties voor uitvoer als bedoeld in artikel 36, lid 1, artikel 44, lid 1, en artikel 45, lid 1, van Verordening (EG) nr. 800/1999 van de Commissie van 15 april 1999 houdende gemeenschappelijke uitvoeringsbepalingen van het stelsel van restituties bij uitvoer voor landbouwproducten <sup>(4)</sup>.
- (3) Verordening (EG) nr. 619/2008 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (4) Aangezien de bestemmingen die niet in aanmerking komen voor een uitvoerrestitutie in het kader van de openbare inschrijving, zo snel mogelijk moeten worden afgestemd op de bestemmingen die niet in aanmerking komen voor de communautaire restituties, moet deze verordening in werking treden op de dag volgende op die van haar bekendmaking.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Beheerscomité voor de gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Aan artikel 2 van Verordening (EG) nr. 619/2008 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

„d) die welke zijn bedoeld in artikel 36, lid 1, artikel 44, lid 1, en artikel 45, lid 1, van Verordening (EG) nr. 800/1999 van de Commissie <sup>(\*)</sup>.

<sup>(\*)</sup> PB L 102 van 17.4.1999, blz. 11.”.

*Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

Voor de Commissie

Mariann FISCHER BOEL

Lid van de Commissie

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 168 van 28.6.2008, blz. 20.

<sup>(3)</sup> PB L 19 van 23.1.2009, blz. 5.

<sup>(4)</sup> PB L 102 van 17.4.1999, blz. 11.

## II

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is)

## BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

## RAAD

## BESLUIT VAN DE RAAD

van 27 november 2008

**inzake de ondertekening van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten**

(2009/149/EG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2, juncto artikel 300, lid 2, eerste alinea, eerste zin,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Raad heeft de Commissie op 5 juni 2003 gemachtigd met derde landen te onderhandelen over de vervanging van sommige bepalingen in bestaande bilaterale overeenkomsten door een communautaire overeenkomst.
- (2) Overeenkomstig de mechanismen en richtsnoeren in de bijlage bij het besluit van de Raad waarbij de Commissie werd gemachtigd om met derde landen te onderhandelen over de vervanging van sommige bepalingen in bestaande bilaterale overeenkomsten door een communautaire overeenkomst, heeft de Commissie namens de Gemeenschap met de Republiek Armenië onderhandeld over een overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten.
- (3) Onder voorbehoud van sluiting op een later tijdstip dient de overeenkomst die op basis van deze onderhandelingen tot stand is gekomen, te worden ondertekend,

BESLUIT:

*Artikel 1*

De ondertekening van de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten („de overeenkomst”) wordt namens de Gemeenschap goedgekeurd behoudens het besluit van de Raad inzake de sluiting van de overeenkomst.

De tekst van de overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

*Artikel 2*

De voorzitter van de Raad is gemachtigd de persoon aan te wijzen die de overeenkomst namens de Gemeenschap mag sluiten.

*Artikel 3*

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd de in artikel 9, lid 1, van de overeenkomst bedoelde kennisgeving te verrichten.

Gedaan te Brussel, 27 november 2008.

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

L. CHATEL

**OVEREENKOMST****tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten**

DE EUROPESE GEMEENSCHAP,

enerzijds, en

DE REPUBLIEK ARMENIË,

anderzijds,

(hierna „de partijen” genoemd),

VASTSTELLEND dat verscheidene lidstaten van de Europese Gemeenschap met de Republiek Armenië bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten hebben gesloten die bepalingen bevatten welke in strijd zijn met de Gemeenschapswetgeving.

VASTSTELLEND dat de Europese Gemeenschap exclusief bevoegd is voor diverse aspecten die mogelijk zijn opgenomen in bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en derde landen.

VASTSTELLEND dat in een lidstaat gevestigde communautaire luchtvervoerders overeenkomstig de wetgeving van de Europese Gemeenschap het recht hebben op niet-discriminerende toegang tot luchtroutes tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en derde landen.

GELET OP de overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en bepaalde derde landen waarin onderdanen van deze derde landen de mogelijkheid wordt geboden eigendom te verwerven in luchtvervoerders die een vergunning hebben gekregen overeenkomstig de wetgeving van de Europese Gemeenschap.

ERKENNENDE dat sommige bepalingen van de tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië gesloten bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten die in strijd zijn met de wetgeving van de Europese Gemeenschap met deze wetgeving in overeenstemming moeten worden gebracht om een solide rechtsgrond voor luchtdiensten tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië tot stand te brengen en om de continuïteit van dergelijke luchtdiensten te garanderen.

VASTSTELLEND dat luchtvervoerders volgens de wetgeving van de Europese Gemeenschap in principe geen overeenkomsten mogen sluiten die de handel tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap kunnen beïnvloeden en die tot doel of als gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of verstoord.

ERKENNENDE dat sommige bepalingen van de tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië gesloten bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten die i) luchtvaartmaatschappijen verplichten of aanzetten tot overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging op de relevante routes wordt verhinderd, beperkt of vervalst; of ii) de gevolgen van dergelijke overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen versterken; of iii) waarbij de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen die de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de relevante routes verhinderen, beperken of verstoren, wordt toevertrouwd aan luchtvaartmaatschappijen of andere particuliere economische operatoren, de doeltreffendheid in het gedrag brengen van de op ondernemingen toepasselijke mededingingsregels.

VASTSTELLEND dat het niet de bedoeling van deze overeenkomst is het totale volume aan luchtverkeer tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië te doen toenemen, noch om het evenwicht tussen communautaire luchtvervoerders en luchtvervoerders uit de Republiek Armenië te wijzigen, noch om wijzigingen aan te brengen in de bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten inzake verkeersrechten,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

*Artikel 1***Algemene bepalingen**

1. In deze overeenkomst wordt onder „lidstaten” de lidstaten van de Europese Gemeenschap verstaan.

2. Wanneer in de in bijlage I vermelde overeenkomsten wordt verwezen naar onderdanen van de lidstaat die partij is

bij de overeenkomst, wordt dit begrepen als een verwijzing naar onderdanen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap.

3. Wanneer in de in bijlage I vermelde overeenkomsten wordt verwezen naar luchtvervoerders of luchtvaartmaatschappijen van de lidstaat die partij is bij de overeenkomst, wordt dit begrepen als een verwijzing naar de door die lidstaat aangewezen luchtvervoerders of luchtvaartmaatschappijen.



*Artikel 2***Aanwijzing door een lidstaat**

1. De bepalingen van de leden 2 en 3 van dit artikel hebben voorrang op de overeenkomstige bepalingen van de in bijlage II, onder a) en b), genoemde artikelen wat betreft de aanwijzing van een luchtvervoerder door de desbetreffende lidstaat, de vergunningen en machtigingen die door de Republiek Armenië aan deze luchtvervoerder zijn toegekend en de weigering, intrekking, opschorting of beperking van de vergunningen en machtigingen van de luchtvervoerder.

2. Wanneer de Republiek Armenië een aanwijzing door een lidstaat ontvangt, verleent zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen en machtigingen wanneer:

- i) de luchtvervoerder, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, op het grondgebied van de aanwijzende lidstaat is gevestigd en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht;
- ii) de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate op doeltreffende wijze controleert of de luchtvervoerder de regelgeving naleeft en wanneer de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld; en
- iii) de luchtvervoerder rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, of van andere in bijlage 3 vermelde landen en/of onderdanen van die landen, en deze landen en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvervoerder.

3. De Republiek Armenië mag de vergunningen of machtigingen van een door een lidstaat aangewezen luchtvervoerder weigeren, intrekken, opschorten of beperken wanneer:

- i) als de luchtvervoerder, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, niet op het grondgebied van de aanwijzende lidstaat is gevestigd en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht;
- ii) als de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate niet op doeltreffende wijze controleert of de luchtvervoerder de regelgeving naleeft, of wanneer de relevante luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld; of
- iii) de luchtvervoerder niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of van andere in bijlage 3 vermelde landen en/of onderdanen van die landen, of deze landen en/of

onderdanen niet daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvervoerder.

Bij de uitoefening van de rechten die haar krachtens dit lid zijn verleend, mag de Republiek Armenië geen onderscheid maken tussen communautaire luchtvervoerders op grond van nationaliteit.

*Artikel 3***Veiligheid**

1. De bepalingen van lid 2 van dit artikel vormen een aanvulling op de desbetreffende bepalingen in de in bijlage II, onder c), vermelde artikelen.

2. Wanneer een lidstaat een luchtvervoerder heeft aangewezen die onder het wettelijk toezicht van een andere lidstaat staat, zijn de rechten van de Republiek Armenië uit hoofde van de veiligheidsvoorschriften van de overeenkomst tussen de lidstaat die de luchtvervoerder heeft aangewezen en de Republiek Armenië zowel van toepassing op de vaststelling, naleving of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat als op de exploitatievergunning van die luchtvervoerder.

*Artikel 4***Belasting op vliegtuigbrandstof**

1. De bepalingen van lid 2 van dit artikel vormen een aanvulling op de overeenkomstige bepalingen van de in bijlage II, onder d), vermelde artikelen.

2. Niettegenstaande eventuele andersluidende bepalingen, belletten de in bijlage II, onder d), vermelde overeenkomsten op generlei wijze dat de lidstaten op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, vergoedingen of kosten in rekening brengen voor de brandstof die op hun grondgebied wordt geleverd voor gebruik in een vliegtuig van een aangewezen luchtvervoerder van de Republiek Armenië dat een plaats op het grondgebied van die lidstaat verbindt met een andere plaats op het grondgebied van die lidstaat of op het grondgebied van een andere lidstaat.

*Artikel 5***Tarieven voor vervoer binnen de Europese Gemeenschap**

1. De bepalingen van lid 2 van dit artikel vormen een aanvulling op de desbetreffende bepalingen in de in bijlage II, onder e), vermelde artikelen.

2. De tarieven die de luchtvervoerder(s) welke door de Republiek Armenië is/zijn aangewezen krachtens een in bijlage I vermelde overeenkomst die een in bijlage II, onder e), vermelde bepaling bevat, in rekening brengen voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, zijn onderhevig aan de Europese Gemeenschapswetgeving.

*Artikel 6***Verenigbaarheid met de mededingingsregels**

1. Onverminderd andersluidende bepalingen mag niets in de in bijlage I vermelde overeenkomsten
  - i) ondernemingen verplichten of aanzetten tot het vaststellen van overeenkomsten, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die de mededinging verhinderen of verstoren;
  - ii) de gevolgen van dergelijke overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen versterken; of
  - iii) de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen die de mededinging verhinderen, verstoren of beperken, toevertrouwen aan particuliere economische operatoren.
2. De bepalingen in de in bijlage I vermelde overeenkomsten die niet verenigbaar zijn met lid 1 van dit artikel worden niet toegepast.

*Artikel 7***Bijlagen bij de overeenkomst**

De bijlagen bij deze overeenkomst maken integrerend deel uit van de overeenkomst.

*Artikel 8***Herziening of wijziging**

De overeenkomstsluitende partijen mogen deze overeenkomst op elk ogenblik met wederzijdse instemming wijzigen. Die wijzigingen moeten de vorm krijgen van aparte protocollen, die, wanneer zij overeenkomstig artikel 9 van de overeenkomst in werking treden een integrerend deel van de overeenkomst vormen.

*Artikel 9***Inwerkingtreding**

1. De partijen delen elkaar schriftelijk dat zij hun interne procedures voor de inwerkingtreding van de overeenkomst hebben voltooid. Deze overeenkomst treedt in werking op de dag waarop de laatste kennisgeving is ontvangen.
2. Overeenkomsten en andere regelingen tussen lidstaten en de Republiek Armenië die op de datum van ondertekening van deze overeenkomst nog niet in werking zijn getreden en niet worden toegepast, zijn vermeld in bijlage I. Zodra deze overeenkomsten en regelingen in werking treden of voorlopig worden toegepast, vallen ze onder de onderhavige overeenkomst.

*Artikel 10***Beëindiging**

1. Wanneer een in bijlage I vermelde overeenkomst wordt beëindigd, worden ook alle bepalingen van de onderhavige overeenkomst die betrekking hebben op de desbetreffende in bijlage I vermelde overeenkomst tegelijkertijd beëindigd.
2. Wanneer alle in bijlage I vermelde overeenkomsten worden beëindigd, wordt de onderhavige overeenkomst tegelijkertijd beëindigd.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel in tweevoud, op de negende dag van december in het jaar twee dvizend acht in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Slowaakse, Sloveense, Spaanse, Tsjechische, Zweedse en Armeense taal.

За Европейската Общност  
 Por la Comunidad Europea  
 Za Evropské společenství  
 For Det Europæiske Fællesskab  
 Für die Europäische Gemeinschaft  
 Euroopa Ühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
 For the European Community  
 Pour la Communauté européenne  
 Per la Comunità europea  
 Eiropas Kopienas vārdā  
 Europos bendrijos vardu  
 Az Európai Közösség részéről  
 Ghall-Komunità Ewropea  
 Voor de Europese Gemeenschap  
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
 Pela Comunidade Europeia  
 Pentru Comunitatea Europeană  
 Za Európske spoločenstvo  
 Za Evropsko skupnost  
 Euroopan yhteisön puolesta  
 För Europeiska gemenskapen  
**ԵՎՐՈՊԱՅԱՆ ԸՆԿՄԱՆՆԵՐԻ ԿՈՂՄԻՑ՝**

За Република Армения  
 Por la República de Armenia  
 Za Arménskou republiku  
 For Republikken Armenien  
 Für die Republik Armenien  
 Armeenian Vabariigi nimel  
 Για τη Δημοκρατία της Αρμενίας  
 For the Republic of Armenia  
 Pour la République d'Arménie  
 Per la Repubblica d'Armenia  
 Armēnijas Republikas vārdā  
 Armenijos Respublikos vardu  
 Az Örmény Köztársaság részéről  
 Ghar-Repubblika ta' l-Armenja  
 Voor de Republiek Armenië  
 W imieniu Republiki Armenii  
 Pela República da Arménia  
 Pentru Republica Armenia  
 Za Arménsku republiku  
 Za Republiko Armenijo  
 Armenian tasavallan puolesta  
 För Republiken Armenien  
**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝**

## BIJLAGE I

**Lijst van de overeenkomsten waarnaar wordt verwezen in artikel 1 van deze overeenkomst**

Overeenkomsten voor luchtdiensten tussen de Republiek Armenië en lidstaten van de Europese Gemeenschap:

- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van Oostenrijk en de regering van de Republiek Armenië, geparafeerd te Wenen op 25 augustus 1993, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Oostenrijk” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van België en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Brussel op 7 juni 2001, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en België” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Republiek Bulgarije en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Sofia op 10 april 1995, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Bulgarije” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Republiek Cyprus en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Jerevan op 11 september 1998, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Cyprus” genoemd, in bijlage II;
- Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van de Tsjechische Republiek en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Praag op 8 februari 2002, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk Denemarken en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Stockholm op 25 oktober 2000, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Denemarken” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Republiek Estland en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Tallinn op 17 maart 2000, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Estland” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van de Republiek Armenië, geparafeerd te Parijs op 12 februari 2002, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk” genoemd, in bijlage II;
- Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Bonn op 4 mei 1998, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Duitsland” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Helleense Republiek en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Athene op 16 december 1994, hierna de „overeenkomst tussen Armenië en Griekenland” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Italiaanse Republiek en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Jerevan op 18 juli 2002, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Italië” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Groothertogdom Luxemburg en de regering van de Republiek Armenië, geparafeerd te Luxemburg op 21 november 2000, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Jerevan op 26 november 1999, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Nederland” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst inzake burgerluchtvaart tussen de regering van de Republiek Polen en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Warschau op 27 januari 1998, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Polen” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van Roemenië en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Jerevan op 25 maart 1996, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Roemenië” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk Zweden en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Stockholm op 25 oktober 2000, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en Zweden” genoemd, in bijlage II;
- Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de regering van de Republiek Armenië, ondertekend te Londen op 9 februari 1994, hierna de „Overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk” genoemd, in bijlage II.

Laatstelijk gewijzigd bij de intentieverklaring die op 19 juni 1998 te Jerevan is opgesteld.

## BIJLAGE II

**Lijst van artikelen van de in bijlage I vermelde overeenkomsten waarnaar wordt verwezen in de artikelen 2 tot en met 5 van de onderhavige overeenkomst**

## a) Aanwijzing door een lidstaat:

- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Oostenrijk
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en België
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Bulgarije
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Cyprus
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Denemarken
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Estland
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Duitsland
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Griekenland
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Italië
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Nederland
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Polen
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Roemenië
- Artikel 3 van de overeenkomst tussen Armenië en Zweden
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk

## b) Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen en machtigingen:

- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Oostenrijk
- Artikel 5 van de overeenkomst tussen Armenië en België
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Bulgarije
- Artikel 5 van de overeenkomst tussen Armenië en Cyprus
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Denemarken
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Estland
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Duitsland
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Griekenland
- Artikel 5 van de overeenkomst tussen Armenië en Italië
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg
- Artikel 5 van de overeenkomst tussen Armenië en Nederland
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Polen
- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Roemenië

- Artikel 4 van de overeenkomst tussen Armenië en Zweden
  - Artikel 5 van de overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk
- c) Veiligheid:
- Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië
  - Artikel 14 van de overeenkomst tussen Armenië en Denemarken
  - Artikel 12 van de overeenkomst tussen Armenië en Estland
  - Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk
  - Artikel 12 van de overeenkomst tussen Armenië en Duitsland
  - Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Italië
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg
  - Artikel 14 van de overeenkomst tussen Armenië en Zweden
  - Artikel 9 bis van de overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk
- d) Belasting op vliegtuigbrandstof:
- Artikel 7 van de overeenkomst tussen Armenië en Oostenrijk
  - Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en België
  - Artikel 7 van de overeenkomst tussen Armenië en Bulgarije
  - Artikel 9 van de overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië
  - Artikel 7 van de overeenkomst tussen Armenië en Cyprus
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Denemarken
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Estland
  - Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Duitsland
  - Artikel 9 van de overeenkomst tussen Armenië en Griekenland
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Italië
  - Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg
  - Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Nederland
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Polen
  - Artikel 9 van de overeenkomst tussen Armenië en Roemenië
  - Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Zweden
  - Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk
- e) Tarieven voor vervoer binnen de Europese Gemeenschap:
- Artikel 11 van de overeenkomst tussen Armenië en Oostenrijk
  - Artikel 13 van de overeenkomst tussen Armenië en België
  - Artikel 9 van de overeenkomst tussen Armenië en Bulgarije
  - Artikel 13 van de overeenkomst tussen Armenië en Tsjechië
  - Artikel 14 van de overeenkomst tussen Armenië en Cyprus

- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Denemarken
- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Estland
- Artikel 14 van de overeenkomst tussen Armenië en Frankrijk
- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Duitsland
- Artikel 12 van de overeenkomst tussen Armenië en Griekenland
- Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en Italië
- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Luxemburg
- Artikel 6 van de overeenkomst tussen Armenië en Nederland
- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Polen
- Artikel 8 van de overeenkomst tussen Armenië en Roemenië
- Artikel 10 van de overeenkomst tussen Armenië en Zweden
- Artikel 7 van de overeenkomst tussen Armenië en het Verenigd Koninkrijk

---

*BIJLAGE III*

**Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in artikel 2 van deze overeenkomst**

- a) De Republiek IJsland (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
  - b) Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
  - c) Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
  - d) De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat).
-

# COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 25 januari 2006

**betreffende steunmaatregel C 54/03 (ex N 194/02) die de Bondsrepubliek Duitsland voornemens is te verlenen met betrekking tot een restitutiemechanisme verbonden aan de invoering van een tolheffing voor vrachtwagens die Duitse autosnelwegen gebruiken**

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 89)

(Alleen de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/150/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de eerste alinea van artikel 88, lid 2,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Gelet op Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 <sup>(1)</sup> tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 88 (ex-artikel 93) van het EG-Verdrag,

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemde bepalingen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken <sup>(2)</sup> en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

op de afgelegde kilometers gebaseerde heffing voor vrachtwagens die Duitse autosnelwegen gebruiken. Bij schrijven van 21 maart 2002 (D(02)1080) heeft het secretariaat-generaal van de Commissie de ontvangst van de brief van Duitsland bevestigd en heeft zij de kennisgeving van de ontwerp-wet geregistreerd onder het nummer N 194/02.

(2) Bij schrijven van 23 juli 2003, geregistreerd onder het nummer C 54/03, heeft de Commissie de Bondsrepubliek Duitsland ervan op de hoogte gebracht dat zij de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van bedoelde steunmaatregel inleidt.

(3) Het besluit van de Commissie om genoemde procedure in te leiden is gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* <sup>(3)</sup>. De Commissie heeft alle betrokken partijen uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken.

(4) De Duitse autoriteiten hebben geantwoord op de door de Commissie gestelde vragen via twee mededelingen, beide op datum van 22 augustus 2003, die op 1 september 2003 zijn geregistreerd (A(03)/28354).

### 1. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 6 maart 2002, door de Commissie (DG TREN) op 12 maart 2002 ontvangen (A(02)54606), en bij schrijven van 7 maart 2002, op 7 maart 2002 geregistreerd (A(02)54445), heeft het Bondsministerie van Vervoer, Bouw en Huisvesting van de Bondsrepubliek Duitsland de Commissie in kennis gesteld van het voornemen van de Bondsrepubliek om een tolrestitutiesysteem in te voeren gepaard aan de invoering van een

(5) Bovendien heeft de Commissie 12 opmerkingen ontvangen van belanghebbenden. Zij heeft deze toegezonden aan de Bondsrepubliek Duitsland om deze de gelegenheid te geven op deze opmerkingen te reageren. De reacties van de Bondsrepubliek zijn ontvangen bij schrijven van 7 november 2003, dat op 13 november 2003 is geregistreerd (A(03)34681).

<sup>(1)</sup> PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB C 202 van 27.8.2003, blz. 5.

<sup>(3)</sup> PB C 202 van 27.8.2003, blz. 5.



- (6) De Commissie heeft van de Duitse autoriteiten aanvullende informatie ontvangen op 23 oktober 2003, geregistreerd op 27 oktober 2003 (A(03)33102), op 23 december 2003, geregistreerd op 26 december 2003 (A(03)38579), op 1 juli 2004, geregistreerd op 6 juli 2004 (A(04)24123), op 2 december 2004, geregistreerd op dezelfde datum, op 25 januari 2005, geregistreerd op 28 januari 2005, op 14 juli 2005, geregistreerd op 28 juli 2005 (A(05)19151) en op 11 november 2005, geregistreerd op 14 november 2005 (A(05)32154).

## 2. BESCHRIJVING VAN DE STEUNREGELING

### 2.1. Het tolrestitutiesysteem

- (7) Met ingang van 1 januari 2005 hebben de Duitse autoriteiten een op de afgelegde kilometers gebaseerde heffing ingevoerd voor vrachtwagens die Duitse autosnelwegen gebruiken, waarbij zij het gemiddelde tarief hebben vastgesteld op 12,4 cent/km. Zij hebben de Commissie medegedeeld dat zij voornemens zijn dit tarief in de nabije toekomst op te trekken tot 15 cent/km, terwijl tegelijk een tolrestitutiesysteem (hierna „TRS” genoemd) zou worden ingevoerd om de wegvervoerders (gedeeltelijk) te compenseren voor de toename van de totale lasten. Dit TRS zou bestaan uit een jaarlijkse eenmalige tolrestitutie van maximaal 2,6 cent/km. De terugbetaling van de tol hangt echter af van de betaling van een bepaald bedrag aan accijnzen op in Duitsland gekochte brandstof, wat met de passende documenten moet worden gestaafd. Tegen een bewijs van betaling van 8,6 cent accijnzen op in Duitsland gekochte brandstof zou 2,6 cent/km worden terugbetaald.

### 2.2. Doelstelling van de steunmaatregel

- (8) Het doel van de maatregel is het kilometertarief van de tolheffing vast te leggen, rekening houdend met de overige verkeersspecifieke betalingen verricht door wegvervoerders die tol moeten betalen op het Duitse grondgebied. De maatregel houdt er rekening mee dat de meeste gebruikers al bijdragen tot het dekken van de infrastructuurkosten door de betaling van belastingen (jaarlijkse voertuigenbelasting, brandstofaccijnzen enz.) en is er dus op gericht een deel van deze bijdragen terug te betalen aan die gebruikers welke bovenop de bestaande belastingen ook de kilometerheffing betalen. Per 1 januari 2005 bedraagt het tarief van de kilometerheffing 12,4 cent/km. Een verhoging van deze heffing met 2,6 cent/km, zoals momenteel gepland, om zo te komen tot een gemiddeld tarief van 15 cent/km zal het, naar het oordeel van de Duitse autoriteiten, mogelijk maken om volledig de kosten dekken voor de aanleg, verdere ontwikkeling en exploitatie van de relevante infrastructuur in de zin van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen<sup>(4)</sup> (Eurovignet-richtlijn), met name artikel 7, leden 9 en 10<sup>(5)</sup>. Gezien de toename van de totale infrastructuurheffingen voor wegvervoerders stellen de Duitse autoriteiten tegelijk voor een restitutiesysteem in te voeren als gedeeltelijke compensatie.

<sup>(4)</sup> PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42.

<sup>(5)</sup> Dit is bevestigd door een studie van het Österreichisches Institut für Raumplanung, Wenen, waarvan de conclusie was dat de infrastructuurkosten naar behoren zijn bepaald overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG.

tuurheffingen voor wegvervoerders stellen de Duitse autoriteiten tegelijk voor een restitutiesysteem in te voeren als gedeeltelijke compensatie.

### 2.3. Bedrag van de steun

- (9) De terugbetaling van 2,6 cent/km is het resultaat van de volgende berekening, gebaseerd op het besluit van de Duitse autoriteiten om een totaalbedrag van 600 miljoen EUR te compenseren. Rekening houdend met een totale afgelegde afstand van 22,7 miljard km per jaar (voertuigen van minimaal 12 ton), brengt een tolheffing van 1 cent/km in het totaal een tolbedrag van 227 miljoen EUR per jaar op. Uitgaande van een verbruik van 30 l/100 km en van een accijns van 0,01 EUR per liter brandstof, brengt een accijnsheffing van 1 cent een totaal accijnsbedrag van ongeveer 68 miljoen EUR per jaar op<sup>(6)</sup>. Een tolheffing van 1 cent/km is derhalve equivalent aan een accijnsheffing van ongeveer 3,3 cent per liter<sup>(7)</sup> en brengt dan eenzelfde bedrag op. Het besluit om 600 miljoen EUR terug te betalen resulteert dus in een terugbetaling van ongeveer 2,6 cent van de tolheffing per km<sup>(8)</sup>. Om in aanmerking te komen voor deze terugbetaling moet een bewijs van aankoop van accijnsrechten ten belope van 8,6 cent<sup>(9)</sup> per liter worden geleverd.
- (10) Aangezien het totale bedrag van de via het tolrestitutiesysteem geplande vermindering van de heffingen 600 miljoen EUR per jaar zal bedragen, stemt deze compensatie overeen met een vermindering van ongeveer 17,6 % van de inkomsten uit tolheffingen die ongeveer 3,4 miljard EUR per jaar bedragen.

### 2.4. Looptijd

- (11) Het voorgestelde TRS is niet beperkt in de tijd. De Duitse autoriteiten hebben echter aangestipt dat, als een beperking van de looptijd een door de Commissie opgelegde voorwaarde zou zijn, zij het desbetreffende besluit kunnen wijzigen en een tijdsbeperking kunnen invoeren.

### 2.5. Begunstigden

- (12) Begunstigden van het TRS zouden alle wegvervoerders of eigenaars van vrachtwagens zijn die met voertuigen van ten minste 12 ton gebruikmaken van Duitse autowegen, ongeacht hun nationaliteit. Voorwaarde voor de terugbetaling van de tol is echter de betaling van accijnzen op in Duitsland aangekochte brandstof.

<sup>(6)</sup> 227 miljoen EUR per 100 km;  $227 \times 30 : 100 = 68$  miljoen EUR.

<sup>(7)</sup>  $227 : 68 = 3,3$ .

<sup>(8)</sup>  $600 : 227 = 2,6$ .

<sup>(9)</sup>  $2,6 \times 3,3 = 8,6$  (cent).

## 2.6. Rechtsgrondslag

- (13) Het TRS is gebaseerd op artikel 1 van de Wet op de vaststelling van kilometerheffingen voor het gebruik van autosnelwegen door vrachtwagens (Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen), door de Duitse regering op 22 maart 2002 aangenomen (hierna „de wet” genoemd). De wet is ondertekend op 5 april 2002 en is op 11 april 2002 gepubliceerd in het staatsblad van de Bondsrepubliek (*Bundesgesetzblatt*) <sup>(10)</sup>.
- (14) Overeenkomstig artikel 1, deel 3, lid 2, van de wet heeft de regering de bevoegdheid om de tolheffing per kilometer bij besluit, met instemming van de Bundesrat, vast te leggen, rekening houdend met het aantal assen en de emissieklasse van de voertuigen. Krachtens deel 3, lid 3, kan de Duitse regering het toltarief per kilometer vaststellen, rekening houdend met andere verkeersspecifieke betalingen die reeds worden verricht door de partijen die overeenkomstig een besluit een tolheffing moeten betalen op het grondgebied waarop de wet betrekking heeft.
- (15) Wat het TRS betreft, heeft de Duitse Bondsregering voorgesteld een nieuw deel toe te voegen aan het bestaande Besluit tot vaststelling van het toltarief voor vrachtwagens (Rechtsverordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge) van 24 juni 2003 <sup>(11)</sup>. Het voorstel is gebaseerd op artikel 1, deel 3, lid 3, van de wet. De Duitse regering heeft bevestigd dat het besluit uitsluitend zal worden gewijzigd wanneer de Commissie instemt met de invoering van het TRS.

## 2.7. Technische aspecten van het bewijs van betaling van de accijnzen

- (16) Het cruciale element voor de toepassing van het TRS is het bewijs van betaling van accijnzen in Duitsland. Het bewijs van betaling bestaat erin dat de nodige betalingsbewijzen of kredietkaartafrekeningen voor tankbeurten in Duitse tankstations worden voorgelegd, waarbij telkens het registratienummer van het voertuig dat in aanmerking komt voor de tol moet zijn vermeld. Het bewijs van betaling van de accijnzen op brandstof moet ook in overeenstemming zijn met de huidige versie van de Wet op de belasting van minerale oliën (Fassung des Mineralölsteuergesetzes) van 21 december 1992 <sup>(12)</sup>.
- (17) De tol wordt uitsluitend terugbetaald wanneer wordt aangetoond dat de kilometerheffing én de accijnzen in de

loop van hetzelfde kalenderjaar zijn betaald. Het totale tolrestitutiebedrag, geaccumuleerd over één kalenderjaar (het „tolkrediet”) wordt in het algemeen verrekend met de „tolschuld” die het desbetreffende voertuig in het komende jaar zal oplopen. De partij die tol moet betalen moet — uiterlijk op 31 maart van het volgende jaar — de aanvraag voor de tolrestitutie voor een specifiek voertuig indienen bij de Bondsdienst voor het goederenvervoer, de instantie die belast is met de toepassing van de wet en die verantwoordelijk is voor de monitoring en de behandeling van inbreuken.

- (18) Wanneer het tolkrediet echter niet kan worden verrekend met een in het volgende jaar opgelopen tolschuld, wordt het gerechtigde bedrag op verzoek uitbetaald. Het desbetreffende verzoek moet uiterlijk op 31 maart van het volgende jaar worden ingediend bij de Bondsdienst voor het goederenvervoer.

## 2.8. Redenen om de procedure in te leiden

- (19) Op 23 juli 2003 heeft de Commissie de formele onderzoeksprocedure ingeleid, en wel om de volgende redenen:
- a) De Commissie heeft haar twijfels uitgesproken over de noodzaak van de geplande vervanging van het systeem met de oorspronkelijke tarieven door een systeem met hogere tarieven in combinatie met een terugbetaling. Duitsland werd dus verzocht alle argumenten te verstrekken die de verhoging van de administratieve belasting ten opzichte van het oorspronkelijke systeem konden motiveren.
- b) De Commissie heeft ook haar twijfels uitgesproken over de vraag of de voorgestelde maatregel geen defactodiscriminatie van buitenlandse wegvervoerders inhoudt. Zij heeft de Duitse autoriteiten daarom verzocht alle informatie te verstrekken die kan aantonen dat de maatregel niet-discriminerend is.
- c) Voorts heeft de Commissie opgeworpen dat het milieueffect van het tolrestitutesysteem moet worden verduidelijkt, aangezien een negatief milieueffect tegen het gemeenschappelijk belang kan zijn. De Commissie heeft Duitsland daarom verzocht om over deze kwestie meer informatie te verstrekken.
- d) De Commissie kon ook nog niet concluderen of het tolsysteem als zodanig voldoet aan de voorwaarden van Richtlijn 1999/62/EG en aan artikel 28 van het EG-Verdrag.

<sup>(10)</sup> BGBl. G 5702, 2002, deel I nr. 23, als gepubliceerd in Bonn op 11 april 2002, blz. 1234, gewijzigd bij wet d.d. 28 juni 2003, BGBl. I, blz. 1050.

<sup>(11)</sup> Besluit tot vaststelling van het toltarief voor vrachtwagens, 24 juni 2003, BGBl. I, blz. 1001.

<sup>(12)</sup> BGBl. I, blz. 2150, 2185; 1993, blz. 169.

- e) Voorts heeft de Commissie het gebrek aan informatie over de rechtsgrondslag voor het tolrestitutiesysteem bekritiseerd en heeft zij de Duitse autoriteiten verzocht de Commissie bijvoorbeeld een nieuw besluit op basis van artikel 1, deel 3, lid 3, van de wet toe te zenden.
- f) Tenslotte heeft de Commissie verzocht om verdere opheldering in verband met de vraag of het tolrestitutiesysteem valt onder de formele procedure van artikel 8, lid 4, van Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën<sup>(13)</sup>. Derhalve werd de Duitse autoriteiten gevraagd waarom de steunregeling niet is aangemeld overeenkomstig de procedure van Richtlijn 92/81/EEG.

### 3. OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

- (20) In het kader van de formele inleiding van de procedure heeft de Commissie 12 bijdragen ontvangen van derde partijen, namelijk tien van nationale of Europese verenigingen<sup>(14)</sup> en twee van lidstaten<sup>(15)</sup>. 10 bijdragen zijn gekant tegen de maatregel en in twee bijdragen worden argumenten gegeven die pleiten ten gunste van de steunregeling<sup>(16)</sup>.

<sup>(13)</sup> PB L 316 van 31.10.1992, blz. 12. Sinds 1 januari 2004 is Richtlijn 92/81/EEG vervangen door Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

<sup>(14)</sup> België: FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs), toegezonden op 11 september 2003 en geregistreerd op 15 september 2003 (A/29597); SAV (De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goedertransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners), toegezonden op 15 september 2003 en geregistreerd op 19 september 2003 (A/30036); Denemarken: DTL (Dansk Transport og Logistik), toegezonden op 26 september 2003 en geregistreerd op 30 september 2003 (A/30852); Duitsland: BGL (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung), toegezonden op 22 september 2003 en geregistreerd op 23 september 2003 (A/30304); Nederland: TLN (Transport en Logistiek Nederland), toegezonden op 25 september 2003 en geregistreerd op 26 september 2003 (A/30535); Spanje: ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), toegezonden op 26 september 2003 en geregistreerd op 13 oktober 2003 (A/31891); ATRADICE (Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro), toegezonden op 25 september 2003 en geregistreerd op 26 september 2003 (A/30540); CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías), toegezonden op 26 september 2003 en geregistreerd op 9 oktober 2003 (A/31648); FENADISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España), toegezonden op 25 september 2003 en geregistreerd op 26 september 2003 (A/30502); FROET (Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia), toegezonden op 22 september 2003 en geregistreerd op 23 september 2003 (A/30273).

<sup>(15)</sup> Verenigd Koninkrijk: Permanente vertegenwoordiger, toegezonden op 2 oktober 2003 en geregistreerd op 8 oktober 2003 (A/31558); Spanje: Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, toegezonden op 24 september 2003 en geregistreerd op 26 september 2003 (A/30588).

<sup>(16)</sup> Bijdragen ter verdediging van het tolrestitutiesysteem: BGL en Verenigd Koninkrijk.

### 3.1. Argumenten tegen de tolrestitutiemaatregel

#### 3.1.1. De-factodiscriminatie van buitenlandse wegvervoerders

##### 3.1.1.1. Discriminatie van buitenlandse wegvervoerders ten gevolge van de verschillende hoogte van de accijnzen in de lidstaten<sup>(17)</sup>

- (21) Een groot aantal belanghebbenden stelt dat ten gevolge van de verschillende hoogte van de accijnzen in de lidstaten het tolrestitutiesysteem in de praktijk niet op een billijke wijze zal functioneren ongeacht de nationaliteit van de wegvervoerders. Met name lijkt het vergoedingsstelsel de facto discriminerend te zijn omdat niet-Duitse wegvervoerders hun tank niet in Duitsland vullen gezien de hoge accijnzen op brandstof in Duitsland en op die manier het TRS dus niet zullen kunnen benutten.

##### 3.1.1.2. Discriminatie van buitenlandse wegvervoerders aangezien de maatregel, die een vermindering van de belasting voor het gebruik van infrastructuur (tol) inhoudt, Duitse ondernemingen bevoordeelt<sup>(18)</sup>

- (22) Er werd ook geargumenteed dat de maatregel, die een vermindering van de belasting voor het gebruik van infrastructuur inhoudt, de Duitse wegvervoerders bevoordeelt aangezien, opnieuw, niet-Duitse wegvervoerders hun tank niet in Duitsland vullen gezien de hoge accijnzen op brandstof in dat land. Bijgevolg zullen buitenlandse wegvervoerders hogere infrastructuurheffingen betalen (d.w.z. het volledige bedrag) dan Duitse wegvervoerders die het tolrestitutiesysteem zullen kunnen benutten en dus de facto een „verlaagde” infrastructuurheffing zullen betalen.

##### 3.1.1.3. Discriminatie van buitenlandse wegvervoerders gezien het feit dat de maatregel resulteert in de gedeeltelijke compensatie van het prijsverschil van brandstof tussen Duitsland en andere landen<sup>(19)</sup>

- (23) Sommige belanghebbenden merken op dat, ten gevolge van de steunmaatregel, Duitse wegvervoerders hun prijzen voor het vervoer van goederen zullen kunnen drukken. Dit doet een nadeel ontstaan voor ondernemingen die goederen over lange afstand vervoeren. De steunregeling zal dus indirect discrimineren tegen niet-Duitse wegvervoerders.

<sup>(17)</sup> ASTIC, ATRADICE, CETM, Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, DTL, FEBETRA, FROET, SAV, TLN.

<sup>(18)</sup> Zie bv. ASTIC.

<sup>(19)</sup> Zie bv. DTL, FROET.

3.1.1.4. Discriminatie van buitenlandse wegvervoerders ten gevolge van het feit dat die op buitensporige wijze moeten bijdragen tot de harmonisatie van de belasting op minerale oliën <sup>(20)</sup>

- (24) Bovendien argumenteren derde partijen dat de verhoging van de kilometerheffing van 12,4 cent/km tot 15 cent/km, die noodzakelijk wordt om het compensatiemechanisme te financieren, zal worden betaald door alle wegvervoerders, inclusief die welke het tolrestitutiesysteem niet zullen kunnen benutten. Niet-Duitse wegvervoerders zullen dus hogere toltarieven moeten aanvaarden om de door de Duitse autoriteiten gewenste harmonisatie van de belasting op minerale oliën te financieren. Aangezien de belanghebbenden dit niet gerechtvaardigd achten, concluderen zij dat de maatregel discriminerend is.

3.1.1.5. Discriminatie van buitenlandse tankstations, met name in regio's die grenzen aan het Duitse grondgebied <sup>(21)</sup>

- (25) De belanghebbenden stellen dat het TRS geen aansporing levert om de transportinfrastructuur te verbeteren, maar wel een stimulans is om de tank in Duitsland te vullen. Het tolrestitutiesysteem zal dus de Duitse tankstations bevoordelen en niet-Duitse tankstations benadelen. De terugbetalingsmaatregel heeft dus voor buitenlandse tankstations een discriminerend effect.

3.1.1.6. Discriminatie van andere lidstaten ten gevolge van het feit dat zij belastingsinkomsten zullen derven <sup>(22)</sup>

- (26) Een ander argument van de belanghebbenden is dat ten gevolge van het bovenstaande andere lidstaten, bv. buurlanden, belastingsinkomsten zullen derven doordat op hun grondgebied minder zal worden getankt.

3.1.1.7. Discriminatie van voertuigen van minder dan 12 ton aangezien de terugbetaling de facto het effect heeft van een vermindering van de belasting op minerale oliën <sup>(23)</sup>

- (27) Sommige belanghebbenden argumenteren dat de maatregel, gezien als een indirecte verlaging van de accijnzen, consumenten van brandstof discrimineert die de Duitse autosnelwegen gebruiken met voertuigen van minder dan 12 ton.

3.1.1.8. Een verschil in de hoogte van de belasting, is op zich geen rechtvaardiging voor het verlenen van staatssteun <sup>(24)</sup>

- (28) Een aanvullend argument van derde partijen houdt verband met een arrest van het Hof inzake een Italiaanse steunregeling die een belastingkredietregeling voor Italiaanse wegvervoerders inhield en die voorzag in compenserende betalingen ten gunste van in andere lidstaten gevestigde vervoersondernemingen op basis van het geraamde verbruik van diesel voor het overbruggen van de afstand op het Italiaanse grondgebied. Het Hof bevestigt het besluit van de Commissie waarbij de Italiaanse republiek verplicht werd de verleende steun terug te vorderen. De belanghebbenden stellen dus dat, in analogie met de Italiaanse zaak, een verschil qua hoogte van de belasting op minerale oliën op zich geen rechtvaardiging levert voor staatssteun <sup>(25)</sup>.

3.1.2. Discriminatie van buitenlandse wegvervoerders ten gevolge van de specifieke terugbetalingsmechanismen of de administratieve belasting <sup>(26)</sup>

- (29) Eerst en vooral lijkt de tolrestitutie volgens derde partijen geen verband te houden met het reële gebruik van de Duitse autosnelwegen, aangezien in het kader van het terugbetalingsmechanisme alle betalingsbewijzen van tankstations in Duitsland worden aanvaard, ongeacht of het voertuig gebruik heeft gemaakt van de Duitse autosnelwegen, dan wel van andere wegen. Dit zal voornamelijk ten gunste zijn van de Duitse wegvervoerders met een gemengd park van voertuigen van meer en minder dan 12 ton.
- (30) In de tweede plaats stellen derde partijen dat de maatregel discriminerend is aangezien de totale terugbetaling van de kilometerheffing gecumuleerd over een kalenderjaar verrekend wordt met de in het volgende jaar opgelopen tolschuld. Dit betalingsmechanisme bevoordeelt de Duitse wegvervoerders ten opzichte van de niet-Duitse wegvervoerders die de Duitse autosnelwegen wellicht slechts sporadisch gebruiken.
- (31) In de derde plaats stellen de belanghebbenden dat de maatregel niet verenigbaar is met Richtlijn 1999/62/EG aangezien het terugbetalingsmechanisme taalproblemen en administratieve belemmeringen creëert en tot gevolg zal hebben dat talrijke buitenlandse en voornamelijk sporadische gebruikers van Duitse autosnelwegen, geen terugbetalingsaanvraag zullen indienen.
- (32) Ten slotte wijzen de betrokken partijen op bepaalde praktische aspecten van het tolsysteem (zoals het ontbreken van On-Board Units (OBU's) enz.) die naar hun mening ook een indirect effect zullen hebben op de steunmaatregel zelf.

<sup>(20)</sup> Zie bv. TLN.

<sup>(21)</sup> Zie bv. ATRADICE, ASTIC, CEMT, FROET.

<sup>(22)</sup> Zie bv. ATRADICE.

<sup>(23)</sup> Zie bv. ASTIC, ATRADICE, CEMT.

<sup>(24)</sup> Zie bv. ASTIC, CEMT.

<sup>(25)</sup> In deze context worden belangstellenden verwezen naar zaak C-6/97, *Italië tegen Commissie*, Jurispr. 1999, blz. I-2981, met name punt 21.

<sup>(26)</sup> Zie bv. ATRADICE, CEMT, FROET.

- 3.1.3. *Inbreuk op Richtlijn 92/81/EEG betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën* <sup>(27)</sup>
- (33) Verscheidene derde partijen stellen dat, aangezien het tolrestitutiesysteem resulteert in een indirecte vermindering van de accijnzen, er inbreuk is op Richtlijn 92/81/EEG wanneer specifieke procedurele regels, zoals artikel 8, lid 4, betreffende de kennisgevingsprocedure niet in acht worden genomen <sup>(28)</sup>.
- 3.1.4. *Negatieve effecten op het milieu* <sup>(29)</sup>
- (34) Er moet ook worden vermeld dat één betrokken partij van mening is dat de maatregel het verbruik van brandstof bevordert gezien het feit dat de hoogte van het terugbetaalde bedrag rechtstreeks afhangt van de hoeveelheid verbruikte brandstof. De maatregel zou dus indruisen tegen belangen van de Gemeenschap.
- 3.1.5. *Aanvullende argumenten met betrekking tot het tolsysteem*
- (35) Alle betrokken partijen die zich verzetten tegen de steunmaatregel bekritisieren het tolsysteem als zodanig, zonder soms een duidelijk onderscheid te maken tussen de tol zelf en het TRS. Wat het tolsysteem zelf betreft, brachten de betrokken partijen voornamelijk de hieronder gegeven argumenten naar voren.
- (36) Het feit dat de verhoogde tol uitsluitend wordt geheven op voertuigen van minimaal 12 ton is discriminerend aangezien op die manier voornamelijk het internationale vervoer van goederen wordt belast, waardoor op indirecte wijze het voornamelijk nationale vervoer van goederen met voertuigen van minder dan 12 ton wordt bevorderd <sup>(30)</sup>. In dat verband hebben de betrokken partijen verwezen naar verscheidene arresten van het Hof van Justitie <sup>(31)</sup>.
- (37) Overeenkomstig de betrokken partijen druist het tolsysteem in tegen Richtlijn 1999/62/EG, met name artikel 7, lid 4, aangezien de tolheffing zou discrimineren op grond van de nationaliteit van de transporteur of de herkomst of bestemming van het voertuig <sup>(32)</sup>.
- (38) De praktische moeilijkheden <sup>(33)</sup> van het tolsysteem doen een nadeel ontstaan voor niet-Duitse wegvervoerders. Het ontbreken van efficiënte alternatieven voor de installatie van OBU's betekent ook een inbreuk op artikel 7, lid 5, van Richtlijn 1999/62/EG.
- (39) Betrokken partijen hebben ook twijfels uitgesproken over de hoogte van de kilometerheffing en de verenigbaarheid ervan met artikel 7, lid 9, van de Eurovignet-richtlijn <sup>(34)</sup>. Aangezien de kosten voor de bouw van de Duitse autosnelwegen grotendeels lijken te zijn afgeschreven, moet de berekening van de kosten voornamelijk gebeuren op basis van de exploitatie- en ontwikkelingskosten van het betrokken infrastructuurnetwerk. Voorts wordt aangestipt dat het tolsysteem discriminerend is door het feit dat de tol voor de volle 100 % wordt geheven op zware vrachtwagens van minimaal 12 ton, terwijl — overeenkomstig door de Duitse autoriteiten verstrekte informatie — die slechts 45 % van de kosten veroorzaken. Ook de uitzondering voor particuliere voor het toerisme bestemde voertuigen lijkt discriminerend te zijn. Voorts wordt gesteld dat de gemiddelde kilometerheffing van 12,4 cent/km te hoog lijkt te zijn. Het lijkt erop dat Duitsland de hogere kilometerheffing gebruikt voor kruissubsidies ten gunste van andere takken van het vervoer, wat kan indruisen tegen het beginsel dat de gebruiker betaalt en tegen artikel 9, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG.
- (40) Voorts wordt gesteld dat de Duitse tolsysteem lijkt in te druisen tegen overweging 17 van Richtlijn 1999/62/EG aangezien het kunstmatige barrières doet ontstaan, de mededinging binnen Europa verstoort en wegvoert van een geharmoniseerd Europees model van heffingen voor het gebruik van infrastructuur waarbij de interoperabiliteit gewaarborgd is.
- (41) De Duitse wet tot invoering van het nieuwe tolsysteem lijkt ook discriminerend te zijn voor niet-Duitse wegvervoerders wat de emissieclassen van voertuigen betreft.
- (42) Ten slotte wordt geargumenteed dat het tolsysteem indruist tegen andere bepalingen van het Verdrag zoals artikel 28, 97, 90 en 92 <sup>(35)</sup>.

<sup>(27)</sup> Zie bv. ASTIC, ATRADICE, CEMT.

<sup>(28)</sup> Nieuw artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG.

<sup>(29)</sup> Zie bv. Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento.

<sup>(30)</sup> ASTIC, ATRADICE, CEMT.

<sup>(31)</sup> Zie: zaak C-205/98, *Commissie tegen Oostenrijk*, Jurispr. 2000, blz. I-7367, met name punt 76, 78 en 86; C-6/1997, *Italië tegen Commissie*, Jurispr. 1999, blz. I-2981, met name punt 15, 21, 23; zaak C-200/97 *Ecotrade*, Jurispr. 1998, blz. I-7907; zaak C-90/94, *Haar Petroleum*, Jurispr. 1997, blz. I-4085, met name punt 34, 35, 37 en 40.

<sup>(32)</sup> In deze context wordt ook verwezen naar C-205/98, *Commissie tegen Oostenrijk*, met name punt 76, 78, 85, 86, 101 en 104).

<sup>(33)</sup> Zoals het ontbreken van werkplaatsen met vergunning voor het installeren van OBU's, het ontbreken van toegang voor wegvervoerders tot het internet, het probleem van de registratie en re-routing en het taalprobleem bij de terminals, onvoldoende betalingsmogelijkheden (OBU, internet, terminal), taalproblemen enz.

<sup>(34)</sup> Zie ook: gevoegde zaken C-430/99 en C-431/99, *Sea-Land Service en Nedlloyd Lijnen*, Jurispr. 2002, blz. I-5235, met name punt 43 van het arrest en met name punt 85, 101, 120, 122 en 123 van de conclusie van advocaat-generaal Alber, samen met de hier aangehaalde rechtspraak.

<sup>(35)</sup> Zie ook: *Haar Petroleum*, met name punt 34, 35, 37 en 40.

### 3.2. Argumenten ten gunste van het tolrestitutiesysteem

- (43) Er wordt gesteld dat de steun noodzakelijk is, in het belang is van de Gemeenschap en het evenredigheidsbeginsel in acht neemt, meer bepaald met de volgende argumenten: krachtens zowel het witboek van de Commissie betreffende het transportbeleid <sup>(36)</sup> als artikel 7 ter van de nieuwe ontwerp Richtlijn inzake het Eurovignet <sup>(37)</sup> is een compensatie voor lasten die worden opgelegd voor het gebruik van infrastructuur toegestaan teneinde een verhoging van de totale belastingsheffing te vermijden. De maatregel zelf houdt geen vermindering in van de belasting op minerale oliën. De accijnzen dienen uitsluitend als referentie om de tolrestitutie te berekenen. Bovendien kan worden aangetoond dat de inkomsten uit de belasting op minerale oliën in Duitsland teruglopen door een vermindering van de aankoop van brandstoffen in Duitsland. Het tolrestitutiesysteem wordt daarom als een noodzakelijke maatregel beschouwd om de algemene toename van de heffingen evenredig te houden, wat ook in het belang is van de Gemeenschap.
- (44) De steunmaatregel neemt duidelijk het beginsel van non-discriminatie in acht aangezien zowel Duitse als niet-Duitse wegvervoerders gebruik kunnen maken van de steunmaatregel. De relevante betrokken partij is van oordeel dat eventuele discriminatie louter het gevolg van de inactiviteit van de Raad, die het harmonisatievraagstuk al sinds 1985 uit de weg gaat. Gezien dit gebrek aan harmonisatie van de accijnzen moet het TRS uitsluitend worden beschouwd als een gedeeltelijke neutralisering van de nadelen die de Duitse wegvervoerders ondervinden. In dat verband kan worden aangetoond dat het Duitse aandeel in het grensoverschrijdende wegvervoer (tonnage) voortdurend terugloopt: van 39,0 % in 1985 tot 21,6 % in 2002. Bovendien wordt het grensoverschrijdende wegvervoer steeds dominanter. In 2015 zal meer dan de helft van het totale verkeersvolume op de Duitse autowegen bestaan uit grensoverschrijdend vervoer van goederen. Er wordt ook aangestipt dat er slechts discriminatie zou ontstaan wanneer niet in Duitsland geregistreerde wegvervoerders hogere kosten moeten dragen of aan een hogere administratieve belasting worden onderworpen voor de terugbetaling van de tol dan Duitse wegvervoerders, wat niet het geval is.
- (45) Derde partijen hebben ook aangevoerd dat de steunmaatregel niet resulteert in een vervalsing van de mededinging aangezien de compensatie van 600 miljoen EUR per jaar slechts overeenstemt met 17,6 % van de extra kosten ten gevolge van de infrastructuurheffing.
- (46) Tot slot wordt gesteld dat de maatregel niet als staatssteun kan worden beschouwd aangezien overeenkomstig punt 13 van Notitie 98/C 384/03 van de Commissie <sup>(38)</sup> belastingsmaatregelen algemene maatregelen zijn die geen staatssteun zijn in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

### 4. OPMERKINGEN VAN DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND

- (47) Naar het oordeel van de Duitse regering brengt deze maatregel geen discriminatie mee aangezien de terugbetalingsregeling beschikbaar is voor alle wegvervoerders, ongeacht hun nationaliteit of vestigingsplaats. Evenmin resulteert de maatregel in een de-factodiscriminatie. Eerst en vooral stellen de Duitse autoriteiten dat er een direct verband is tussen de nieuwe heffing voor het gebruik van de Duitse autosnelwegen en het brandstofverbruik, wat op zijn beurt direct is verbonden met de hoeveelheid op brandstof betaalde accijnzen. Naar hun oordeel is de band die wordt gelegd tussen de terugbetaling van de tol enerzijds en de betaling van accijnzen anderzijds gerechtvaardigd aangezien beide betalingen kunnen worden gezien als een bijdrage tot de betaling van de infrastructuurkosten. Bovendien zijn in de maatregel geen drempels opgenomen, zoals een minimumbedrag van betaalde kilometerheffing of een minimumtransportvolume. Voorts is de beslissing om de brandstoftank al dan niet in Duitsland te vullen een louter economische beslissing die zowel door de Duitse wegvervoerders als door niet-Duitse wegvervoerders moet worden genomen. Alle wegvervoerders zullen hun tank vullen waar zij er economisch baat bij hebben. Anders gezegd, waar de tank wordt gevuld wordt voornamelijk bepaald door de brandstofprijs. De Duitse autoriteiten stellen in dat verband dat in Duitsland zowel het aandeel van de accijnzen in de brandstofprijs als die brandstofprijs zelf tot de hoogste van alle EU-lidstaten behoort.
- (48) De Duitse autoriteiten merken ook op dat de maatregel volledig in overeenstemming is met het territorialiteitsbeginsel.
- (49) De Duitse autoriteiten spreken het argument tegen dat het TRS kan worden beschouwd als een vermindering van de heffing op het gebruik van infrastructuur en dat de maatregel derhalve buitenlandse wegvervoerders discrimineert. De Duitse autoriteiten stellen dat zowel Duitse als niet-Duitse wegvervoerders een restitutiekunnen krijgen. Het TRS zal leiden tot een situatie waarin beide categorieën bijdragen tot de financiering van de Duitse autosnelwegen en dit recht evenredig met hun gebruik van de infrastructuur.
- (50) Wat het argument van een gedeeltelijke compensatie van het prijsverschil van brandstof tussen Duitsland en andere landen betreft, zien de Duitse autoriteiten geen enkele discriminatie van buitenlandse wegvervoerders. Zij zijn het er mee eens dat het wellicht goedkoper is de brandstoftank buiten het Duitse grondgebied dan binnen Duitsland te vullen, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met het terugbetaalde tolbedrag. Die afweging en berekening zal echter zowel door Duitse als door niet-Duitse wegvervoerders worden gemaakt. De Duitse autoriteiten stellen dat meer dan 80 % van de Duitse wegvervoerders gebruikmaakt van de lagere brandstofprijzen in het buitenland. Aangezien de Duitse wegvervoerders in het algemeen echter al zeer hoge accijnzen moeten betalen, wat hun concurrentiepositie nadelig beïnvloedt, zullen zij hun prijsniveau voor het vervoer van goederen niet méér kunnen laten zakken dan de andere wegvervoerders die van de tolrestitutieregeling gebruikmaken. Het effect van de steunmaatregel bestaat dus uitsluitend in een vermindering van het concurrentienadeel dat

<sup>(36)</sup> Naar geleidelijke invoering van heffingen op het gebruik van infrastructuurvoorzieningen, blz. 71.

<sup>(37)</sup> Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (COM(2003) 448 def.).

<sup>(38)</sup> PB C 384 van 10.12.1998, blz. 3.

- Duitse vervoerders ondervinden door het zeer hoge accijnsniveau in Duitsland, maar creëert voor die Duitse wegvervoerders geen enkel voordeel dat het hen mogelijk maakt hun tarieven voor het vervoer van goederen te drukken.
- (51) De Duitse autoriteiten stellen dat de verhoging van de kilometerheffing gerechtvaardigd is ondanks het TRS, aangezien niet alleen Duitse, maar ook niet-Duitse wegvervoerders recht hebben op de compensatiemaatregel. Niet-Duitse wegvervoerders zullen dus hogere tolheffingen moeten betalen, maar kunnen tegelijk profiteren van het TRS, wat een buitensporige bijdrage van niet-Duitse wegvervoerders aan de harmonisatie van de belasting op minerale oliën zal voorkomen.
- (52) Betrokken partijen stellen dat het terugbetalingssysteem in het voordeel zal spelen van Duitse tankstations, ten nadele van niet-Duitse tankstations. De Duitse autoriteiten stellen echter dat de bestaande verschillen tussen de lidstaten qua belasting op minerale oliën al tot gevolg hebben dat er zogenaamd „brandstoftoerisme” ontstaat, met name naar buurlanden toe. Maatregelen die bijdragen tot een vermindering van deze verschillen — zoals het TRS — dragen ook bij tot een vermindering van dit brandstoftoerisme. De Duitse autoriteiten menen dus dat het niet de steunmaatregel is die tot discriminatie van buitenlandse tankstations zal leiden. De steunmaatregel kan alleen tot gevolg hebben dat buitenlandse tankstations in de toekomst wat minder begunstigd worden dan nu het geval is.
- (53) Derde partijen stellen dat als gevolg van de steunmaatregel andere lidstaten, bijvoorbeeld in naburige regio's, minder belastingen zullen innen ten gevolge van verlaagde brandstofaankopen. De Duitse autoriteiten argumenteren echter dat maatregelen die leiden tot een vermindering van het brandstoftoerisme gerechtvaardigd zijn, zelfs als zij resulteren in een verlaging van de belastinginkomsten in naburige regio's.
- (54) De Duitse autoriteiten onderstrepen ook dat de maatregel geen discriminatie inhoudt van brandstofverbruikers die Duitse autosnelwegen gebruiken met voertuigen van minder dan 12 ton. Overeenkomstig de Duitse autoriteiten is het duidelijk dat de terugbetaling alleen geschiedt op voorwaarde dat de kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 12 ton betaald is. De terugbetaling kan dus niet los worden gezien van het totale effect van een nettolast voor dergelijke zware vrachtwagens. Aangezien zij alles samen meer zullen betalen dan zij terug ontvangen, kan moeilijk worden beweerd dat de terugbetaling zelf een baat inhoudt voor vrachtwagens van meer dan 12 ton, of met andere woorden dat de maatregel discriminerend is voor voertuigen van minder dan 12 ton ten gevolge van het beweerde de-factodiscriminerende effect van een vermindering van de belasting op minerale oliën. Naar het oordeel van de Duitse autoriteiten kan de terugbetalingsregeling dus geen discriminatie inhouden van voertuigen van minder dan 12 ton aangezien die niet onder de nieuwe tolregeling vallen.
- (55) Wat het argument betreft dat een verschil qua te betalen belasting op zich geen rechtvaardiging levert voor een steunmaatregel, merken de Duitse autoriteiten op dat de door derde partijen aangehaalde Italiaanse zaak in dat verband niet relevant is voor deze kwestie aangezien het algemene kader en de voorwaarden ongelijk zijn. Zij stellen dat in het verleden een groot deel van de kosten voor infrastructuur in Duitsland betaald is door het heffen van accijnzen op brandstoffen. Zware vrachtwagens die autosnelwegen van de Bondsstaat gebruiken, betalen nu een dubbele bijdrage ter dekking van de infrastructuurkosten, namelijk de accijns op brandstoffen én de kilometerheffing. Het TRS houdt rekening met de reeds in Duitsland betaalde bijdrage voor de infrastructuurkosten en compenseert vervoerders derhalve uitsluitend voor die dubbele betaling in het belang van een billijke heffing ten bate van de infrastructuurkosten.
- (56) De Duitse autoriteiten beklemtonen ook dat het terugbetalingssysteem niet voorziet in een mechanisme dat het mogelijk maakt alle door tankstations afgegeven betalingsbewijzen te aanvaarden, ongeacht het feit of het desbetreffende voertuig Duitse autosnelwegen, dan wel andere wegen heeft gebruikt. Duitsland bevestigt integendeel opnieuw dat betalingsbewijzen uitsluitend worden aanvaard als daarop het registratienummer van het bijgetankte voertuig waarvoor de tolheffingsregeling geldt, staat vermeld. De Duitse autoriteiten sluiten dan ook uit dat de maatregel een voordeel biedt voor Duitse wegvervoerders met een gemengd park van voertuigen van meer en minder dan 12 ton, zoals aangevoerd door betrokken partijen.
- (57) Duitsland onderstreept ook dat, aangezien het betalingsmechanisme hetzelfde is voor alle gebruikers van Duitse autosnelwegen, het niet duidelijk is hoe het systeem discriminerend kan zijn voor niet-Duitse wegvervoerders die slechts sporadisch van die snelwegen gebruikmaken. De totale tolrestitutie, geaccumuleerd in een kalenderjaar, moet worden verrekend met de tolschuld die in het daaropvolgende jaar wordt opgebouwd.
- (58) De Duitse autoriteiten merken op dat de maatregel geenszins indruist tegen Richtlijn 1999/62/EG aangezien de administratieve belasting voor niet-Duitse wegvervoerders helemaal niet hoger is dan die voor Duitse wegvervoerders. De Duitse autoriteiten stellen dat er gestandaardiseerde formulieren in verscheidene EU-talen ter beschikking zullen worden gesteld en dat de opgevraagde informatie voornamelijk zal bestaan uit cijfers zodat buitenlandse vervoerders gemakkelijk toegang krijgen tot het terugbetalingssysteem. De administratieve belasting van het een jaar lang bijhouden van betalingsbewijzen is niet hoger dan bij andere procedures, bijvoorbeeld die voor de terugbetaling van de btw. Het is ook duidelijk dat dergelijke betalingsbewijzen hoe dan ook tot het einde van het jaar moeten worden bijgehouden om andere redenen, zoals ondernemingsaudits door de nationale belastingdiensten. Duitsland concludeert dan ook dat het terugbetalingssysteem geen administratieve belemmeringen of praktische lasten doet ontstaan die resulteren in de discriminatie van niet-Duitse wegvervoerders.

- (59) Wat de kritiek op het TRS betreft, zoals het ontbreken van voldoende OBU's wat een indirect effect op de steunmaatregel zelf kan hebben, stellen de Duitse autoriteiten dat de praktische aspecten van de tolheffing geen invloed hebben op het TRS.
- (60) De Duitse autoriteiten zijn het er niet mee eens dat de steunmaatregel indruist tegen artikel 8, lid 4, van Richtlijn 92/81/EEG aangezien de maatregel uitsluitend het niveau van de tolheffing verlaagt en niet bedoeld is om de accijnzen op minerale oliën, zoals omschreven in bovengenoemde richtlijn, te verminderen.
- (61) Wat het effect van de maatregel op het milieu betreft, weerlegt Duitsland het argument dat de steunmaatregel het verbruik van brandstof zal bevorderen en dus een negatief effect op het milieu zal hebben. De Duitse autoriteiten stellen dat een eenvoudige berekening aantoont dat het tegen elke economische logica indruist om het brandstofverbruik op te voeren met het oog op een hogere terugbetaling. Bovendien houdt een hoger brandstofverbruik in dat de voertuigen langer rijden dan noodzakelijk en gepland is, wat hogere tijds- en personeelskosten tot gevolg zou hebben.
- (62) Wat de tolmaatregel betreft, merken de Duitse autoriteiten eerst en vooral op dat alle argumenten met betrekking tot die maatregel los staan van de lopende staatssteunprocedure en derhalve geen verband houden met de werkingssfeer van de onderhavige beschikking. Daarbovenop verklaart Duitsland dat het tolsysteem pas is ingevoerd nadat alle technische problemen waren opgelost, zodat discriminatie op grond van nationaliteit en hinder voor de verkeersstromen uitgesloten zijn.
- (63) Samengevat antwoorden de Duitse autoriteiten op de voornaamste door derde partijen naar voren gebrachte argument als volgt:
- In de eerste plaats is de tolheffing niet discriminerend aangezien de beslissing om de brandstoftank al dan niet in Duitsland te vullen een louter economische beslissing is die zowel door Duitse als door niet-Duitse wegvervoerders moet worden genomen. Het verband tussen de terugbetaling van de tol enerzijds en de betaling van accijnzen anderzijds is gerechtvaardigd aangezien zware vrachtwagens die federale autosnelwegen gebruiken nu een dubbele bijdrage betalen in de infrastructuurkosten, in de vorm van accijnzen én in de vorm van een kilometerheffing. Het TRS houdt rekening met de reeds in Duitsland betaalde bijdragen in de infrastructuurkosten en voorkomt dubbele betalingen. De tolheffing is in overeenstemming met artikel 7, lid 4, van Richtlijn 1999/62/EG aangezien de tolheffing geen enkele wegvervoerder discrimineert op grond van nationaliteit.
  - In de tweede plaats houdt het feit dat de tol uitsluitend wordt geheven op voertuigen van minimaal 12 ton geen discriminatie in. De drempel van 12 ton is redelijk en spoort met de definitie van voertuigen van artikel 2, onder d), van Richtlijn 1999/62/EG. Bovendien bevoordeelt de tol geenszins de Duitse wegvervoerders aangezien niet kan worden aangetoond dat Duitse wegvervoerders die internationaal vervoer verzorgen, beter af zijn wanneer zij een gemengd voertuigenpark met vrachtwagens van meer en minder dan 12 ton gebruiken in vergelijking met niet-Duitse wegvervoerders, wat het hen mogelijk zou maken de kilometerheffing gedeeltelijk te compenseren binnen het voertuigenpark van één onderneming. De tol wordt op zulke wijze berekend dat is voldaan aan artikel 7, lid 9, van Richtlijn 1999/62/EG aangezien de gewogen gemiddelde tolheffing gerelateerd is aan de kosten voor de aanleg, het onderhoud en de ontwikkeling van het gebruikte infrastructuurnetwerk.
  - Ten derde is het nieuwe tolsysteem in overeenstemming met artikel 7, lid 5, van Richtlijn 1999/62/EG aangezien voldoende OBU's, alsmede andere betalingsmechanismen (zoals terminals en het internet), waarborgen dat de tol op dergelijke wijze wordt geïnd dat de verkeersstromen geen hinder ondervinden.
  - Ten vierde druist de tolmaatregel niet in tegen artikel 9, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG aangezien de maatregel de lidstaten niet verhindert een percentage van de tolheffing te gebruiken voor een evenwichtige ontwikkeling van transportnetwerken.
  - Ten vijfde merken de Duitse autoriteiten op dat het tolsysteem niet wegvoert van een geharmoniseerd Europees model van infrastructuurheffingen dat de interoperabiliteit waarborgt en derhalve niet indruist tegen overweging 17 van Richtlijn 1999/62/EG.
  - Ten zesde merken de Duitse autoriteiten op dat de administratieve eisen voor de indeling van buitenlandse voertuigen in emissieklassen niet discriminerend zijn aangezien bedoelde eisen beperkt zijn tot wat nodig is om dergelijke voertuigen in te delen.
  - Tot slot merken de Duitse autoriteiten ook op dat het tolsysteem geen inbreuk vormt op bepalingen van het EG-Verdrag, zoals artikel 28, 90, 92 en 97.

## 5. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

### 5.1. Bestaan van de steun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag

- (64) Overeenkomstig artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn „steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.



- (65) De Commissie is van oordeel dat de terugbetaling van de tol, die kan worden aangevraagd bij het Federaal Bureau voor Goederenvervoer — een onderdeel van de nationale administratie —, gebeurt met behulp van staatsmiddelen en dus een verlies aan staatsmiddelen inhoudt. De maatregel zelf biedt afzonderlijke wegvervoerondernemingen een selectief voordeel ten opzichte van concurrenten, aangezien zij worden gecompenseerd voor heffingen voor het gebruik van infrastructuur die zij geacht worden zelf te dragen. Het TRS kan niet worden beschouwd als een algemene maatregel aangezien de regeling uitsluitend geldt voor ondernemingen die gebruikmaken van voertuigen van meer dan 12 ton waarvoor een tolheffing geldt, en de restitutie uitsluitend wordt verleend als zij kunnen aantonen dat zij brandstofaccijnzen hebben betaald in Duitsland. Aangezien de toegang tot de markt van het wegvervoer volledig is opengesteld voor communautaire ondernemingen<sup>(39)</sup> kan er voorts van worden uitgegaan dat financiële overheidssteun, die bepaalde ondernemingen welke wegvervoer verzorgen begunstigt, en meer in het algemeen, die het wegvervoer begunstigt boven andere takken van vervoer, het handelsverkeer tussen de lidstaten zal beïnvloeden. Dergelijke financiële steun vervalst dus de mededinging of dreigt deze te vervalsen en beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten.
- (66) Op basis van deze overwegingen is de Commissie van oordeel dat het aangemelde TRS staatssteun is in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

## 5.2. Verenigbaarheid van de steun

### 5.2.1. Beschikbaarheid van een relevante rechtsgrondslag

- (67) Op het moment dat de Commissie de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag inleidde, was zij niet in het bezit van een wettekst betreffende de invoering van het TRS. Op 22 augustus 2003 hebben de Duitse autoriteiten echter de relevante rechtsgrondslag verstrekt. Aan dit gebrek aan informatie is dus verholpen.

### 5.2.2. Algemene opmerkingen met betrekking tot de kilometerheffing

- (68) De invoering van een op de afstand gebaseerde gebruiksheffing waarmee de kosten voor de infrastructuur worden betaald, is een van de centrale elementen van het gemeenschappelijke transportbeleid van de Europese Gemeenschap:

- In de eerste plaats is de voorgestelde invoering van de kilometerheffing in overeenstemming met de ideeën van de Commissie over een meer aan de kosten gerelateerde prijszetting als uiteengezet in het witboek betreffende het Europese transportbeleid<sup>(40)</sup>. Het wit-

boek bevat een hoofdstuk over de geleidelijke invoering van heffingen voor het gebruik van infrastructuur. De Europese Unie bestaat momenteel uit een Europa van tolwegen, waar gebruikers betalen voor het gebruik van autosnelwegen, een Europa van „Eurovignetten”, betaald door vrachtwagens in het gehele netwerk, en een Europa waar in het geheel geen heffingen worden opgelegd. Die situatie is voor verbetering vatbaar.

- In de tweede plaats kan de vervanging van de momenteel op vrachtwagens geheven gebruikslasten door een tolsysteem resulteren in een billijker aandeel in de infrastructuurkosten aangezien een zeer groot deel van de kosten voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van autosnelwegen wordt veroorzaakt door dergelijke vrachtwagens.
  - Ten derde dient de tol een van de doelstellingen van de Gemeenschap, zoals vermeld in artikel 2 van het EG-Verdrag, namelijk de bevordering van „een hoog niveau van bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu”.
  - Ten slotte lijkt het erop, als naar het geheel van de maatregel wordt gekeken, dat hetzelfde geldt voor de potentiële voordelen van een verschuiving van het vervoer van goederen over de weg naar vervoer via meer milieuvriendelijke vervoerstakken. Door over te stappen van een op de tijd gebaseerde heffing op het gebruik van autosnelwegen naar een heffing die op de afgelegde afstand is gebaseerd, worden korte afstanden goedkoper en lange afstanden duurder. Daarmee wordt niet alleen tegemoetgekomen aan de eis dat de gebruikers een billijker deel van de infrastructuurkosten moeten dragen, maar wordt ook rekening gehouden met het feit dat alleen op langere routes minder vervuilende vervoerswijzen (het spoor en de waterwegen) een alternatief bieden voor vervoer over de weg.
- (69) De Duitse Bondsregering heeft zich tot doel gesteld de gebruikers een meer realistisch aandeel in de kosten te doen dragen. Het doel van het tolsysteem is dan ook duidelijk om de gebruikers de kosten van de infrastructuur te doen dragen; de prijs van 15 cent/km dekt overeenkomstig de Duitse ramingen „volledig de kosten voor de aanleg, ontwikkeling en exploitatie van de relevante infrastructuur in de zin van Richtlijn 1999/62/EG (Eurovignet)”. Dit gaat echter hand in hand met een zwaardere belasting van de sector van het wegvervoer. In plaats van de 460 miljoen EUR die in Duitsland via het Eurovignetsysteem is opgehaald (in 2002), zullen de wegvervoerders infrastructuurkosten ten belope van 3,4 miljard EUR moeten betalen. Hoewel overeenkomstig het aangemelde voorstel van de Duitse autoriteiten een compensatie van 600 miljoen EUR kan worden verleend, zal de totale belasting voor de wegvervoerders toch stijgen aangezien die compensatie slechts 17 % van de totale tolheffingen van 3,4 miljard EUR dekt.

<sup>(39)</sup> Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (PB L 95 van 9.4.1992, blz. 1) en Verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad van 25 oktober 1993 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (PB L 279 van 12.11.1993, blz. 1).

<sup>(40)</sup> *Het Europese vervoersbeleid tot 2010: tijd om te kiezen*, Commissie 2001, tabel 3, blz. 72.

5.2.3. *Niet-toepassing van artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG* <sup>(41)</sup>

- (70) De Commissie merkt op dat de aankoop van brandstof en de betaling door de relevante voertuigen van accijnzen in Duitsland een mechanisme bieden voor de berekening van het terug te betalen tolbedrag.
- (71) Er bestaat een duidelijk juridisch onderscheid tussen het heffen van accijnzen en het heffen van een tol op zware vrachtwagens voor het gebruik van de infrastructuur. De twee systemen zijn gebaseerd op een verschillende rechtsgrond, zoals de richtlijn betreffende accijnzen (Richtlijn 92/12/EEG <sup>(42)</sup> en Richtlijn 2003/96/EG) en Richtlijn 1999/62/EG (Eurovignet).
- (72) Het Hof heeft het verschil erkend tussen een tolheffing en andere heffingen voor het gebruik van wegen, enerzijds, en belastingen, anderzijds. Overeenkomstig de jurisprudentie wordt een tol niet als een belasting beschouwd, maar als een betaling voor het gebruik van een dienst. Dezelfde redenering gaat op voor andere heffingen voor het gebruik van wegen, gezien het directe verband tussen de heffing en de gebruikte infrastructuur <sup>(43)</sup>. Op grond van deze jurisprudentie en rekening houdend met het feit dat de betaalde accijnzen uitsluitend als referentie dienen om de terugbetaling van de tol te berekenen en dat er een duidelijk onderscheid is tussen de financiële stromen van accijnzen, enerzijds, en de betaling van tolheffingen en de gedeeltelijke terugbetaling daarvan, anderzijds, is de Commissie van mening dat de huidige tolrestitutie niet tezelfdertijd kan worden gekwalificeerd als een terugbetaling van accijnzen. Een dergelijke kwalificatie zou leiden tot de situatie waarin de terugbetaling zou vallen onder twee verschillende rechtskaders, wat indruist tegen het beginsel van rechtszekerheid.
- (73) Het feit dat de terugbetaling is gelinkt aan de betaling van accijnzen wijzigt niets aan de juridische kwalificatie van de terugbetaling, in het bijzonder wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat de twee financiële stromen geen verband houden met elkaar. Wanneer dat wel het geval zou zijn, zou elke nieuwe toegevoegde voorwaarde, bijvoorbeeld een beperking van de terugbetaling tot een bepaald type vrachtwagens, de juridische kwalificatie en, als gevolg daarvan, het wettelijke kader kunnen wijzigen, wat zou indruisen tegen het beginsel van rechtszekerheid.
- (74) Er moet ook worden opgemerkt dat er geen fiscaal verband is tussen het niveau van de tolheffing en de accijnzen op dieselbrandstof. Zij hebben elk hun eigen bron (het gebruik van de autosnelweg, enerzijds, en het gebruik van minerale olie, anderzijds). De inkomsten van de tolheffing zullen volledig worden gebruikt om de kosten voor de aanleg, exploitatie en verbetering van de infrastructuur te dekken, wat helemaal niet het geval is met de inkomsten uit de accijnzen op dieselbrandstof. De terugbetaling wordt in het algemeen afgetrokken van het bedrag van de te betalen tolschuld, of, dit bedrag wordt

terugbetaald uit de financiële middelen die via de tolheffing zijn verzameld.

- (75) Gezien het bovenstaande komt de Commissie tot de conclusie dat artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG betreffende de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, dat artikel 8, lid 4, van Richtlijn 92/81/EEG vervangt, niet van toepassing is <sup>(44)</sup>. Bijgevolg dienen de Duitse autoriteiten de steunmaatregel niet ter kennis te brengen van de Commissie in het kader van de procedure van artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG.

5.2.4. *Beoordeling van de verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt*

- (76) Overeenkomstig artikel 73 van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoefte van de coördinatie van het vervoer verenigbaar met het Verdrag.
- (77) Bij Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren <sup>(45)</sup> wordt artikel 73 van het Verdrag ten uitvoer gelegd en wordt voorzien in specifieke uitzonderingen voor steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoefte van coördinatie van het vervoer over de weg. Met name wordt in artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 gestipuleerd dat de lidstaten, tot het tijdstip van in werking treden van gemeenschappelijke voorschriften inzake de toerekening van de kosten van de weg, steun mogen verlenen aan ondernemingen die de kosten van de door hen gebruikte infrastructuur moeten dragen, terwijl andere ondernemingen zulks niet doen.
- (78) Overeenkomstig de praktijk van de Commissie bij de behandeling van gevallen van staatssteun, moeten drie voorwaarden vervuld zijn opdat de steun beantwoordt aan de behoefte van de coördinatie van het vervoer in de zin van artikel 73 van het EG-Verdrag <sup>(46)</sup> en de voorwaarden van artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70:
- a) de steun is noodzakelijk om de maatregel in het belang van de Gemeenschap te kunnen uitvoeren en voldoet aan het evenredigheidsbeginsel;

<sup>(44)</sup> Artikel 19, lid 1, stipuleert dat de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen kan besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

<sup>(45)</sup> PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1.

<sup>(46)</sup> Zie: Beschikking van de Commissie van 18 december 2002, N 287/02 — Denemarken (PB C 34 van 13.2.2003, blz. 7); Beschikking van de Commissie van 19 september 2001, N 500/2001 — Verenigd Koninkrijk, *Network Grants to Licensed Heavy Rail Infrastructure Managers* (PB C 333 van 28.11.2001, blz. 7); Beschikking van de Commissie van 20 juni 2001, N 219/2001 — Oostenrijk (PB C 224 of 1.9.2001, blz. 2); Beschikking van de Commissie van 22 december 1999, N 617/98 — Nederland (Utrecht) (PB C 71 van 11.3.2000, blz. 7); Beschikking van de Commissie van 8 december 1999, N 412/98 — Italië (Marche) (PB C 55 van 26.2.2000, blz. 11); Beschikking van de Commissie van 8 juli 1999, N 121/99 — Oostenrijk (PB C 245 van 28.8.1999, blz. 2); Beschikking van de Commissie van 21 april 1999, N 588/98 — Denemarken (PB C 166 van 12.6.1999, blz. 6); zie ook: *voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren* (COM(2000) 5 def. van 26 juli 2000).

<sup>(41)</sup> Vroeger artikel 8, lid 4, van Richtlijn 92/81/EEG.

<sup>(42)</sup> PB L 76 van 23.3.1992, blz. 1.

<sup>(43)</sup> Zaak C-276/97, *Commissie tegen Frankrijk*, Jurispr. 2000, blz. I-6251, punt 36 van het arrest en de conclusie van advocaat-generaal Alber, samen met de hier aangehaalde rechtspraak. Overeenkomsten EU-Bulgarije en Hongarije, C-211/01, punt 50 (nog niet bekendgemaakt).

- b) de steun wordt verleend op niet-discriminerende basis;
- c) de steun geeft geen aanleiding tot een verstoring van de mededinging in een mate dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

#### Niet-discriminatie

- (79) Wat het beginsel van niet-discriminatie betreft, is de Commissie van mening dat alle steun per definitie selectief is. Als een maatregel niet als selectief is gekwalificeerd, is het geen steunmaatregel in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag. Als de maatregel als een steunmaatregel is gekwalificeerd, moet de Commissie nagaan of hij verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. In de jurisprudentie en de praktijk van de Commissie is steeds een duidelijk onderscheid gemaakt tussen deze selectiviteit die inherent is aan alle steun, wat een nadeel inhoudt voor sommige marktdeelnemers ten opzichte van andere die in een lidstaat optreden, en eventuele discriminatie die direct of indirect is gebaseerd op nationaliteit of de vestiging in de lidstaat in kwestie<sup>(47)</sup>. Het laatste is niet verenigbaar met de communautaire wetgeving en kan niet worden goedgekeurd in het kader van de staatssteunregels.
- (80) Overeenkomstig de jurisprudentie bestaat discriminatie er met name in dat gelijke gevallen ongelijk worden behandeld, wat een nadeel inhoudt voor sommige marktdeelnemers ten opzichte van andere, zonder dat dit verschil in behandeling wordt gerechtvaardigd door het bestaan van duidelijke, objectieve verschillen. Aangezien ondernemingen die niet op een bepaald grondgebied zijn gevestigd, zich echter in een andere positie ten opzichte van de autoriteiten bevinden dan ondernemingen die op dit grondgebied gevestigd zijn, kan niet worden gesteld dat elk mechanisme dat de toegang tot een steunmaatregel voor hen moeilijker maakt, een inbreuk inhoudt op het beginsel van niet-discriminatie<sup>(48)</sup>.

<sup>(47)</sup> Zaak C-156/98, *Duitsland tegen Commissie*, Jurispr. 2000, blz. I-6857, punt 86 en 87.

<sup>(48)</sup> Zaak C-351/98, *Spanje tegen Commissie*, Jurispr. 2002, blz. I-8031, punt 57: „Om te beginnen moet worden gepreciseerd dat het argument van de Commissie dat het plan discriminerend is, ongegrond is. Volgens vaste rechtspraak is er met name sprake van discriminatie wanneer vergelijkbare situaties verschillend worden behandeld en daardoor bepaalde marktdeelnemers ten opzichte van anderen worden benadeeld, zonder dat dit verschil in behandeling door het bestaan van objectieve verschillen van een zeker gewicht wordt gerechtvaardigd ... Een door een overheidsinstantie vastgestelde maatregel inzake investeringssteun geldt per definitie enkel voor het grondgebied waarvoor die instantie verantwoordelijk is, en haar kan niet worden verweten dat zij niet op haar grondgebied gevestigde ondernemingen daarvoor niet in aanmerking laat komen, aangezien die ondernemingen zich ten opzichte van haar in een geheel andere situatie bevinden dan de op haar grondgebied gevestigde ondernemingen. Deze precisering verzet zich echter niet tegen de kwalificatie van een dergelijke steunmaatregel als steun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag, indien die maatregel aan de in die bepaling genoemde criteria voldoet.”

- (81) In het onderhavige geval houdt het TRS in dat de tol uitsluitend wordt gecompenseerd bij indiending van Duitse brandstofbetalingbewijzen en -afrekeningen waarmee wordt aangetoond dat er accijnzen zijn betaald in Duitsland. In deze omstandigheden ziet de Commissie geen inbreuk op het territorialiteitsbeginsel als bedoeld in overweging 20 van Richtlijn 1999/62/EG. Bij het TRS worden dezelfde voorwaarden opgelegd aan alle wegvervoerders, ongeacht hun nationaliteit of woonplaats. De maatregel bevat geen drempels, bv. een minimumbedrag aan betaalde tol of een minimaal transportvolume. Voorts is er geen verplichting om brandstof aan te kopen in Duitsland, noch enige beperking om dat wél te doen. De Commissie is dus van oordeel dat er geen directe discriminatie is op basis van nationaliteit.

- (82) Hoewel er geen directe discriminatie is, rijst de vraag of de link tussen tolrestitutie en betaling van accijnzen niet de facto resulteert in een indirecte discriminatie op basis van nationaliteit. Er bestaat een verschil in behandeling tussen wegvervoerders die hun tank vullen in Duitsland en vervoerders die dat elders doen. Dit verschil wordt veroorzaakt door de band die wordt gelegd tussen de tolrestitutie en de betaling van accijnzen in Duitsland.

- (83) Als dit verschil in behandeling een ander effect heeft op Duitse wegvervoerders dan op vervoerders uit de overige lidstaten, waarbij de eersten boven de andere worden bevoordeeld, en als dit geen gevolg is van een objectief verschil van de respectieve situaties, houdt dit een inbreuk in op het beginsel van niet-discriminatie. De vraag is daarom of de band die wordt gelegd tussen de terugbetaling van de tol en de betaling van accijnzen in Duitsland kan worden gerechtvaardigd door objectieve verschillen. Om deze vraag te beantwoorden, zal de Commissie onderzoeken hoe die band in de praktijk zal werken en welke wegvervoerders er hun voordeel bij zullen doen.

- (84) De Duitse autosnelwegen, die in het hart van Europa liggen, worden nu reeds druk gefrequeenteerd door niet-Duitse wegvervoerders. In 1998 kwam 22,1 % van alle vrachtwagens op de Duitse autosnelwegen uit het buitenland, in 2004 was dit aandeel al opgelopen tot, naar raming, 25,5 %. EU-25-voertuigen zijn goed voor bijna 92 % van de niet-Duitse vrachtwagens op de Duitse autosnelwegen<sup>(49)</sup>.

- (85) Aangezien de brandstofprijzen momenteel hoger liggen in Duitsland dan in de meeste naburige landen, moedigt dit noch de Duitse, noch de niet-Duitse wegvervoerders aan om hun tank in Duitsland te vullen.

<sup>(49)</sup> Bron: *Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles*, 21.4.2005, MVV Consultants en Engineers.

- (86) De beslissing om de brandstoftank al dan niet in Duitsland te vullen is een louter economische beslissing die onder gelijke omstandigheden door zowel Duitse als niet-Duitse wegvervoerders wordt genomen. Binnen de grenzen van hun reisroute zullen alle wegvervoerders hun tank daar vullen waar dat economisch voordelig is. Na de invoering van het TRS moeten wegvervoerders die hun tank buiten Duitsland vullen, afzien van enige tolcompensatie, maar zij kunnen er in economische zin baat bij hebben om daarvoor te kiezen. Zij zullen de mogelijkheid om het TRS te benutten, te baat nemen als de prijs per km, resulterend uit de prijs van de Duitse brandstof in combinatie met het verlaagde tolniveau, lager ligt dan de prijs per km wanneer gebruik wordt gemaakt van de goedkopere brandstof buiten Duitsland en het volledige toltarief wordt betaald.
- (87) In de praktijk zullen de baten van het TRS vooral gaan naar twee groepen wegvervoerders (het gaat om relatieve baten aangezien de tol wordt opgetrokken tot gemiddeld 15 cent/km)<sup>(50)</sup>:
- de wegvervoerders die uitsluitend nationaal vervoer verzorgen en economisch gezien verplicht zijn de autosnelwegen te gebruiken. Deze wegvervoerders hebben overwegend de Duitse nationaliteit, hoewel dit marktsegment openstaat voor alle EU-15-lidstaten (cabotage) en na het verstrijken van een overgangperiode wordt opengesteld voor de nieuwe lidstaten;
  - alle wegvervoerders, zowel Duitse als niet-Duitse, die internationaal vervoer verrichten van of naar landen die vrij hoge brandstofprijzen kennen. Een dergelijke situatie geldt met name voor wegvervoerders die gevestigd zijn in Frankrijk, België en Nederland, een groep van landen die goed is voor 32 % van alle kilometers die door niet-Duitse voertuigen op Duitse autosnelwegen worden gereden.
- (88) In hun opmerkingen hebben de Duitse autoriteiten zelf toegegeven dat een percentage van bijna 20 % van de Duitse wegvervoerders, waarschijnlijk die vervoerders welke voornamelijk voor de nationale markt rijden, met name in de centrale regio's van Duitsland, de lagere brandstofprijzen in het buitenland niet te baat kunnen nemen. Daarentegen zullen in andere lidstaten gevestigde wegvervoerders hun brandstof niet uitsluitend, en niet voornamelijk, in Duitsland kopen, maar wel in andere lidstaten, met name die welke lagere brandstofprijzen kennen, ook wanneer zij een deel van hun activiteit in Duitsland of zelfs op de Duitse lokale markt uitvoeren om de mogelijkheden van cabotagevervoer te benutten.
- (89) Gezien het bovenstaande gaat de Commissie ervan uit dat, rekening houdend met het huidige niveau van de brandstofprijzen in de lidstaten, het TRS voor een zeer groot deel van de niet-Duitse kilometers<sup>(51)</sup> op de Duitse autosnelwegen onbenut zal blijven, dit als gevolg van de link tussen het TRS en het betalen van accijnzen in Duitsland. Dit percentage zal ongetwijfeld lager liggen bij Duitse wegvervoerders. Bovendien zullen incidentele gebruikers van de Duitse autosnelwegen, met name uit andere lidstaten, zelden tolrestitutie aanvragen gezien de administratieve lasten die dit met zich meebrengt. Zij zullen dus verder worden benadeeld ten opzichte van regelmatige gebruikers van die snelwegen, voornamelijk de Duitse gebruikers.
- (90) Dit gezegd zijnde, moet de Commissie benadrukken dat een wegvervoerder die een Duitse autosnelweg gebruikt en zijn brandstof buiten Duitsland aankoopt, de Duitse infrastructuur op exact dezelfde wijze gebruikt als een wegvervoerder die zijn tank in Duitsland vult. Er kan dus worden geconcludeerd dat de band die is gelegd tussen de tolrestitutie en de hoeveelheid in Duitsland betaalde accijnzen, resulterend in onderling afwijkende tolniveaus, niet gerechtvaardigd wordt door verschillen qua gebruik van de Duitse autosnelwegen. Als resultaat van de gelegde band zullen sommige wegvervoerders, voor het overgrote deel niet-Duitse vervoerders, zoals aangetoond in de punten 86 en 87, meer tol moeten betalen dan andere vervoerders hoewel zij dezelfde hoeveelheid goederen over eenzelfde afstand over dezelfde autosnelwegen vervoeren. Bovendien zal het systeem in kwestie het nationale vervoer, dat grotendeels wordt verricht door vervoerders die brandstof tanken in Duitsland, bevoordelen boven het vervoer tussen lidstaten, verricht door vervoerders die vaker hun brandstof zullen aankopen in andere lidstaten. Dit is een andere vorm van discriminatie die krachtens de communautaire wetgeving verboden is<sup>(52)</sup>.
- (91) De band tussen de terugbetaling van een deel van de tol en de hoeveelheid in Duitsland betaalde accijnzen kan erop wijzen dat het systeem is opgevat als een compensatie voor het hoge niveau van de brandstofaccijnzen in dat land. De praktijk van de Commissie en de jurisprudentie van het Hof zijn op dit punt echter zeer duidelijk: het verschil qua belastingsniveau zelf kan op zich geen rechtvaardiging zijn voor het verlenen van staatssteun<sup>(53)</sup>. Staatssteun is niet gerechtvaardigd wanneer die steun bedoeld is om bepaalde nationale marktdeelnemers te compenseren voor hun concurrentienadeel ten gevolge van een hogere regelgevings- of belastingsdruk dan in andere lidstaten. Staatssteun is geen geschikt instrument voor het wegstrijken, ten voordele van bepaalde marktdeelnemers, van verschillen qua belastingsniveau

<sup>(50)</sup> Zie ook: *Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles*, 21.4.2005, M&V Consultants en Engineers.

<sup>(51)</sup> De indicator voor het gebruik van de autosnelweg door voertuigen is de transportprestatie gemeten in voertuigkilometer.

<sup>(52)</sup> Zaak C-381/93, *Commissie tegen Frankrijk*, Jurispr. 1994, blz. I-5145, punt 17-21, en zaak C-92/01, *Stylianakis*, Jurispr. 2003, blz. I-1291, punt 25.

<sup>(53)</sup> Zie voetnoot 25. Zie ook: zaak C-298/00P, *Italië tegen Commissie*, Jurispr. 2004, blz. I-4087, punt 61-62, zaak C-382/99, *Nederland tegen Commissie*, Jurispr. 2002, blz. I-5163, punt 60-66, zaak C-6/97, *Italië tegen Commissie*, Jurispr. 1999, blz. I-2981, punt 22.

- tussen de lidstaten. Bijgevolg rechtvaardigt het feit dat het niveau van de accijnsheffing — en dus de dieselprijs — in Duitsland hoog is en de behoefte wordt gevoeld om een vermeend concurrentienadeel voor Duitse wegvervoerders te verlichten, geenszins de band die wordt gelegd tussen het TRS en de betaling van accijnzen. Bovendien zijn de brandstofprijzen ook hoog in andere lidstaten en zullen wegvervoerders uit die landen, die om geografische en andere redenen niet geneigd zijn brandstof in Duitsland aan te kopen, de compensatiemaatregel niet in dezelfde mate te baat kunnen nemen als Duitse vervoerders.
- (92) Het argument van de Duitse autoriteiten dat momenteel 50 % van de inkomsten uit de brandstofaccijnzen voorbehouden is voor de infrastructuur en dat het TRS nodig is om te voorkomen dat de wegvervoerders twee keer voor die infrastructuur betalen, brengt deze conclusie niet in het gedrang. In de eerste plaats is de eindbestemming van de belastingsinkomsten niet relevant bij het oordeel of er discriminatie bestaat tussen Duitse wegvervoerders en vervoerders uit andere lidstaten. Het verschil qua belastingsniveau is geen rechtvaardiging voor het verlenen van steun, ongeacht de bestemming van de belastingsinkomsten. In de tweede plaats is slechts 50 % van de belastingsinkomsten voorbehouden voor de infrastructuur en van deze 50 % wordt een groot deel gebruikt om de infrastructuurkosten van de rest van het Duitse wegennet, waarop geen tol wordt geheven, te financieren. Het argument van de Duitse autoriteiten dat wegvervoerders die zowel een tolheffing als accijnzen betalen, een dubbele bijdrage leveren ter dekking van de infrastructuurkosten, gaat dus niet op aangezien de inkomsten uit die accijnzen slechts op marginale wijze worden gebruikt voor de financiering van de infrastructuur waarop bedoelde tol wordt geheven. Bijgevolg is het feit dat de inkomsten uit de accijnsheffing gedeeltelijk worden gebruikt ter financiering van de infrastructuur geen rechtvaardiging voor de band die wordt gelegd tussen de tolrestitutie en de betaling van accijnzen.
- (93) Bovendien moet worden opgemerkt dat een tolheffing in wezen verschilt van een accijnsheffing. Tol wordt betaald voor het gebruik van een dienst, terwijl accijnzen een belasting zijn. Zoals reeds uiteengezet in deel 5.2.3 van deze beschikking is de aanleiding voor beide heffingen verschillend: het gebruik van een autosnelweg in het geval van de tolheffing, het verbruik van minerale olie in het geval van de accijnsheffing.
- (94) Gezien het bovenstaande ziet de Commissie geen objectieve rechtvaardiging voor de band die wordt gelegd tussen een verlaging van de tolheffing en de hoeveelheid accijnzen die op het Duitse grondgebied worden betaald. Bijgevolg is er geen objectieve rechtvaardiging voor de verschillende behandeling van wegvervoerders die tanken in Duitsland en vervoerders die buiten Duitsland tanken aangezien beide groepen zich objectief in dezelfde situatie bevinden.
- (95) In het licht van deze argumenten komt de Commissie tot de conclusie dat de steunmaatregel niet in overeenstemming is met het niet-discriminatiebeginsel aangezien de maatregel resulteert in een de-factodiscriminatie van buitenlandse wegvervoerders en om die reden alleen al als onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt moet worden beschouwd.
- (96) Bovendien druist de steunmaatregel ook in tegen artikel 7, lid 4, van Richtlijn 1999/62/EG waarin wordt gestipuleerd dat tol- en gebruiksheffingen niet mogen discrimineren, direct dan wel indirect, op grond van de nationaliteit van de vervoerder of de herkomst of bestemming van het voertuig.
- (97) Deze bepaling is niet meer dan een specifieke vertaling van een algemeen beginsel van het gemeenschapsrecht en met name van de wetgeving op het gebied van het vervoer, namelijk het verbod van elke discriminatie op basis van nationaliteit, vestigingsplaats of vertrek- of eindpunt van het vervoer. Dit beginsel is op consistente wijze gehanteerd door de rechters van de Gemeenschap<sup>(54)</sup>, inclusief in het specifieke geval van kilometerheffingen<sup>(55)</sup>.
- (98) In overeenstemming met de gevestigde jurisprudentie blijkt uit het algemene schema van het Verdrag duidelijk dat een procedure betreffende de verenigbaarheid van staatssteun met de gemeenschappelijke markt nooit tot een resultaat mag leiden dat in tegenspraak is met specifieke bepalingen van het Verdrag<sup>(56)</sup>. Het Hof heeft ook onderstreept dat die aspecten van de steun welke indruisen tegen specifieke bepalingen van het Verdrag, andere dan de bepalingen van artikel 87 en 88, op een dergelijk onverbreekelijke wijze met het voorwerp van de steun kunnen zijn verbonden dat het onmogelijk is ze afzonderlijk te beoordelen<sup>(57)</sup>. Om de hierboven uiteengezette redenen druist de maatregel in kwestie in tegen het non-discriminatiebeginsel en met name tegen artikel 7, lid 4, van Richtlijn 1999/62/EG. Deze inbreuk is inherent aan het mechanisme van het TRS en is er derhalve onlosmakelijk mee verbonden. Dit is een andere reden die de Commissie tot de conclusie dwingt dat de steunmaatregel onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.
- (99) De Commissie herinnert de Duitse autoriteiten eraan dat, wanneer zij het totale belastingsniveau voor wegvervoerders in Duitsland te hoog vinden, zij steeds de belasting op wegvoertuigen of het niveau van de accijnzen kunnen verlagen binnen de grenzen van de bestaande harmonisatiemaatregelen op communautair niveau. Dit zijn horizontale en algemene maatregelen die in beginsel noch een directe noch een de-factodiscriminatie inhouden.

<sup>(54)</sup> Zaak C-18/93, *Corsica Ferries Italia*, Jurispr. 1994, blz. I-1783, punt 35; zaak C-92/01, *Stylianakis*, punt 25.

<sup>(55)</sup> Zaak C-205/98, *Commissie tegen Oostenrijk*, punt 74-88 en 109-115.

<sup>(56)</sup> Zaak 73/79, *Commissie tegen Italië*, Jurispr. 1980, blz. 1533, punt 11.

<sup>(57)</sup> Zaak 74/76, *Iannelli & Volpi tegen Meroni*, Jurispr. 1977, blz. 557.

## N o o d z a a k e n e v e n r e d i g h e i d

- (100) De Commissie is van mening dat de noodzakelijkheid van de maatregel niet is aangetoond. De Duitse autoriteiten argumenteren dat de maatregel in het licht moet worden gezien van de overgang die de Duitse autoriteiten momenteel bewerkstelligen van een op een belasting gebaseerde heffing voor het gebruik van autosnelwegen naar een gebruiksheffing op basis van de afgelegde afstand. De Commissie heeft begrip voor de invoering van een overgangsmaatregel om de toename van de totale belasting voor de wegvervoerders enigszins te compenseren, maar merkt op dat de tol is vastgelegd op een lager niveau dan in eerste instantie gepland, namelijk op 12,4 cent/km in plaats van 15 cent/km. In plaats van in een overgangperiode een compensatie te verlenen door eerst de tol te verhogen tot 15 cent/km en dan via het TRS een terugbetaling te doen van 2,6 cent/km, zou het logischer zijn de tol gewoonweg niet te verhogen. Bovendien geldt het huidige, lagere, toltarief voor alle wegvervoerders die Duitse autosnelwegen gebruiken, en is deze tolheffing dus niet-discriminerend. De geplande terugbetaling zou dit evenwicht verstoren, wat niet noodzakelijk is om het beoogde doel te bereiken.
- (101) Bovendien hebben de Duitse autoriteiten geen argumenten ter ondersteuning van het TRS gegeven die een verklaring leveren voor de hogere administratieve belasting voor wegvervoerders ten gevolge van de technisch ingewikkelde invoering van het TRS, vergeleken met de eenvoudige instandhouding van het huidige lagere tarief. De wegvervoerders moeten betalingsbewijzen van tankstations of kredietkaartafrekeningen met betrekking tot brandstofaankopen in Duitsland kunnen voorleggen, waarop telkens het registratienummer van het relevante voertuig staat vermeld, en moeten telkens binnen een termijn van één jaar verzoeken om de terugbetaling van de tol. Dit is een zware administratieve belasting voor sporadische gebruikers van de Duitse autosnelwegen, met name uit andere lidstaten. De Commissie herinnert de Duitse autoriteiten eraan dat zij het niveau van de tol op elk moment kunnen verhogen, op voorwaarde dat daarbij rekening wordt gehouden met het bepaalde in Richtlijn 1999/62/EG.
- (102) Gezien deze argumenten komt de Commissie tot de conclusie dat de steunmaatregel niet voldoet aan het noodzakelijkheidsbeginsel, wat opnieuw een voldoende grond is om de maatregel als onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt te beschouwen.
- Verandering van de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt op zodanige wijze dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad
- (103) In het licht van het bovenstaande is de Commissie van mening dat de laatste voorwaarde van artikel 3, lid 1,

onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70, namelijk dat de steunmaatregel geen aanleiding mag geven tot concurrentievervalsing die indruist tegen het gemeenschappelijke belang, evenmin vervuld is. Zoals hierboven uiteengezet, geeft de maatregel een onrechtmatig voordeel aan Duitse wegvervoerders boven hun concurrenten uit andere lidstaten, wat indruist tegen de goede werking van de gemeenschappelijke vervoersmarkt en tegen het beginsel zelf van de vrijheid om vervoersdiensten aan te bieden. Ook om deze reden moet de steun als onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden beschouwd.

- (104) Tot slot moet worden opgemerkt dat de Duitse autoriteiten geen andere verenigbaarheidsgronden dan artikel 73 van het EG-Verdrag hebben ingeroepen. In ieder geval bevestigt de Commissie haar voorlopige evaluatie in punt 57 van de beschikking om de formele onderzoeksprocedure te openen: de steunmaatregel kan niet worden beschouwd als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 87, lid 3, onder a), b) en c), van het EG-Verdrag of van enige andere afwijkingsbepaling.

## 6. CONCLUSIE

- (105) De Commissie concludeert dat het tolrestitutiesysteem een steunmaatregel is die niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 73 en artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 en derhalve onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

De staatssteun die de Bondsrepubliek Duitsland voornemens is te verlenen en die gebaseerd is op artikel 1, deel 3, lid 2, van de Wet op de vaststelling van kilometerheffingen voor het gebruik van autosnelwegen door vrachtwagens is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

*Artikel 2*

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 25 januari 2006.

Voor de Commissie  
Jacques BARROT  
Vicevoorzitter

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 20 februari 2009

**tot wijziging van bijlage II bij Beschikking 79/542/EEG van de Raad wat betreft de vermelding voor Botswana in de lijst van derde landen of delen daarvan waaruit de invoer van bepaalde soorten vers vlees in de Gemeenschap is toegestaan**

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 1031)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/151/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2002/99/EG van de Raad van 16 december 2002 houdende vaststelling van veterinairerechtelijke voorschriften voor de productie, de verwerking, de distributie en het binnenbrengen van voor menselijke consumptie bestemde producten van dierlijke oorsprong <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 8, inleidende zin, artikel 8, punt 1, eerste alinea, en artikel 8, punt 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Beschikking 79/542/EEG van de Raad van 21 december 1976 tot vaststelling van een lijst van derde landen of delen van derde landen, alsmede tot vaststelling van veterinairerechtelijke voorschriften, gezondheidsvoorschriften en voorschriften inzake de veterinaire certificering voor de invoer in de Gemeenschap van levende dieren en vers vlees daarvan <sup>(2)</sup>, stelt de gezondheidsvoorschriften vast voor de invoer in de Gemeenschap van levende dieren, met uitzondering van paardachtigen, en voor de invoer van vers vlees van die dieren, met inbegrip van paardachtigen, doch met uitsluiting van vleesbereidingen.

(2) Beschikking 79/542/EEG bepaalt dat de invoer van vers vlees voor menselijke consumptie alleen is toegestaan als het vlees afkomstig is van een grondgebied van een derde land of een deel daarvan dat is opgenomen in de lijst van deel 1 van bijlage II bij die beschikking, en het verse vlees voldoet aan de eisen die zijn vastgesteld in het veterinaire certificaat voor dat vlees overeenkomstig de modellen van deel 2 van die bijlage, rekening houdend met de specifieke voorwaarden en de aanvullende garanties voor het vlees.

(3) Botswana komt voor in de lijst van deel 1 van bijlage II bij Beschikking 79/542/EEG en is onderverdeeld in verschillende gebieden hoofdzakelijk op basis van de diergezondheidsstatus. Die gebieden mogen vers gerijpt vlees zonder been van als huisdier gehouden runderen, van als huisdier gehouden schapen en geiten, en van bepaalde gekweekte en vrije niet als huisdier gehouden dieren („vers vlees”) naar de Gemeenschap uitvoeren.

(4) Op 20 oktober 2008 werd een uitbraak van mond-en-klauwzeer vermoed in een bedrijf in het district Ghanzi, dat is gelegen in veterinary disease control zone 12 van Botswana. Zodra de uitbraak werd bevestigd, heeft de bevoegde autoriteit in Botswana de uitvoer van vers vlees uit het hele land naar de Gemeenschap geschorst.

(5) Gezien deze omstandigheden was de invoer in de Gemeenschap van vers vlees uit veterinary disease control zone 12 van Botswana krachtens Beschikking 79/542/EEG, gewijzigd bij Beschikking 2009/4/EG van de Commissie <sup>(3)</sup>, niet langer toegestaan.

(6) Aangezien de bevoegde autoriteit in Botswana voldoende garanties heeft geboden dat de maatregelen ter bestrijding van de verspreiding van de ziekte afdoende zijn geweest om de besmetting door mond-en-klauwzeer te elimineren, moet veterinary disease control zone 12 weer worden ingesteld zodat opnieuw vers vlees uit die zone naar de Gemeenschap kan worden uitgevoerd.

(7) Deel 1 van bijlage II bij Beschikking 79/542/EEG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(8) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid,

<sup>(1)</sup> PB L 18 van 23.1.2003, blz. 11.

<sup>(2)</sup> PB L 146 van 14.6.1979, blz. 15.

<sup>(3)</sup> PB L 2 van 6.1.2009, blz. 11.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

Deel 1 van bijlage II bij Beschikking 79/542/EEG wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze beschikking.

*Artikel 2*

Deze beschikking is van toepassing met ingang van 1 februari 2009.

*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 20 februari 2009.

*Voor de Commissie*  
Androulla VASSILIOU  
*Lid van de Commissie*

---



## BIJLAGE

## „DEEL 1

## Lijst van derde landen of delen daarvan (\*)

Land	Gebiedscode	Omschrijving van het gebied	Veterinair certificaat		Specifieke voorwaarden	Uiterste datum (1)	Aanvangsdatum (2)
			Model	AG			
1	2	3	4	5	6	7	8
AL — Albanië	AL-0	Het hele land	—				
AR — Argentinië	AR-0	Het hele land	EQU				
	AR-1	De provincies: Buenos Aires, Catamarca, Corrientes (met uitzondering van de departementen Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mburucuyá, San Cosme en San Luís del Palmar), Entre Ríos, La Rioja, Mendoza, Misiones, Neuquén (behalve het gebied dat onder AR-4 valt), Río Negro (behalve het gebied dat onder AR-4 valt), San Juan, San Luis, Santa Fe, Tucuman, Cordoba, La Pampa, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Jujuy en Salta, met uitzondering van de bufferzone van 25 km vanaf de grens met Bolivia en Paraguay die zich uitstrekt van het district Santa Catalina in de provincie Jujuy tot het district Laishi in de provincie Formosa	BOV	A	1		van 18 maart 2005
			RUF	A	1		van 1 december 2007
	AR-2	Chubut, Santa Cruz en Tierra del Fuego	BOV, OVI, RUW, RUF				van 1 maart 2002
	AR-3	Corrientes: de departementen Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mburucuyá, San Cosme en San Luís del Palmar	BOV, RUF	A	1		van 1 december 2007
AR-4	Río Negro (behalve: in Avellaneda de zone ten noorden van provinciale weg nr. 7 en ten oosten van provinciale weg nr. 250, in Conesa het gebied ten oosten van provinciale weg nr. 2, in El Cuy het gebied ten noorden van provinciale weg nr. 7 vanaf de kruising met provinciale weg nr. 66 tot aan de grens met het departement Avellaneda, en in San Antonio de zone ten oosten van de provinciale wegen nr. 250 en nr. 2), Neuquén (behalve in Confluencia de zone ten oosten van provinciale weg nr. 17, en in Picun Leufú de zone ten oosten van provinciale weg nr. 17)	BOV, OVI, RUW, RUF				van 1 augustus 2008	
AU — Australië	AU-0	Het hele land	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
BA — Bosnië en Herzegovina	BA-0	Het hele land	—				
BH — Bahrein	BH-0	Het hele land	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
BR — Brazilië	BR-0	Het hele land	EQU				
	BR-1	De staat Minas Gerais, de staat Espírito Santo, de staat Goiás, de staat Mato Grosso, de staat Rio Grande Do Sul, de staat Mato Grosso Do Sul (met uitzondering van de speciale toezichtszone van 15 km vanaf de buitengrenzen in de gemeenten Porto Mutinho, Caracol, Bela Vista, Antônio João, Ponta Porã, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Paranhos, Sete Quedas, Japora' en Mundo Novo en de speciale toezichtszone in de gemeenten Corumbá en Ladário)	BOV	A en H	1		van 1 december 2008
	BR-2	De staat Santa Catarina	BOV	A en H	1		van 31 januari 2008
	BR-3	De staten Paraná en São Paulo	BOV	A en H	1		van 1 augustus 2008
BW — Botswana	BW-0	Het hele land	EQU, EQW				
	BW-1	De veterinary disease control zones 3c, 4b, 5, 6, 8, 9 en 18	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		van 1 december 2007
	BW-2	De veterinary disease control zones 10, 11, 13 en 14	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		van 7 maart 2002
	BW-3	Veterinary disease control zone 12	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1	van 20 oktober 2008	van 20 januari 2009
BY — Belarus	BY-0	Het hele land	—				
BZ — Belize	BZ-0	Het hele land	BOV, EQU				
CA — Canada	CA-0	Het hele land	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW	G			
CH — Zwitserland	CH-0	Het hele land	*				
CL — Chili	CL-0	Het hele land	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF				
CN — China	CN-0	Het hele land	—				
CO — Colombia	CO-0	Het hele land	EQU				
CR — Costa Rica	CR-0	Het hele land	BOV, EQU				
CU — Cuba	CU-0	Het hele land	BOV, EQU				

1	2	3	4	5	6	7	8
DZ — Algerije	DZ-0	Het hele land	—				
ET — Ethiopië	ET-0	Het hele land	—				
FK — Falkland-eilanden	FK-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU				
GL — Groenland	GL-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
GT — Guatemala	GT-0	Het hele land	BOV, EQU				
HK — Hongkong	HK-0	Het hele land	—				
HN — Honduras	HN-0	Het hele land	BOV, EQU				
HR — Kroatië	HR-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
IL — Israël	IL-0	Het hele land	—				
IN — India	IN-0	Het hele land	—				
IS — IJsland	IS-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
KE — Kenia	KE-0	Het hele land	—				
MA — Marokko	MA-0	Het hele land	EQU				
ME — Montenegro	ME-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU				
MG — Madagaskar	MG-0	Het hele land	—				
MK — voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië <sup>(3)</sup>	MK-0	Het hele land	OVI, EQU				
MU — Mauritius	MU-0	Het hele land	—				
MX — Mexico	MX-0	Het hele land	BOV, EQU				
NA — Namibië	NA-0	Het hele land	EQU, EQW				
	NA-1	Het gebied ten zuiden van de afsluitingen die lopen van Palgrave Point in het westen tot Gam in het oosten	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
NC — Nieuw-Caledonië	NC-0	Het hele land	BOV, RUF, RUW				
NI — Nicaragua	NI-0	Het hele land	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
NZ — Nieuw-Zeeland	NZ-0	Het hele land	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
PA — Panama	PA-0	Het hele land	BOV, EQU				
PY — Paraguay	PY-0	Het hele land	EQU				
	PY-1	Het hele land met uitzondering van de speciale toezichtszone van 15 km vanaf de buitengrenzen	BOV	A	1		van 1 augustus 2008
RS — Servië (*)	RS-0	Het hele land	BOV, OVI, EQU				
RU — Russische Federatie	RU-0	Het hele land	—				
	RU-1	De regio Moermansk, het autonome gebied Yamalo-Nenets	RUF				
SV — El Salvador	SV-0	Het hele land	—				
SW — Swaziland	SZ-0	Het hele land	EQU, EQW				
	SZ-1	Het gebied ten westen van de „red line“-afsluitingen, die noordwaarts lopen van de Usuturivier naar de grens met Zuid-Afrika ten westen van de Nkalashane	BOV, RUF, RUW	F	1		
	SZ-2	De in verband met mond-en-klauwzeer ingestelde veterinaire toezichts- en vaccinatiegebieden (bekendgemaakt bij wettelijk decreet nr. 51 van 2001)	BOV, RUF, RUW	F	1		van 4 augustus 2003
TH — Thailand	TH-0	Het hele land	—				
TN — Tunesië	TN-0	Het hele land	—				
TR — Turkije	TR-0	Het hele land	—				
	TR-1	De provincies Amasya, Ankara, Aydin, Balikesir, Bursa, Cankiri, Corum, Denizli, Izmir, Kastamonu, Kutahya, Manisa, Usak, Yozgat en Kirikkale	EQU				
UA — Oekraïne	UA-0	Het hele land	—				
Verenigde Staten — Verenigde Staten van Amerika	US-0	Het hele land	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW	G			
UY — Uruguay	UY-0	Het hele land	EQU				
			BOV	A	1		van 1 november 2001
			OVI	A	1		

1	2	3	4	5	6	7	8
ZA — Zuid-Afrika	ZA-0	Het hele land	EQU, EQW				
	ZA-1	Het hele land, met uitzondering van: — het deel van het gebied waar monden-klauwzeer wordt bestreden, gelegen in de veterinaire gebieden Mpumalanga en de noordelijke provincies, in het district Ingwavuma in het veterinaire gebied Natal en in het grensgebied met Botswana ten oosten van de 28e lengtegraad, en — het district Camperdown in de provincie KwaZuluNatal	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
ZW — Zimbabwe	ZW-0	Het hele land	—				

(\*) Onverminderd de specifieke certificeringsvoorschriften in communautaire overeenkomsten met derde landen.

(<sup>1</sup>) Vlees van dieren die op of voor de in kolom 7 vermelde datum zijn geslacht, mag gedurende 90 dagen na die datum in de Gemeenschap worden ingevoerd. Zendingen die zich op volle zee bevinden, mogen in de Gemeenschap worden ingevoerd indien zij voor de in kolom 7 vermelde datum zijn gecertificeerd, en wel gedurende 40 dagen na die datum (geen datum in kolom 7 betekent dat er geen tijdsbeperkingen gelden).

(<sup>2</sup>) Alleen vlees van dieren die op of na de in kolom 8 vermelde datum zijn geslacht, mag in de Gemeenschap worden ingevoerd (geen datum in kolom 8 betekent dat er geen tijdsbeperkingen gelden).

(<sup>3</sup>) Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië; voorlopige code die geenszins vooruitloopt op de definitieve nomenclatuur voor dit land, die zal worden vastgelegd overeenkomstig de conclusies van de lopende onderhandelingen in het kader van de Verenigde Naties.

(<sup>4</sup>) Uitgezonderd Kosovo zoals omschreven in Resolutie 1244 van 10 juni 1999 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties.

\* = Certificaten overeenkomstig de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake de handel in landbouwproducten (PB L 114 van 30.4.2002, blz. 132).

— = Geen certificaat vastgesteld en invoer van vers vlees verboden (met uitzondering van diersoorten die in de regel voor het hele land worden vermeld).

1 = Beperkingen in categorie:

Slachtafval niet toegestaan (met uitzondering van middenrif en kauwspieren van runderen).".

## RECTIFICATIES

**Rectificatie van Richtlijn 2008/88/EG van de Commissie van 23 september 2008 tot wijziging van Richtlijn 76/768/EEG van de Raad inzake cosmetische producten met het oog op de aanpassing van de bijlagen II en III aan de technische vooruitgang**

(Publicatieblad van de Europese Unie L 256 van 24 september 2008)

Bladzijde 14, punt 1), in de tabel:

— onder ref.-nr. 1332:

*in plaats van:* „Fluoresceïne; 2-(6-Hydroxy-3-oxo-(3H)-xantheen-9-yl)benzoëzuur (CAS 2321-07-5; EINECS 219-087-8) en dinatriumzout daarvan (Acid yellow 73 sodium salt; CI 45350) (CAS 518-47-8; EINECS 208-253-0), indien gebruikt als bestanddeel van haarkleurmiddelen”,

*te lezen:* „Fluoresceïne; 2-(6-Hydroxy-3-oxo-(3H)-xantheen-9-yl)benzoëzuur (CAS 2321-07-5; EINECS 219-031-8) en dinatriumzout daarvan (Acid yellow 73 sodium salt; CI 45350) (CAS 518-47-8; EINECS 208-253-0), indien gebruikt als bestanddeel van haarkleurmiddelen”;

— onder ref.-nr. 1336:

*in plaats van:* „3',5'-Dihydroxy-3',6'-dijoodspiro[isobenzofuran-1(3H),9'-[9H]xantheen]-3-on; (Solvent Red 73) (CAS 38577-97-8; EINECS 254-010-7) en natriumzout daarvan (Acid Red 95; CI 45425) (CAS 33239-19-9; EINECS 251-419-2), indien gebruikt als bestanddeel van haarkleurmiddelen”,

*te lezen:* „3',6'-Dihydroxy-4',5'-dijoodspiro[isobenzofuran-1(3H),9'-[9H]xantheen]-3-on; (Solvent Red 73) (CAS 38577-97-8; EINECS 254-010-7) en natriumzout daarvan (Acid Red 95; CI 45425) (CAS 33239-19-9; EINECS 251-419-2), indien gebruikt als bestanddeel van haarkleurmiddelen”.

---

**Rectificatie van Richtlijn 2006/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 betreffende de bewaring van gegevens die zijn gegenereerd of verwerkt in verband met het aanbieden van openbaar beschikbare elektronische communicatiediensten of van openbare communicatienetwerken en tot wijziging van Richtlijn 2002/58/EG**

(Publicatieblad van de Europese Unie L 105 van 13 april 2006)

Bladzijde 57, artikel 5, lid 1, onder a), punt 1:

*in plaats van:* „1. in het geval van telefonie over een vast netwerk.”;

*te lezen:* „1. in het geval van telefonie over een vast of mobiel netwerk.”.

Bladzijde 60, artikel 15, lid 3, eerste zin:

*in plaats van:* „3. Elke lidstaat kan de toepassing van deze richtlijn op de bewaring van communicaties in verband met internettoegang, internettelefonie en e-mails via het internet uitstellen voor een periode van ten hoogste 18 maanden, te rekenen vanaf 15 maart 2009.”;

*te lezen:* „3. Elke lidstaat kan de toepassing van deze richtlijn op de bewaring van communicaties in verband met internettoegang, internettelefonie en e-mails via het internet uitstellen tot 15 maart 2009.”.

---

### **BERICHT AAN DE LEZER**

De instellingen hebben besloten in hun teksten niet langer te verwijzen naar de laatste wijziging van de aangehaalde besluiten.

Tenzij anders vermeld, zijn de besluiten waarnaar in de hierin gepubliceerde teksten wordt verwezen, de besluiten zoals die momenteel van kracht zijn.