

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
	Kommissionen	
2002/C 67/01	Euroens vekselkurs	1
2002/C 67/02	Meddelelse i henhold til artikel 5 i Rådets forordning nr. 19/65/EØF af 2. marts 1965 om anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af aftaler og samordnet praksis ⁽¹⁾	2
2002/C 67/03	Meddelelse — Notifikation af benævnelser for speciallæger ⁽¹⁾	26
2002/C 67/04	Ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur (KN) (tarifiering af varer)	27
2002/C 67/05	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag COMP/M.2631 — PTT/Hermes Versand) ⁽¹⁾	27
2002/C 67/06	Offentliggørelse af en ansøgning om registrering i henhold til artikel 6, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 2081/92 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser	28
2002/C 67/07	Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten — Tilfælde, med hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse ⁽¹⁾	33
2002/C 67/08	Meddelelse om det forestående udløb af gyldigheden af visse antidumpingforanstaltninger	34

II *Forberedende retsakter*

.....

Informationsnummer

Indhold (fortsat)

Side

III Oplysninger

Kommissionen

2002/C 67/09	Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Donegal, Irland ⁽¹⁾	35
2002/C 67/10	Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Kerry, Irland ⁽¹⁾	37
2002/C 67/11	Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Galway, Irland ⁽¹⁾	39
2002/C 67/12	Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Knock, Irland ⁽¹⁾	41
2002/C 67/13	Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Sligo, Irland ⁽¹⁾	43



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Meddelelser)

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾**15. marts 2002***(2002/C 67/01)*

1 euro	=	7,4333	danske kroner
	=	9,133	svenske kroner
	=	0,6213	pund sterling
	=	0,8853	amerikanske dollar
	=	1,4098	canadiske dollar
	=	114,12	japanske yen
	=	1,4617	schweizerfranc
	=	7,7675	norske kroner
	=	88,43	islandske kroner ⁽²⁾
	=	1,6879	australske dollar
	=	2,037	new zealandske dollar
	=	10,4022	sydafrikanske rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

⁽²⁾ Kilde: Kommissionen.

Meddelelse i henhold til artikel 5 i Rådets forordning nr. 19/65/EØF af 2. marts 1965 om anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af aftaler og samordnet praksis

(2002/C 67/02)

(EØS-relevant tekst)

Kommissionen opfordrer alle berørte parter, der måtte have interesse heri, til at fremsende deres bemærkninger til følgende udkast til Kommissionens forordning (EF) om anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis for motorkøretøjsindustrien. Udkastet er vedlagt en begrundelse.

Bemærkninger til forordningsudkastet bedes fremsendt til Kommissionen senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende meddelelse. Bemærkninger bedes fremsendt til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
 Generaldirektoratet for konkurrence
 Direktoratet F, kontor F2 — Motorkøretøjer og andre transportmidler
 B-1049 Bruxelles/Brussel
 E-post: comp-draft-car-ber@cec.eu.int

Udkast til

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. .../...

af [...]

om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsindustrien

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 19/65/EØF af 2. marts 1965 om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af aftaler og samordnet praksis ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1215/1999 ⁽²⁾, særlig artikel 1,

efter offentliggørelse af et udkast til denne forordning ⁽³⁾,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til forordning nr. 19/65/EØF har Kommissionen beføjelse til ved forordning at anvende traktatens artikel 81, stk. 3 (tidligere artikel 85, stk. 3), på visse kategorier af vertikale aftaler og tilsvarende samordnet praksis, der falder ind under artikel 81, stk. 1.
- (2) De hidtidige erfaringer med aftaler om salg og eftersalgsservice inden for bilindustrien gør det muligt at fastlægge

kategorier af vertikale aftaler, som normalt kan anses for at opfylde betingelserne i artikel 81, stk. 3.

- (3) På grundlag af de hidtidige erfaringer med markederne for distribution af motorkøretøjer og markederne for reservedele samt reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer kan det konkluderes, at der inden for denne branche er behov for regler, som er strengere end bestemmelserne i Kommissionens forordning (EF) nr. 2790/1999 af 22. december 1999 om anvendelse af EF-traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis ⁽⁴⁾, især i tilfælde, hvor en leverandør anvender selektiv distribution eller eneforhandling.
- (4) Denne forordning gælder for vertikale aftaler om køb eller salg af nye motorkøretøjer, vertikale aftaler om køb eller salg af reservedele til motorkøretøjer og vertikale aftaler om køb og salg af reparations- og vedligeholdelsesydelser, hvis disse aftaler indgås mellem virksomheder, der ikke konkurrerer med hinanden, mellem visse konkurrenter eller af visse sammenslutninger af detailhandlere. Forordningen gælder også for disse vertikale aftaler, når de indeholder accessoriske bestemmelser om overdragelse eller udnyttelse af immaterialrettigheder. Udtrykket »vertikale aftaler« i denne forordning omfatter tilsvarende samordnet praksis.

⁽¹⁾ EFT 36 af 6.3.1965, s. 533.

⁽²⁾ EFT L 148 af 15.6.1999, s. 1.

⁽³⁾ EFT C ...

⁽⁴⁾ EFT L 336 af 29.12.1999, s. 21.

Betragtninger om de generelle betingelser for, at aftaler falder ind under denne forordning

- (5) Gruppefritagelsen bør kun omfatte vertikale aftaler, som med tilstrækkelig sikkerhed kan antages at opfylde betingelserne i artikel 81, stk. 3.
- (6) Vertikale aftaler som defineret i denne forordning kan forbedre den økonomiske effektivitet inden for en produktions- eller distributionskæde ved at muliggøre en bedre koordinering mellem de deltagende virksomheder; de kan navnlig medføre en reduktion af parternes transaktions- og distributionsomkostninger og en optimering af deres afsætnings- og investeringsniveau.
- (7) Sandsynligheden for, at sådanne effektivitetsfremmende virkninger opvejer eventuelle konkurrenceskadelige virkninger, som skyldes begrænsninger indeholdt i vertikale aftaler, afhænger af de deltagende virksomheders markedsstyrke og dermed af, hvorvidt disse virksomheder er udsat for konkurrence fra andre leverandører af varer eller tjenester, som køberen anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål.
- (8) Det må formodes, at vertikale aftaler, der ikke indeholder visse typer alvorlige konkurrencebegrænsninger, generelt medfører en forbedring af produktionen eller distributionen og sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, hvis leverandørens andel af det relevante marked ikke overstiger de tærskler, der er fastsat i de generelle betingelser for anvendelsen af denne forordning. Denne sektorspecifikke forordning indeholder strengere bestemmelser end forordning (EF) nr. 2790/1999, og det kan derfor især antages, at distributionsaftaler generelt indebærer sådanne fordele, hvis den pågældende leverandør har en markedsandel på højst 30 % eller, når der anvendes et kvantitativt, selektivt distributionssystem til salg af nye motorkøretøjer, højst 40 %. I forbindelse med vertikale aftaler, der indeholder eksklusive leveringsforpligtelser, er det køberens markedsandel, der er relevant for fastlæggelsen af sådanne vertikale aftalers samlede virkninger på markedet.
- (9) Over de markedsandelstærskler, der er fastsat i de generelle betingelser for anvendelsen af denne forordning, kan det ikke formodes, at vertikale aftaler, der falder ind under artikel 81, stk. 1, normalt indebærer objektive fordele af en sådan art og et sådant omfang, at de opvejer de ulemper, de medfører for konkurrencen. Hvis leverandøren anvender rent kvalitativ, selektiv distribution, er en sådan markedsandelstærskel dog ikke nødvendig for, at denne forordning kan finde anvendelse.

- (10) For at forhindre en leverandør i at opsigse en aftale, fordi en forhandler eller en reparatør udviser en konkurrencefremmende adfærd, som for eksempel ved at sælge aktivt eller passivt til udenlandske forbrugere, ved at sælge konkurrerende mærker eller ved at indgå underleveranceaftaler med andre om udførelsen af service, der ikke må begrænses efter denne forordning, skal en opsigelse være tydeligt begrundet. Endvidere indføres et opsigelsesvarsel på normalt to år for at styrke forhandlernes uafhængighed af deres leverandører.
- (11) For at fremme en hurtig bilæggelse af uoverensstemmelser, der kan opstå mellem parterne i en distributionsaftale, og som ellers vil kunne skade den effektive konkurrence, bør forordningen kun omfatte aftaler, der giver hver af parterne mulighed for at benytte en uvildig sagkyndig eller en voldgiftsmand, især når aftalen er opsagt.

Betragtninger om alvorlige begrænsninger

- (12) Denne forordning bør ikke fritage vertikale aftaler, der indeholder visse typer alvorlige konkurrencebegrænsninger, som ikke er nødvendige for at opnå ovennævnte positive virkninger, uanset de deltagende virksomheders markedsandel.
- (13) Dette gælder især vertikale aftaler, der indeholder alvorlige konkurrencebegrænsninger, såsom mindstepriser og faste priser for videresalg, samt visse former for områdebeskyttelse, der ikke bør være omfattet af gruppefritagelsen efter denne forordning.
- (14) Det må normalt ikke forbydes detailhandlere at drive aktivt eller passivt salg af aftalevarerne eller tilsvarende varer til alle endelige forbrugere, som omhandlet i artikel 1, herunder endelige forbrugere, der har bemyndiget en formidler eller indkøbsagent til at købe, modtage, transportere eller oplagre et nyt motorkøretøj på deres vegne.
- (15) På markeder, hvor leverandøren anvender et selektivt distributionssystem, må deltagerne i et selektivt distributionssystem hverken direkte eller indirekte pålægges begrænsninger med hensyn til aktivt eller passivt salg af eller nogen som helst form for reklame for aftalevarerne eller tilsvarende varer, herunder brug af internettet eller internetformidlingstjenester, over for endelige forbrugere som omhandlet i artikel 1, herunder deres formidlere eller købsagenter.

- (16) Retten til at forbyde en autoriseret forhandler at drive virksomhed på et uautoriseret forretningssted er den eneste begrænsning i aktivt salg inden for selektive distributionssystemer, som på visse betingelser kan være omfattet af denne forordning. Denne begrænsning er dog ikke omfattet af forordningen, hvis den indskrænker forhandlerens muligheder for at udvide sin virksomhed på det autoriserede forretningssted ved f.eks. at begrænse den infrastruktur, der er nødvendig for at øge afsætningen, herunder forøgelse, som skyldes internetsalg.
- (17) Hvis leverandøren begrænser forhandlerens salg til endelige forbrugere i andre medlemsstater, f.eks. ved at lade forhandlerens vederlag eller købsprisen afhænge af køretøjernes bestemmelsessted eller de endelige forbrugeres bopælssted, vil der også være tale om en indirekte begrænsning af salget. Som andre eksempler på indirekte salgsbegrænsninger kan blandt andet nævnes leveringskvoter baseret på et andet salgsområde end fællesmarkedet, uanset om de kombineres med salgsmål eller ej, eller salgsmål baseret på et andet salgsområde end fællesmarkedet. Bonusordninger, der afhænger af køretøjernes bestemmelsessted eller enhver form for diskriminerende produkttildeling, hvad enten det skyldes produktknaphed eller andre forhold, kan også være en indirekte salgsbegrænsning.
- (18) Hvis vertikale aftaler ikke forpligter forhandlere og reparatører af motorkøretøjer inden for en leverandørs distributionssystem til at opfylde garantiforpligtelser, yde gratis service og udføre arbejde i forbindelse med tilbagekaldelse, når det gælder motorkøretøjer, som den pågældende producent har solgt hvor som helst inden for fællesmarkedet, er der tale om en indirekte begrænsning af salget. For at give forhandlere af motorkøretøjer mulighed for at sælge til endelige forbrugere overalt inden for fællesmarkedet omfatter denne forordning ikke distributionsaftaler, der ikke pålægger reparatørerne inden for leverandørens distributionssystem at udføre reparationer og vedligeholdelsesarbejde på aftalevarerne og tilsvarende varer, uanset hvor de er solgt inden for fællesmarkedet.
- (19) Denne forordning omfatter ikke vertikale aftaler, der begrænser de i distributionssystemet deltagende virksomheders salg af originale reservedele eller reservedele af tilsvarende kvalitet til uafhængige reparatører, der anvender dem til reparationer eller vedligeholdelse. Hvis disse uafhængige reparatører ikke havde adgang til sådanne reservedele, ville de ikke kunne konkurrere effektivt med de autoriserede reparatører inden for en motorkøretøjsproducents distributionssystem, da de ikke ville kunne tilbyde forbrugerne service af høj kvalitet, som bidrager til, at motorkøretøjerne fungerer sikkert og pålideligt.
- (20) For at give de endelige forbrugere ret til at købe motorkøretøjer, som udbydes i en anden medlemsstat, hos en forhandler efter deres eget valg, omfatter denne forordning ikke vertikale aftaler, der ikke giver en forhandler mulighed for at bestille, lagerføre og sælge ethvert køretøj, der svarer til en model i forhandlerens aftaleprogram. Hvis leverandøren i forbindelse med tilsvarende motorkøretøjer anvender leveringsbetingelser, især med hensyn til leveringstid eller priser, der indebærer forskelsbehandling eller ikke er objektivt begrundede, skal de betragtes som en begrænsning af forhandlerens mulighed for at sælge sådanne køretøjer.
- (21) Motorkøretøjer er dyre og teknisk set komplicerede mobile produkter, der kræver reparationer og vedligeholdelse med regelmæssige eller uregelmæssige mellemrum. Det er dog ikke nødvendigt, at forhandlerne af nye motorkøretøjer også udfører reparationer og vedligeholdelsesarbejde. Leverandørernes og forbrugernes berettigede interesser kan tilgodeses fuldt ud, hvis forhandleren benytter en eller flere reparatører i leverandørens distributionssystem som underleverandører i forbindelse med disse ydelser, herunder opfyldelse af garantiforpligtelser, gratis service og arbejde i forbindelse med tilbagekaldelse af køretøjer, forudsat at forbrugeren på passende vis er blevet underrettet om adressen på den officielle reparatør i tilfælde, hvor en sådan underleveranceaftale foreligger. Det er heller ikke nødvendigt, at reparatørerne også sælger nye motorkøretøjer, for at de kan udføre reparationer og vedligeholdelsesarbejde i tilstrækkelig grad. Denne forordning omfatter derfor ikke vertikale aftaler, der indeholder direkte eller indirekte forpligtelser eller incitamenter, som medfører en sammenkobling af salg og eftersalgsservice, eller som gør gennemførelsen af en af disse aktiviteter afhængig af gennemførelsen af den anden; dette er især tilfældet, når forhandlerne eller de autoriserede reparatørers vederlag i forbindelse med køb eller salg af varer eller tjenester, som er nødvendige til den ene aktivitet, gøres afhængigt af salget af varer eller tjenester vedrørende den anden aktivitet, eller når alle sådanne varer uden forskel er omfattet af et enkelt vederlags- eller rabatsystem.
- (22) For at sikre en effektiv konkurrence på markedet for vedligeholdelse og reparationer og for at give reparatørerne mulighed for at tilbyde de endelige forbrugere konkurrerende reservedele, såsom originale reservedele og reservedele af tilsvarende kvalitet, omfatter denne forordning ikke vertikale aftaler, der forhindrer reparatører, som tilhører en motorkøretøjsproducents distributionsnet, forhandlere af reservedele, endelige forbrugere eller uafhængige reparatører i at få leveret originale reservedele af producenten af sådanne dele eller af en udenforstående virksomhed efter eget valg.
- (23) For at give autoriserede og uafhængige reparatører og forbrugerne et reelt valg med hensyn til reservedele, omfatter denne forordning heller ikke aftaler, hvorved en producent af motorkøretøjer pålægger en producent af originale reservedele begrænsninger med hensyn til en konkret og synlig placering af sit varemærke eller logo på disse reservedele, hvad enten delene leveres til producenten af motorkøretøjer til montering i nye biler eller til reparatører til udskiftningsformål.

(24) Denne forordning omfatter ikke vertikale aftaler, der begrænser de autoriserede reparatørers ret til at anvende reservedele af tilsvarende kvalitet til reparation og vedligeholdelse af et motorkøretøj. Da motorkøretøjsproducenten er direkte kontraktligt involveret i garantireparationer, gratis service og tilbagekaldelse af køretøjer, omfatter denne forordning dog en forpligtelse for den autoriserede reparatør til at anvende originale reservedele leveret af motorkøretøjsproducenten i forbindelse med disse reparationer.

(25) For at beskytte den effektive konkurrence på markedet for reparationer og vedligeholdelse og for ikke at udelukke uafhængige reparatører fra markedet skal producenterne give alle interesserede uafhængige aktører fuld adgang til alle tekniske oplysninger, diagnosticeringsprogrammer og andet udstyr, værktøjer, herunder alt relevant software, og den undervisning, der kræves til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. De uafhængige aktører, der skal have en sådan adgang, omfatter bl.a. uafhængige reparatører, producenter af reparationsudstyr eller værktøjer, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører. Adgangsbetingelserne må især ikke indebære forskelsbehandling mellem autoriserede og uafhængige aktører; der bør efter anmodning gives adgang inden for en rimelig frist; prisen for oplysningerne bør afspejle, i hvilken udstrækning den uafhængige aktør benytter dem. En producent bør give uafhængige reparatører adgang til tekniske oplysninger om nye motorkøretøjer samtidig med, at de autoriserede reparatører får adgang dertil, og bør ikke forpligte en uafhængig reparatør til at købe flere oplysninger, end han behøver til den type reparations- eller vedligeholdelsesarbejde, der skal udføres. Det er dog lovligt og rimeligt, at leverandørerne ikke giver adgang til tekniske oplysninger, der kunne give tredjemand mulighed for at frakoble eller afmontere installerede tyverialarmer. Desuden skal der ved udstedelse af licenser til tredjemand tages hensyn til motorkøretøjsproducentens berettigede interesse i at bestemme, hvordan hans immaterialrettigheder og knowhow skal udnyttes. Disse rettigheder skal dog udnyttes på en sådan måde, at enhver form for misbrug undgås.

Betragtninger om særlige betingelser

(26) For at sikre adgang til de relevante markeder og hindre hemmelig samordning på disse markeder og for at give forhandlerne mulighed for at sælge køretøjer fra to eller flere producenter, der ikke er forbundne virksomheder, skal der knyttes en række særlige betingelser til gruppefritagelsen. I denne forbindelse bør konkurrenceklausuler ikke fritages. Denne forordning omfatter således ikke forbud mod salg af konkurrerende mærker. Dette berører ikke producentens mulighed for at pålægge forhandleren at udstille køretøjerne i særskilte områder i udstillingslokalet for at undgå forveksling af mærkerne. Yderligere krav, såsom en forpligtelse til at ansætte særskilt salgspersonale, betragtes dog som indirekte

konkurrenceklausuler, der ikke er fritaget. En forpligtelse til at udstille et fuldt sortiment af motorkøretøjer er ligeledes en indirekte konkurrenceklausul, der ikke er fritaget, hvis den gør salg eller udstilling af køretøjer, som fremstilles af forskellige virksomheder, umulig eller urimeligt vanskelig.

(27) For at sikre, at reparatører kan udføre reparationer eller vedligeholdelsesarbejde på alle motorkøretøjer, fritager denne forordning ikke forpligtelser, der begrænser reparatørernes mulighed for at reparere eller vedligeholde konkurrerende leverandørers mærker.

(28) Desuden er der behov for særlige betingelser for at udelukke anvendelsen af denne forordning på visse restriktioner inden for et selektivt distributionssystem. Dette gælder især forpligtelser, der forhindrer deltagerne i et selektivt distributionssystem i at sælge bestemte konkurrerende leverandørers mærker, hvilket let kunne medføre afskærmning af bestemte mærker. Der er behov for to yderligere betingelser af hensyn til forhandlere, der ønsker at udnytte afsætningsmulighederne uden for deres forretningssted, af hensyn til markedsintegrationen og for at øge priskonkurrencen og forbrugernes valgmuligheder i de tilfælde, hvor leverandørerne generelt har en vis markedsstyrke. Derfor omfatter forordningen ikke en begrænsning, der pålægges den autoriserede forhandler af personbiler med hensyn til mulighederne for at etablere sig i en anden medlemsstat. Desuden er der af hensyn til leverandører af andre nye motorkøretøjer end personbiler behov for en betingelse, der begrænser restriktionerne vedrørende en forhandlers forretningssted til fem år, for at give begge parter mulighed for at tilpasse deres aftaler efter de skiftende markedsforhold.

(29) Denne forordning omfatter heller ikke begrænsninger i en detailhandlers mulighed for at sælge leasingydelse i forbindelse med motorkøretøjer.

Betragtninger om inddragelse af fritagelsen og forordningens uanvendelighed

(30) Forordningens tærskler for markedsandele, dens bestemmelser om, at bestemte vertikale aftaler ikke er fritaget, og de i forordningen fastsatte betingelser vil normalt sikre, at de aftaler, der er omfattet af gruppefritagelsen, ikke giver de deltagende virksomheder mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenester.

(31) I særlige tilfælde, hvor aftaler, der falder ind under denne forordning, alligevel har virkninger, som er uforenelige med artikel 81, stk. 3, kan Kommissionen inddrage gruppefritagelsen; dette kan især være tilfældet, hvis køberen har en betydelig markedsstyrke på det relevante marked, hvor han videresælger varerne eller leverer tjenesterne, eller hvis parallelle net af vertikale aftaler har ensartede virkninger, der i væsentlig grad hindrer adgangen til eller konkurrencen på et relevant marked; sådanne kumulative virkninger kan f.eks. opstå i forbindelse med selektiv distribution. Kommissionen kan også inddrage gruppefritagelsen, hvis konkurrencen på et marked begrænses mærkbart på grund af en leverandør med markedsstyrke, eller hvis priserne og leveringsbetingelserne over for forhandlerne af motorkøretøjer varierer betydeligt fra det ene geografiske marked til det andet. Den kan ligeledes inddrage gruppefritagelsen, hvis der anvendes diskriminerende priser, pristillæg eller salgsbetingelser for levering af tilsvarende varer, især hvis leverandøren ud over prisen på den relevante model i aftaleprogrammet opkræver urimelige tillæg, som f.eks. tillæg, der tager hensyn til de forskellige nationale afgifter.

(32) Forordning nr. 19/65/EØF giver medlemsstaternes myndigheder beføjelse til at inddrage gruppefritagelsen for vertikale aftaler med virkninger, der er uforenelige med betingelserne i artikel 81, stk. 3, hvis disse virkninger er mærkbare på deres respektive område eller en del deraf, og hvis et sådant område har de karakteristika, der kendetegner et særskilt geografisk marked; medlemsstaterne bør sikre, at udøvelsen af denne beføjelse ikke forhindrer, at Fællesskabets konkurrenceregler anvendes på ensartet måde overalt inden for fællesmarkedet, eller at de foranstaltninger, der træffes til gennemførelse af disse regler, fungerer effektivt.

(33) For at styrke tilsynet med parallelle net af vertikale aftaler, som har ensartede restriktive virkninger, og som omfatter mere end 50 % af et givet marked, kan Kommissionen erklære denne forordning uanvendelig på vertikale aftaler, der indeholder bestemte begrænsninger vedrørende det pågældende marked, hvilket betyder, at sådanne aftaler falder ind under artikel 81 som helhed.

Generelle betragtninger

(34) Denne forordning berører ikke anvendelsen af artikel 82.

(35) I overensstemmelse med det princip, at fællesskabsretten har forrang, bør ingen foranstaltninger, der træffes på grundlag af nationale konkurrenceregler, kunne skade den ensartede anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler inden for hele fællesmarkedet eller bevirke, at foranstaltninger, der træffes til gennemførelse af disse regler, herunder denne forordning, ikke fungerer effektivt —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Definitioner

I denne forordning

- a) forstås ved »konkurrerende virksomheder«: faktiske eller potentielle leverandører på det samme produktmarked; produktmarkedet omfatter varer eller tjenester, som køberen anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare med aftalevarerne eller -tjenesterne på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål
- b) forstås ved »konkurrenceklausul«: enhver direkte eller indirekte forpligtelse, som foranlediger køberen til ikke at fremstille, købe, sælge eller videresælge varer eller tjenester, der konkurrerer med aftalevarerne eller -tjenesterne, eller enhver direkte eller indirekte forpligtelse for køberen til at lade leverandøren eller en af leverandøren udpeget virksomhed levere over 50 % af køberens samlede indkøb af aftalevarerne eller -tjenesterne og af varer eller tjenester, der på det relevante marked er substituerbare hermed, beregnet på grundlag af værdien af køberens indkøb det foregående kalenderår. Dette omfatter ikke et krav om, at forhandleren skal sælge motorkøretøjer fra andre leverandører i særskilte salgsområder i udstillingslokalet for at undgå forveksling af mærkerne
- c) forstås ved »eksklusiv leveringsforpligtelse«: enhver direkte eller indirekte forpligtelse, som foranlediger leverandøren til at sælge de i aftalen specificerede varer eller tjenester udelukkende til en enkelt køber inden for Fællesskabet til et bestemt anvendelsesformål eller til videresalg
- d) forstås ved »selektivt distributionssystem«: et salgssystem, hvor leverandøren forpligter sig til, enten direkte eller indirekte, at sælge aftalevarerne eller -tjenesterne udelukkende til forhandlere eller reparatører, der er udvalgt på grundlag af bestemte kriterier, og hvor disse forhandlere eller reparatører forpligter sig til ikke at sælge sådanne varer eller tjenester til uautoriserede forhandlere eller uautoriserede reparatører, uden at dette dog berører muligheden for at sælge reservedele til uautoriserede reparatører eller pligten til at stille de tekniske oplysninger, det diagnosticeringsudstyr, de værktøjer og den undervisning, der kræves til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer eller til gennemførelse af miljøbeskyttelsesforanstaltninger, til rådighed for uautoriserede reparatører
- e) forstås ved »kvantitativt, selektivt distributionssystem«: et selektivt distributionssystem, hvor leverandøren udvælger forhandlere eller reparatører på grundlag af kriterier, der direkte begrænser antallet af de udvalgte forhandlere eller reparatører

- f) forstås ved »kvalitativt, selektivt distributionssystem«: et selektivt distributionssystem, hvor leverandøren udvælger forhandlere eller reparatører på grundlag af kriterier, som udelukkende er kvalitative, som er nødvendige på grund af aftalevarernes eller -tjenesternes art, som fastlægges på ensartet måde for alle potentielle deltagere i distributionssystemet, som anvendes uden forskelsbehandling, og som ikke direkte begrænser antallet af forhandlere eller reparatører
- g) omfatter »immateriale rettigheder« industrielle ejendomsrettigheder, ophavsrettigheder og beslægtede rettigheder
- h) forstås ved »knowhow«: en pakke upatenteret praktisk viden, som leverandøren har opnået gennem erfaringer og afprøvning, og som er hemmelig, væsentlig og identificeret; i denne sammenhæng forstås ved »hemmelig«, at den pågældende knowhow som helhed eller knowhow-elementernes konkrete konstellation ikke er almindelig kendt eller lettilgængelig; ved »væsentlig« forstås, at den pågældende knowhow omfatter viden, der er uomgængeligt nødvendig for køberens brug, salg eller videresalg af aftalevarerne eller -tjenesterne; ved »identificeret« forstås, at den pågældende knowhow skal beskrives på en måde, der er tilstrækkelig omfattende til, at det kan fastslås, om den opfylder hemmeligheds- og væsentlighedskriteriet
- i) omfatter »køber«, hvad enten denne er en forhandler eller en reparatør, en virksomhed, som i henhold til en aftale, der falder ind under traktatens artikel 81, stk. 1, sælger varer eller tjenester på en anden virksomheds vegne
- j) forstås ved »autoriseret reparatør«: en virksomhed, der leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med motorkøretøjer, og som deltager i det distributionssystem, leverandøren af motorkøretøjerne har oprettet
- k) forstås ved »uautoriseret eller uafhængig reparatør«: en virksomhed, der leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med motorkøretøjer, og som ikke deltager i det distributionssystem, leverandøren af motorkøretøjerne har oprettet
- l) forstås ved »motorkøretøj«: et køretøj, der er bestemt til brug på offentlig vej, og som har mindst tre hjul
- m) forstås ved »personbil«: et motorkøretøj, der er bestemt til personbefordring, og som ud over chaufførsædet har højst otte sæder
- n) forstås ved »aftaleprogrammet«: alle de forskellige motorkøretøjsmodeller, som forhandleren køber hos leverandøren
- o) forstås ved »motorkøretøj, der svarer til en model i aftaleprogrammet« et køretøj, som
- producenten fremstiller eller samler, og
 - er identisk med en personbil eller et køretøj i aftaleprogrammet med hensyn til karosseri, transmission, stel og motortype, og
 - er omfattet af en distributionsaftale med en anden virksomhed inden for det distributionssystem, der er oprettet af producenten, eller med dennes samtykke
- p) forstås ved »reservedele«: dele, der monteres i eller på et motorkøretøj for at erstatte dette køretøjs komponenter
- q) forstås ved »originale reservedele«: reservedele, som fremstilles af producenten af de komponenter, der bruges eller blev brugt til samling af det nye motorkøretøj, og som fremstilles på samme produktionsanlæg som disse komponenter. Producenten heraf skal bevise, at disse ikke er af ringere kvalitet end komponenterne, der bruges eller blev brugt til samling af de nye motorkøretøjer
- r) forstås ved »reservedele af tilsvarende kvalitet«: reservedele, der kvalitetsmæssigt svarer til de komponenter, der bruges eller blev brugt til samling af et nyt motorkøretøj, og som fremstilles af producenten af disse komponenter eller en anden virksomhed, og som reservedelsproducenten kan bevise svarer kvalitetsmæssigt til disse komponenter
- s) forstås ved »virksomheder i distributionssystemet«: producenten og de virksomheder, som af producenten eller med dennes samtykke har fået overladt distribution, reparation eller vedligeholdelse af aftalevarerne eller tilsvarende varer
- t) omfatter »endelig forbruger« leasingselskaber, medmindre de anvendte leasingaftaler indebærer overdragelse af ejendomsret eller forkøbsret til køretøjet inden aftalens udløb
- u) omfatter »uafhængig aktør«, som omhandlet i artikel 4, stk. 2, især uafhængige reparatører, producenter af reparationsudstyr eller værktøjer, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Efter traktatens artikel 81, stk. 3, og med forbehold af denne forordnings bestemmelser erklæres artikel 81, stk. 1, herved uanvendelig på aftaler eller samordnet praksis mellem to eller flere virksomheder, som i forbindelse med aftalen opererer i hvert sit produktions- eller distributionsled, hvis aftalerne eller den samordnede praksis vedrører de betingelser, hvorpå parterne kan købe, sælge eller videresælge motorkøretøjer, reservedele til motorkøretøjer eller reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med motorkøretøjer («vertikale aftaler»).

2. Denne fritagelse finder anvendelse, for så vidt som sådanne vertikale aftaler indeholder konkurrencebegrænsninger, der falder ind under artikel 81, stk. 1 («vertikale begrænsninger»).

3. Fritagelsen efter stk. 1 gælder kun for vertikale aftaler mellem en sammenslutning af virksomheder og dens medlemmer eller mellem en sådan sammenslutning og dens leverandører, hvis samtlige medlemmer er detailforhandlere af motorkøretøjer eller reservedele til motorkøretøjer, og hvis intet individuelt medlem af sammenslutningen og dens forbundne virksomheder har en samlet årsomsætning, der overstiger 50 mio. EUR; at vertikale aftaler indgået af sådanne sammenslutninger er omfattet af denne forordning, berører ikke anvendelsen af artikel 81 på horisontale aftaler mellem sammenslutningens medlemmer eller på sammenslutningens vedtagelser.

4. Fritagelsen efter stk. 1 gælder for vertikale aftaler, der indholder bestemmelser om overdragelse af immaterialrettigheder til køberen eller dennes udnyttelse heraf, forudsat at disse bestemmelser ikke udgør hovedformålet med sådanne aftaler, og at de er direkte forbundet med køberens eller dennes kunders anvendelse, salg eller videresalg af varer eller tjenester. Fritagelsen er betinget af, at bestemmelserne, hvad angår aftalevarerne og -tjenesterne, ikke indeholder konkurrencebegrænsninger med samme formål eller virkninger som vertikale begrænsninger, der ikke er fritaget efter denne forordning.

5. Fritagelsen efter stk. 1 gælder ikke for vertikale aftaler mellem konkurrerende virksomheder; den finder dog anvendelse i tilfælde, hvor konkurrerende virksomheder indgår en ikke-gensidig vertikal aftale, og

a) køberen har en samlet årsomsætning på højst 100 mio. EUR, eller

b) leverandøren er en producent og forhandler af varer, mens køberen er en forhandler, der ikke producerer varer, som konkurrerer med aftalevarerne, eller

c) leverandøren er udbyder af tjenester i flere omsætningsled, mens køberen ikke leverer konkurrerende tjenester i det omsætningsled, hvor han køber aftaletjenesterne.

Artikel 3

Generelle betingelser for anvendelse af forordningen

1. Med forbehold af denne artikels stk. 2, 3, 4, 5, 6 og 7 gælder fritagelsen efter artikel 2 på betingelse af, at leverandørens markedsandel ikke overstiger 30 % af det relevante marked, hvor han sælger de nye motorkøretøjer, reservedele til motorkøretøjer eller reparations- og vedligeholdelsesydelser.

2. Som undtagelse fra stk. 1 er markedsandelstærsklen for anvendelse af artikel 2 40 % for aftaler om etablering af kvantitative, selektive distributionssystemer for nye motorkøretøjer.

3. De i stk. 1 og 2 fastsatte tærskler for markedsandele gælder ikke for aftaler om etablering af kvalitative, selektive distributionssystemer.

4. I forbindelse med vertikale aftaler, der indeholder eksklusive leveringsforpligtelser, er fritagelsen efter artikel 2 betinget af, at køberens markedsandel ikke overstiger 30 % af det relevante marked, hvor han køber aftalevarerne eller -tjenesterne.

5. Fritagelsen efter artikel 2 er betinget af, at den vertikale aftale, der indgås med en forhandler eller en reparatør, indeholder bestemmelse om, at en leverandør, hvis han ønsker at opsiges aftalen, skal begrunde dette udførligt i opsigelsen. Formålet hermed er at hindre, at en leverandør kan ophæve en vertikal aftale med en forhandler på grund af adfærd, som ikke må hindres i henhold til denne forordning, herunder begrænsninger af adfærd, som medfører, at fritagelsen ikke finder anvendelse på denne vertikale aftale i sin helhed, jf. artikel 4, eller på den pågældende begrænsning, jf. artikel 5.

6. Fritagelsen efter artikel 2 er betinget af, at den vertikale aftale, der indgås med en forhandler eller reparatør, indeholder en bestemmelse om, at hvis en leverandør ønsker at opsiges aftalen, skal det almindelige opsigelsesvarsel være mindst to år for begge parter. Varslet er forkortet til mindst et år, såfremt

a) leverandøren ved lov eller særlig aftale er forpligtet til at betale passende godtgørelse ved aftalens udløb, eller

— begrænsning af en engrosforhandlers salg til endelige forbrugere

b) leverandøren opsiges aftalen, fordi dette er nødvendigt af hensyn til en reorganisering af hele eller en væsentlig del af netværket.

— begrænsning af de i et selektivt distributionssystem deltagende virksomheders salg af nye motorkøretøjer og reservedele til uautoriserede forhandlere, med forbehold af litra e) nedenfor

7. Fritagelsen efter artikel 2 er betinget af, at den vertikale aftale giver parterne mulighed for at henvise uoverensstemmelser om opfyldelsen af deres aftalemæssige forpligtelser til en uvildig sagkyndig eller en voldgiftsmand. Der kan f.eks. opstå sådanne uoverensstemmelser om anvendelsen af aftalekriterier for fastsættelse af salgsmål, opfyldelse af salgsmål eller leveringsforpligtelser, opfyldelse af krav til lagerbeholdning, opfyldelse af en forpligtelse til at levere eller benytte demonstrationskøretøjer og spørgsmålet om, hvorvidt forbuddet mod at drive virksomhed på et uautoriseret forretningssted begrænser detailhandlerens muligheder for at udvide sine forretninger, eller om opsigelsen af en aftale er berettiget ud fra den begrundelse, der gives i opsigelsen. Denne mulighed berører ikke de enkelte parter ret til at indbringe sagen for en national domstol.

— begrænsning af køberens mulighed for at sælge komponenter, der er leveret med henblik på montering, til kunder, som vil anvende dem til produktion af samme type varer som de af leverandøren producerede

c) begrænsning af krydsleverancer mellem forhandlere eller reparatører inden for et selektivt distributionssystem, herunder mellem forhandlere eller reparatører, der opererer i forskellige omsætningsled

d) begrænsning af aktivt eller passivt salg af motorkøretøjer, reservedele til alle motorkøretøjer eller reparations- og vedligeholdelsesydelser til endelige forbrugere for de i et selektivt distributionssystem deltagende virksomheder, der opererer i detailledet, uden at dette dog berører muligheden for at forbyde en deltager i et kvantitativt, selektivt distributionssystem at drive virksomhed på et uautoriseret forretningssted, forudsat at et sådant forbud ikke begrænser forhandlerens eller reparatørens ekspansionsmuligheder på det autoriserede forretningssted

Artikel 4

Alvorlige begrænsninger

1. Fritagelsen efter artikel 2 gælder ikke for vertikale aftaler, der direkte eller indirekte, alene eller kombineret med andre faktorer, som parterne har afgørende indflydelse på, har følgende formål:

a) begrænsning af forhandlerens eller reparatørens mulighed for at fastsætte sin salgspris, uden at dette dog berører leverandørens mulighed for at fastsætte maksimumssalgspriser eller vejledende salgspriser, forudsat at disse ikke får karakter af faste priser eller mindstepriser som følge af pres eller incitamenter fra den ene af parterne

e) begrænsning af de i et selektivt distributionssystem deltagende virksomheders salg af reservedele til motorkøretøjer til uafhængige reparatører, der anvender disse dele til reparation og vedligeholdelse af et motorkøretøj

f) begrænsning af forhandlerens mulighed for at sælge motorkøretøjer, der svarer til en model i forhandlerens aftaleprogram

b) begrænsning af det område eller den kundegruppe, hvortil forhandleren eller reparatøren må sælge aftalevarerne eller -tjenesterne, undtagen:

g) begrænsning af motorkøretøjsforhandlerens mulighed for at give reparationer og vedligeholdelsesarbejde i underleverance til autoriserede reparatører, forudsat at forhandleren på passende vis underretter forbrugeren om den autoriserede reparatørs adresse inden salgsaftalens indgåelse

— begrænsning af aktivt salg til det eksklusivområde eller den eksklusive kundegruppe, som er forbeholdt leverandøren, eller som leverandøren har tildelt en anden forhandler eller reparatør, forudsat at begrænsningen ikke indskrænker forhandlerens eller reparatørens kunders salg

h) begrænsning af reparatørens mulighed for at indskrænke sin virksomhed til reparationer og vedligeholdelsesarbejde og forhandling af reservedele

- i) begrænsning, der er aftalt mellem en leverandør af originale reservedele eller reservedele af tilsvarende kvalitet, reparations- eller diagnosticeringsudstyr eller andet udstyr og en producent af motorkøretøjer, og som indskrænker leverandørens mulighed for at sælge disse varer til uafhængige forhandlere, autoriserede eller uafhængige reparatører eller endelige forbrugere, som anvender dem til reparation eller vedligeholdelse af motorkøretøjer
- j) begrænsning af en forhandlers eller reparatørs mulighed for at få leveret originale reservedele eller reservedele af tilsvarende kvalitet fra en udenforstående virksomhed efter eget valg og at anvende dem til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, idet leverandøren af nye motorkøretøjer dog kan kræve anvendelse af originale reservedele til reparationer omfattet af garanti, gratis service og arbejde på tilbagekaldte køretøjer
- k) en begrænsning, som er aftalt mellem en producent af motorkøretøjer, der anvender komponenter til den oprindelige samling af motorkøretøjer, og leverandøren af sådanne komponenter, når begrænsningen indskrænker sidstnævntes mulighed for at anbringe sit varemærke eller logo på en konkret og let synlig måde på de leverede komponenter eller de originale reservedele og reservedele af tilsvarende kvalitet.
- c) direkte eller indirekte forpligtelser, der foranlediger forhandleren eller reparatøren til ikke at fremstille, købe, sælge eller videresælge motorkøretøjer eller udføre reparationer eller vedligeholdelsesarbejde efter aftalens ophør
- d) direkte eller indirekte forpligtelser, der pålægger reparatøren af motorkøretøjer begrænsninger med hensyn til reparation eller vedligeholdelse af konkurrerende leverandørers mærker
- e) direkte eller indirekte forpligtelser, der foranlediger deltagerne i et selektivt distributionssystem til at undlade at sælge bestemte konkurrerende leverandørers mærker
- f) direkte eller indirekte forpligtelser, der pålægges deltagere i et selektivt distributionssystem for personbiler, og som begrænser deres mulighed for at etablere salgs- eller leveringssteder eller lagre noget andet sted inden for det fælles marked
- g) direkte eller indirekte forpligtelser inden for et selektivt distributionssystem, der har en varighed på over fem år og begrænser placeringen af et forretningssted for forhandling af andre motorkøretøjer end personbiler
- h) direkte eller indirekte forpligtelser med hensyn til en autoriseret reparatørs forretningssted.

2. Fritagelsen efter artikel 2 gælder ikke, hvis leverandøren af motorkøretøjer nægter at give uafhængige aktører adgang til tekniske oplysninger, diagnosticeringsudstyr og andet udstyr, værktøjer, herunder relevant software, og den undervisning, der kræves til reparation og vedligeholdelse af disse motorkøretøjer eller til gennemførelse af miljøbeskyttelsesforanstaltninger. Uafhængige aktører skal gives adgang dertil på en rimelig måde uden forskelsbehandling. Hvis der i det pågældende tilfælde er tale om en immaterialrettighed eller knowhow, må der ikke nægtes adgang uden rimelig grund.

Artikel 5

Særlige betingelser

Fritagelsen efter artikel 2 gælder ikke for vertikale aftaler, der indeholder nogen af følgende forpligtelser:

- a) direkte eller indirekte konkurrenceklausuler vedrørende salg af motorkøretøjer
- b) direkte eller indirekte forpligtelser, som foranlediger detailhandleren til ikke at sælge leasingtjenester vedrørende aftalevarerne eller tilsvarende varer
- a) hvis konkurrerende leverandørers eller køberes parallelle net af ensartede vertikale begrænsninger tilsammen bevirker, at adgangen til det relevante marked eller konkurrencen på dette marked begrænses mærkbart, eller
- b) hvis konkurrencen begrænses på et marked, hvor en leverandør ikke er udsat for effektiv konkurrence fra andre leverandører, eller
- c) hvis priserne eller leveringsbetingelserne for aftalevarer eller tilsvarende varer varierer betydeligt fra det ene geografiske marked til det andet, eller
- d) hvis der anvendes diskriminerende priser eller salgsbetingelser på et geografisk marked.

Artikel 6

Kommissionens inddragelse af gruppefritagelsen

I henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 19/65/EØF kan Kommissionen inddrage fritagelsen efter denne forordning, hvis den i et konkret tilfælde konstaterer, at vertikale aftaler, der er omfattet af denne forordning, alligevel har virkninger, som er uforenelige med betingelserne i traktatens artikel 81, stk. 3, og især:

Artikel 7

De nationale myndigheders inddragelse af gruppefritagelsen

Når vertikale aftaler, der er omfattet af fritagelsen efter artikel 2, i et konkret tilfælde har virkninger, som er uforenelige med betingelserne i traktatens artikel 81, stk. 3, på hele eller en del af en medlemsstats område, som har alle de karakteristika, der kendetegner et særskilt geografisk marked, kan den pågældende medlemsstats kompetente myndighed inddrage fritagelsen efter denne forordning med hensyn til dette område på samme betingelser som anført i artikel 6.

Artikel 8

Forordningens uanvendelighed

1. I henhold til artikel 1a i forordning nr. 19/65/EØF kan Kommissionen ved forordning erklære, at nærværende forordning i tilfælde, hvor parallelle net af ensartede vertikale begrænsninger dækker mere end 50 % af et relevant marked, ikke finder anvendelse på vertikale aftaler, som indeholder bestemte begrænsninger vedrørende det pågældende marked.

2. En forordning efter stk. 1 finder tidligst anvendelse et år efter, at den er vedtaget.

Artikel 9

Beregning af markedsandele

1. De markedsandele, der er omhandlet i denne forordning, beregnes på grundlag af de afsatte mængder af aftalevarerne eller -tjenesterne og andre varer eller tjenester, der sælges af leverandøren, og som køberen anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål; hvis der ikke foreligger oplysninger om de afsatte mængder, kan den pågældende virksomheds markedsandel fastlægges skønsmæssigt på grundlag af andre pålidelige markedsoplysninger, herunder omsætningen. I relation til artikel 3, stk. 2, beregnes markedsandelen enten på grundlag af de indkøbte mængder eller på grundlag af skøn.

2. Med hensyn til anvendelsen af de i denne forordning fastsatte markedsandelstærskler på 30 % og 40 % gælder følgende regler:

- a) Markedsandelen beregnes på grundlag af oplysninger for det foregående kalenderår.
- b) Markedsandelen omfatter varer eller tjenester leveret til integrerede forhandlere med henblik på salg.

c) Hvis markedsandelen indledningsvis ikke overstiger henholdsvis 30 eller 40 %, men efterfølgende overskrider disse tærskler, uden dog at overstige henholdsvis 35 eller 45 %, gælder fritagelsen efter artikel 2 fortsat i en periode på to på hinanden følgende kalenderår efter det år, hvor tærsklen på henholdsvis 30 eller 40 % første gang blev overskredet.

d) Hvis markedsandelen indledningsvis ikke overstiger henholdsvis 30 eller 40 %, men efterfølgende overstiger henholdsvis 35 eller 45 %, gælder fritagelsen efter artikel 2 fortsat i et kalenderår efter det år, hvor tærsklen på henholdsvis 30 eller 40 % første gang blev overskredet.

e) Anvendelsen af litra c) og d) kan ikke kombineres, således at en periode på to kalenderår overskrides.

Artikel 10

Beregning af omsætning

1. Med hensyn til beregningen af den samlede årsomsætning som omhandlet i artikel 2, stk. 3 og 5, sammenlægges den omsætning, som den pågældende aftalepart og de med denne forbundne virksomheder havde i det foregående regnskabsår, for alle varer og tjenester, eksklusivt alle former for skatter og afgifter. I denne forbindelse medregnes ikke handelen mellem den virksomhed, der er part i den vertikale aftale, og de med denne forbundne virksomheder eller mellem dens forbundne virksomheder indbyrdes.

2. Fritagelsen efter artikel 2 gælder fortsat i tilfælde, hvor den samlede årsomsætningstærskel i en hvilken som helst periode på to på hinanden følgende regnskabsår overskrides med højst 10 %.

Artikel 11

Definition af forbundne virksomheder

1. I denne forordning omfatter udtrykkene »virksomhed«, »leverandør«, »køber«, »forhandler« og »reparatør« tillige disses respektive forbundne virksomheder.

2. Ved »forbundne virksomheder« forstås:

- a) virksomheder, hvori en af aftaleparterne direkte eller indirekte
 - kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller

- kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne af bestyrelsen, direktionen eller andre organer, som repræsenterer virksomheden i retlig henseende, eller
 - har ret til at lede virksomhedens forretninger
- b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over en af aftaleparterne
- c) virksomheder, hvori en af de under litra b) nævnte virksomheder direkte eller indirekte har de under litra a) nævnte rettigheder eller beføjelser
- d) virksomheder, hvori en aftalepart sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser
- e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af:
- aftaleparter eller deres respektive forbundne virksomheder, som omhandlet i litra a)-d), eller
 - en eller flere af aftaleparterne eller en eller flere af deres forbundne virksomheder, som omhandlet i litra a)-d), og en eller flere udenforstående parter.
3. I forbindelse med artikel 3 fordeles de i nærværende artikels stk. 2, litra e), omhandlede virksomheders markedsandel ligeligt mellem de virksomheder, der har de i stk. 2, litra a), omhandlede rettigheder eller beføjelser.

Artikel 12

Overgangsperiode

Forbuddet i EF-traktatens artikel 81, stk. 1, gælder ikke i perioden fra den 1. oktober 2002 til den 30. september 2003 for aftaler, der allerede er i kraft den 30. september 2002, og som ikke opfylder betingelserne for fritagelse efter nærværende forordning, men som opfylder betingelserne for fritagelse efter forordning (EF) nr. 1475/95.

Artikel 13

Evalueringsrapport

Kommissionen udarbejder senest den 31. maj 2008 en evalueringsrapport om denne forordning.

Artikel 14

Ikrafttrædelse og udløb

Denne forordning træder i kraft den 1. oktober 2002.

Denne forordning anvendes indtil den 31. maj 2010.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Kommissionens vegne

...

Medlem af Kommissionen

Begrundelse for
udkast til
KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. .../...
af [...]

om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsindustrien

1. INDLEDNING

1. Det er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95, hvordan salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer inden for fællesmarkedet skal behandles i relation til traktatens artikel 81. Da forordningen udløber den 30. september 2002, må Kommissionen vedtage regler for salg af motorkøretøjer fra den 1. oktober 2002.

2. Kommissionens rapport om evaluering af forordning (EF) nr. 1475/95 ⁽¹⁾ indledte en debat om, hvorvidt reglerne var tilstrækkelige. Derpå fulgte en uformel konsultations- og evalueringsproces, hvor Kommissionen, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg tilrettelagde høringer eller drøftelser, som blev suppleret med indgående evalueringsundersøgelser, der blev foretaget af forskellige konsulenter på anmodning af Generaldirektoratet for Konkurrence ⁽²⁾.

3. Denne proces har ført til den konklusion, at forordning nr. 1475/95, der fritager en kombination af selektiv distribution og eneforhandling og foreskriver en enkelt model for distribution af motorkøretøjer, ikke længere passer til de mål, der lå til grund for dens vedtagelse, og at der er behov for andre, strengere regler. Bilag 1 til dette dokument indeholder yderligere oplysninger om denne evalueringsproces og om ulemperne ved de eksisterende regler og beskriver, hvordan udkastet til gruppefritagelsesforordning søger at løse disse problemer.

4. Der foreslås derfor en ny sektorbestemt gruppefritagelsesforordning.

5. I denne begrundelse beskrives først den valgte forskriftsmæssige fremgangsmåde og de generelle betragtninger med hensyn til indholdet (kapitel 2). Derefter behandles de foreslåede foranstaltninger for distribution af nye motorkøretøjer (kapitel 3.1) og eftersalgsservice (kapitel 3.2) og derpå reglerne for uafhængige reparatører (kapitel 4). Begrundelsen indeholder til sidst en beskrivelse af de vigtigste trin i proceduren for vedtagelse af den nye gruppefritagelsesforordning.

2. GENERELLE BETRAGNINGER OM DET FORELØBIGE UDKAST TIL GRUPPEFritagelsesforordning

2.1. Den forskriftsmæssige fremgangsmåde

6. Den foreslåede gruppefritagelsesforordning er en sektorspecifik forordning, der bygger på Kommissionens nye politik for vurdering af vertikale begrænsninger, som fastsat i den nye generelle gruppefritagelsesforordning for vertikale begrænsninger, nemlig forordning (EF) nr. 2790/1999, og i Kommissionens meddelelse om retningslinjer for vertikale begrænsninger ⁽³⁾. Den er således baseret på en mere økonomisk indfaldsvinkel og på det princip, at det er op til de økonomiske aktører (producenter, forhandlere) at tilrettelægge distributionen efter deres egne behov. For at kunne løse de konkurrencemæssige problemer, der er påvist i denne sektor, er den strengere end den generelle gruppefritagelsesforordning og den eksisterende forordning om salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (forordning (EF) nr. 1475/95). Dette betyder, at:

— Den sektorspecifikke gruppefritagelsesforordning er mere fleksibel end forordning (EF) nr. 1475/95 for at give mulighed for udvikling af innovative distributionsformer. I modsætning til forordning (EF) nr. 1475/95, der foreskrev en kombination af selektiv distribution og eneforhandling, kræver den nye forordning ikke en enkelt distributionsmodel; herved undgås den »spændetrøjeeffekt«, man har konstateret i forbindelse med forordning (EF) nr. 1475/95. Ifølge udkastet kan de enkelte producenter vælge, om de vil benytte enten selektiv distribution eller eneforhandling. Desuden kan de enkelte forhandlere vælge, om de selv vil yde eftersalgsservice eller overlade det til underleverandører.

⁽¹⁾ KOM(2000) 743 endelig af 15.11.2000.

⁽²⁾ »The sales-services link« (Autopolis), »Price differentials in the EU: an economic analysis« (prof. Verboven og Degryse), »Study of the impact of legislative scenarios about motor vehicle distribution« (Andersen Consulting) og »Customer preferences for existing and potential sales and servicing alternatives in automobile distribution« (dr. Lademann). Disse undersøgelser er tilgængelige på Kommissionens netsted: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 2790/1999 om vertikale begrænsninger (EFT L 336 af 29.12.1999, s. 21) og Kommissionens meddelelse om retningslinjer for vertikale begrænsninger (EFT C 291 af 13.10.2000, s. 1).

- Udkastet fokuserer på de former for praksis og adfærd, der i alvorlig grad begrænser konkurrencen inden for fællesmarkedet, og som er til skade for forbrugerne. Med henblik herpå indeholder det i overensstemmelse med Kommissionens nye politik for gruppefritagelsesforordninger ⁽⁴⁾ en liste over betingelser og alvorlige begrænsninger ⁽⁵⁾, der ikke er tilladt; denne liste er blevet udarbejdet for at fjerne de ulemper, som forordning (EF) nr. 1475/95 medførte, og for at tage hensyn til bestemte aspekter, især med hensyn til eftersalgsservice. Efter denne nye fremgangsmåde er alle former for praksis, der ikke er nævnt i denne liste, tilladt; i modsætning til forordning (EF) nr. 1475/95 nævner udkastet til gruppefritagelse derfor ikke de former for praksis, der er tilladt
- Udkastet tager hensyn til den nye politik, nemlig at gruppefritagelser bør omfatte restriktive aftaler op til en bestemt markedsandelstærskel, og at reglerne er strengere, når denne tærskel overskrides.

2.2. Generelle betragtninger med hensyn til indholdet i den nye gruppefritagelsesforordning

7. Motorkøretøjer er dyre og teknisk set komplicerede produkter med en gennemsnitlig levetid på mere end ti år. De kræver reparationer og vedligeholdelse med regelmæssige og uregelmæssige mellemrum og er undergivet regler om sikkerhed og miljøbeskyttelse, der gælder i hele deres levetid. De fleste forbrugere har interesse i at bevare køretøjets værdi og at sikre, at det til enhver tid er et sikkert og pålideligt transportmiddel.
8. De foreliggende tal viser ⁽⁶⁾, at købsprisen og omkostningerne ved eftersalgsservice på en bil hver især tegner sig for omkring 40 % af ejerens samlede udgifter, og at de resterende 20 % er omkostninger til bl.a. finansiering og forsikring. På baggrund af disse faktorer må udkastet til gruppefritagelsesforordning tage højde for de konkurrencemæssige problemer inden for såvel eftersalgsservice som distribution af nye motorkøretøjer.
9. Med hensyn til **distribution af nye motorkøretøjer**, bygger udkastet til gruppefritagelsesforordning på følgende principper:

- Ved evalueringen af den gældende forordning blev der draget en række negative konklusioner ⁽⁷⁾. Anvendelse af den generelle gruppefritagelsesforordning for vertikale aftaler (forordning (EF) nr. 2790/1999) ville ikke løse alle de problemer, der blev påvist i evalueringsrapporten ⁽⁸⁾, og udkastet indeholder derfor **strengere krav**.

- Revisionen består hovedsagelig af følgende:

- forbud mod at kombinere selektiv distribution og eneforhandling, hvilket var tilladt ved forordning (EF) nr. 1475/95: Producenterne skal vælge mellem selektiv distribution og eneforhandling, når de udvælger deres forhandlere

- styrkelse af konkurrencen mellem forhandlere i forskellige medlemsstater (konkurrencen inden for samme mærke) og markedsintegrationen ved at tillade aktivt salg og forbyde anvendelse af den såkaldte »placeringsklausul« ⁽⁹⁾ for salg af personbiler i et selektivt distributionssystem. Ved eneforhandling opnås samme resultat ved at tillade passivt salg, herunder salg til videreforhandlere; forordning (EF) nr. 1475/95 tillod kun passivt salg og i meget begrænset udstrækning aktivt salg uden personlig henvendelse til kunderne

- ophævelse af sammenkoblingen af salg og eftersalgsservice ved at tillade en forhandler at udbyde service- og reparationsvirksomhed i underleverance til en autoriseret reparatør, der tilhører den pågældende producents net og opfylder producentens kvalitetsstandarder; dette er anderledes end i forordning (EF) nr. 1475/95, der krævede sammenkobling af de to aktiviteter

- fremme af egentlig flermærkeforhandling, dvs. at nogle af de nuværende begrænsninger i salg af motorkøretøjer af flere forskellige mærker gennem en enkelt forhandler fjernes.

- Som det fremgår af ovenstående, vil den nye gruppefritagelsesforordning indeholde mere fleksible regler, som skulle gøre det muligt at udvikle innovative distributionsmetoder og dermed øge konkurrencen.

⁽⁴⁾ Forordning (EF) nr. 2790/1999; Kommissionens forordning (EF) nr. 2658/2000 af 29. november 2000 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af specialiseringsaftaler (EFT L 304 af 5.12.2000, s. 3); Kommissionens forordning (EF) nr. 2659/2000 af 29. november 2000 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af forsknings- og udviklingsaftaler, (EFT L 304 af 5.12.2000, s. 7).

⁽⁵⁾ Begrænsninger, der aldrig kan tillades, såsom prisbinding eller eksportforbud.

⁽⁶⁾ Andersens undersøgelse, s. 43, kapitel II.2.1.B.

⁽⁷⁾ Jf. bilag 1, kapitel 1, til denne begrundelse.

⁽⁸⁾ Jf. bilag 1, kapitel 4, til denne begrundelse.

⁽⁹⁾ Denne klausul giver producenten mulighed for at pålægge en forhandler kun at drive virksomhed fra et bestemt forretningssted; desuden giver den producenten mulighed for at aftale med forhandleren, at ingen andre forhandlere må få tilladelse til at åbne et udstillingslokale i det pågældende område. Andre forhandlers aktive salg til forbrugere i det pågældende område er dog tilladt.

10. Med hensyn til **eftersalgsservice i forbindelse med motorkøretøjer** er udkastet i vid udstrækning baseret på principperne i den gældende gruppefritagelsesforordning nr. 1475/95, fordi den generelle gruppefritagelse vedrørende vertikale begrænsninger, forordning (EF) nr. 2790/1999, ikke i tilstrækkelig grad omhandler de relevante problemer vedrørende eftersalgsservice på motorkøretøjer⁽¹⁰⁾. Det skal også erindres, at omkostningerne ved eftersalgsservice, som allerede nævnt, andrager gennemsnitlig 40 % af bilejerens samlede omkostninger. Det er derfor vigtigt at sikre, at kunderne kan vælge mellem forskellige servicealternativer, og at alle aktørerne (forhandlere, autoriserede reparatører, uafhængige reparatører, herunder karrosseriværksteder, ekspreskæder og servicecentre) kan tilbyde service af god kvalitet og derved bidrage til, at motorkøretøjerne fungerer sikkert og pålideligt.

11. Med hensyn til eftersalgsservice tager udkastet til gruppefritagelsesforordning derfor sigte på:

— at give producenterne mulighed for at udvælge kvalificerede autoriserede reparatører til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

— at sikre, at alle aktører, som har den nødvendige tekniske ekspertise og opfylder producentens kvalitative kriterier, kan deltage i den pågældende producentens net af autoriserede reparatører. Dette vil fremme konkurrencen mellem de autoriserede reparatører på markedet for eftersalgsservice, idet det sikres, at aktører med den nødvendige tekniske ekspertise kan slå sig ned, hvor som helst der er forretningsmuligheder. En sådan åbning af markedet for reparationer kan også forventes at fastholde eller endog forøge koncentrationen af autoriserede reparatører til gavn for forbrugerne, på et tidspunkt, hvor mange producenter er ved at gennemføre eller har planlagt en omstrukturering af deres net og dermed en større nedskæring i forhandlertætheden. Undersøgelser viser, at forbrugerne ikke vil køre langt for at få bilen repareret; den tid, det tager for en bilejer at nå frem til reparatøren, skal helst være på ca. 15 minutter, men under ingen omstændigheder over 30 minutter⁽¹¹⁾

— at forbedre de autoriserede reparatørers adgang til reservedele, der konkurrerer med producentens reservedele, ved at styrke de relevante principper i forordning (EF) nr. 1475/95

— at bevare og styrke de uafhængige reparatørers konkurrencemæssige stilling; disse udfører for øjeblikket i gennemsnit ca. 50 %⁽¹²⁾ af alle reparationer på motorkøretøjer og de fleste reparationer på biler, der er mere end fire år gamle. Udkastet forbedrer deres stilling ved at styrke og udvide principperne i forordning (EF) nr. 1475/95; det styrker således deres nuværende ret til adgang til reservedele og de nyeste tekniske oplysninger, især inden for elektronik og diagnosticeringsudstyr. Retten udvides til også at omfatte undervisning og alle typer værktøjer. Denne udvidede adgang til oplysninger har den ønskelige og vigtige følgevirkning, at den forbedrer de uafhængige reparatørers faglige kvalifikationer til gavn for trafiksikkerheden.

I betragtning af alle disse elementer kan det derfor konkluderes, at den nye gruppefritagelsesforordning vil styrke konkurrencen inden for de autoriserede net og mellem de autoriserede og de uafhængige reparatører.

3. INDHOLDET I DEN NYE GRUPPEFRTAGELSESFORORDNING

I det efterfølgende redegøres der for reglerne om distribution af nye motorkøretøjer og eftersalgsservice. På begge områder gennemgås først reglerne for, hvordan en producent eller hans importør kan udvælge deltagerne i producentens net, og dernæst beskrives de nye regler for forhandlerne eller de autoriserede reparatørers virksomhed.

3.1. Distribution af nye motorkøretøjer

3.1.1. Udvalgelse af forhandlere

12. Ifølge den generelle politik for vertikale begrænsninger, som er udmøntet i forordning (EF) nr. 2790/1999 og dens retningslinjer for vertikale begrænsninger, og som lægges til grund i udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning for motorkøretøjer, er anvendelse af enten kvantitativ (herunder kvalitativ) selektiv distribution⁽¹³⁾ eller eneforhandling velegnet til dyre og komplekse produkter, såsom motorkøretøjer, og kan også anvendes til andre produkter. I begge systemer kan en producent udpege kvalificerede forhandlere, som opfylder producentens krav, ligesom han kan begrænse deres samlede antal. Efter den nye forordning vil en producent derfor kunne sikre, at hans distributionssystem omfatter alle områder i Europa, som det også var tilfældet efter forordning (EF) nr. 1475/95.

⁽¹⁰⁾ Jf. bilag 1, punkt 11, til denne begrundelse.

⁽¹¹⁾ Lademanns undersøgelse, s. 46, afsnit 4.3.2.1.

⁽¹²⁾ Andersens undersøgelse, s. 254, tillæg 8; ACEA Accentures undersøgelse, s. 11.

⁽¹³⁾ Selektiv distribution accepteres for mindre avancerede produkter end biler, såsom luksusvarer (parfume) og visse typer hi-fi-udstyr.

3.1.2. Regler for udvælgelse af forhandlere inden for et selektivt distributionssystem

13. Udkastet omfatter et system, hvorved forhandlerne udvælges af producenterne på grundlag af kvalitative kriterier (jf. definitionen i artikel 1, litra f)), såsom udstillingslokalets størrelse og art, salgspersonalets kvalifikationer, forpligtelse til at tilbyde et fuldt sortiment af køretøjer inden for det relevante marked eller til at have demonstrationsbiler. Desuden kan en producent udvælge sine forhandlere efter kvantitative kriterier (jf. artikel 1, litra e)), såsom lofter over det samlede antal forhandlere eller mindstesalgforpligtelser. Ved at anvende sådanne forpligtelser, der ikke nødvendigvis skal kombineres, fører producenterne kontrol med deres distributionsnets størrelse, tæthed og sammensætning og kan direkte eller indirekte begrænse antallet af forhandlere, som de ønsker at udpege som autoriserede forhandlere. En producent kan derfor stadig sikre, at hans distributionssystem omfatter alle områder af fællesmarkedet.

3.1.3. Regler for udvælgelse af forhandlere i et eneforhandlingsystem

14. Den nye gruppefritagelse vil også omfatte et alternativt system, hvorved en producent tildeler de enkelte forhandlere et eneforhandlingsområde (og en eksklusiv kunde-gruppe). Inden for et sådant system (eller for den relevante kunde-gruppe) må der ikke udpeges andre forhandlere i forhandlerens område. Forhandlerne kan også få pålagt en række kvalitative minimumsstandarder.

3.1.4. Elementer, der er fælles for selektiv distribution og eneforhandling

15. En producent af motorkøretøjer er ikke forpligtet under nogen af disse to systemer til at udpege bestemte kvalificerede aktører som forhandlere. En producent kan især bestemme, om han ønsker, at supermarkeder eller rene internetforhandlere skal forhandle hans nye personbiler eller lette erhvervskøretøjer; efter den nye gruppefritagelsesforordning kan sådanne nytilkomne virksomheder ikke tvinge en producent af motorkøretøjer til at levere nye køretøjer til dem eller til at udpege dem som forhandlere. For internetforhandlere, der udelukkende sælger køretøjer over internettet, kan udelukkelse fra producentens net begrundes med, at disse forhandlere kører på frihjul på bekostning af andre forhandlere, der har pligt til at investere i et udstillingslokale, demonstrationskøretøjer og uddannet salgspersonale, der kan rådgive kunderne. Det kan hævdes, at forbrugerne ville udnytte alle disse faciliteter, men derpå købe deres nye bil hos en internetforhandler. De foreliggende oplysninger viser, at det kunne få en række negative virkninger for producenterne og forhandlerne, hvis supermarkederne nu fik tilladelse til at deltage i producenternes distributionssystemer. Ifølge undersøgelser kunne dette medføre en koncentration af

markedsdeltagere, en indskrænkning af produktsortimenterne og mindre produktinnovation og kunne efter en kort periode med lavere bilpriser medføre en mindre effektiv konkurrence inden for et og samme mærke og i sidste instans føre til højere priser⁽¹⁴⁾. I betragtning af disse risici og det forhold, at resultaterne af en undersøgelse, der er gennemført for Generaldirektoratet for Konkurrence⁽¹⁵⁾, viser, at forbrugerne ikke finder tanken om at købe en bil i et supermarked eller hos en ren internetforhandler særlig tillokkende, forekommer det for øjeblikket uhensigtsmæssigt at tvinge producenterne til at antage disse virksomheder som autoriserede forhandlere, hvilket de ville være nødt til under et rent kvalitativt, selektivt distributionssystem.

3.1.5. Regler for forhandlernes virksomhed

Aspekter vedrørende det indre marked

16. Kommissionens halvårslige bilprisrapporter viser, at der stadig er meget store forskelle i bilpriserne i Europa. Selv om forordning (EF) nr. 1475/95 forsøgte at styrke forbrugernes ret til at købe et motorkøretøj i en anden medlemsstat, kunne producenterne i praksis begrænse parallelhandelen til et sådant niveau, at de ikke behøvede at udjævne priserne, selv mellem medlemsstater med lave afgifter. Et af den nye gruppefritagelsesforordnings nøgleelementer er en betydelig styrkelse af forbrugernes ret til at udnytte prisforskellene mellem medlemsstaterne og købe en ny bil overalt inden for det indre marked.
17. Selv om euroen vil øge prisgennemsigtigheden for forbrugere, vil det fortsat være vanskeligt for dem at købe et nyt motorkøretøj hos en forhandler i en anden medlemsstat. Den nye gruppefritagelsesforordning skaber derfor bedre muligheder og større frihed for aktørerne, dvs. forhandlerne og formidlerne, til at levere nye motorkøretøjer til forbrugere i andre medlemsstater.

Forholdene inden for det indre marked ved selektiv distribution

18. Ved selektiv distribution kan forhandlerne drive aktivt salg⁽¹⁶⁾ inden for hele fællesmarkedet (jf. artikel 4, litra d)). I praksis betyder dette, at en forhandler i Nederlandene, hvor nye biler normalt er langt billigere end i Tyskland, kunne reklamere i tyske aviser og sende breve eller personligt stilede e-breve til forbrugere uden for Nederlandene. Dette går videre end de nuværende regler, som kun tillader passivt salg og generel reklamevirksomhed uden for forhandlerens område.

⁽¹⁴⁾ Andersens undersøgelse, s. 230, kapitel IV.4.3.A, jf. også s. 234.

⁽¹⁵⁾ Lademanns undersøgelse, s. 41.

⁽¹⁶⁾ Se definitionen i Kommissionens retningslinjer for vertikale begrænsninger, nr. 50.

19. En begrænsning i det aktive salg kunne være den såkaldte »placeringsklausul«⁽¹⁷⁾ (jf. artikel 5, litra f) og g)), hvorved en producent kan forpligte en forhandler til at drive virksomhed på et bestemt forretningssted (f.eks. 100, place de la Concorde i Strasbourg). I henhold til placeringsklausulen kan denne franske forhandler ikke åbne flere salgssteder, lagre eller depoter på andre markeder, f.eks. i Lyon eller Freiburg. Desuden giver placeringsklausulen denne forhandler en forsikring om, at producenten ikke vil udpege andre forhandlere af det samme mærke i Strasbourg-området.
20. Muligheden for at anvende en placeringsklausul i et selektivt distributionssystem har dog følgende virkninger: På den ene side giver den producenterne og forhandlerne fuld kontrol med nettets struktur og tæthed, hvilket kan være ønskeligt for producenterne; på den anden side har den negative virkninger for markedsintegrationen, da den giver producenten mulighed for at genindføre lokale salgsområder og opdele fællesmarkedet ved at forhindre en autoriseret forhandler i at åbne yderligere salgssteder, leveringssteder eller lagre andre steder (f.eks. kan en nederlandsk VW-forhandler ikke åbne et udstillingslokale eller et leveringssted i Dover). Hvis der er store prisforskelle mellem bestemte markeder, er det meget sandsynligt, at forhandlerne fra et lavprisland (f.eks. Nederlandene) ville udnytte de forretningsmuligheder, som de høje priser giver i en anden medlemsstat (f.eks. Det Forenede Kongerige), og ville åbne salgs- eller leveringssteder dér. Under dette scenario ville de fleste endelige forbrugere få en reel mulighed for at udnytte prisforskellene inden for fællesmarkedet. Hvis forhandleren derimod kun kan henvende sig til forbrugerne i andre lande ved personligt stillede breve, besøg eller reklamer, vil det kun være meget få kunder, der kan købe en ny bil hos en udenlandsk forhandler⁽¹⁸⁾.
21. Med disse betragtninger in mente vil det være hensigtsmæssigt at forbyde anvendelsen af placeringsklausuler i forbindelse med distribution af personbiler (jf. artikel 5, litra f))⁽¹⁹⁾.
22. Der er flere forhold, der gør det berettiget at åbne distributionsnettene:
- Det vil fremme markedsintegrationen.
- Forhandlere fra »billige« lande kunne åbne salgs- eller leveringssteder i lande med høje priser og underbyde forhandlerne i disse lande⁽²⁰⁾. Forbrugerne får dermed en reel mulighed for at købe bil hos en udenlandsk forhandler, eller, hvad der er mere sandsynligt, forhandleren må udjævne priserne i Europa.
- Endelig er det også vigtigt for udviklingen af flermærkeforhandling, at der ikke anvendes en placeringsklausul: F.eks. kan en forhandler af mærke A ikke længere rejse indvendinger, hvis producent A indgår en forhandleraftale med en forhandler, der sælger mærke B i samme område, og som i så fald kommer til at forhandle flere mærker.
23. Denne åbning af markederne forøger ikke det antal aktører, som producenterne skal have forbindelser med, da antallet af forhandlere vil være det samme.
24. Ifølge udkastet til gruppefritagelsesforordning er en tilladt placeringsklausul⁽²¹⁾ kun omfattet i en periode på fem år, hvorefter den skal genforhandles (jf. artikel 5, litra g)). Forpligtelsen til at genforhandle placeringsklausulen giver de to parter lejlighed til at tilpasse sig efter udviklingen på markedet, som f.eks. producentens ønske om at lade en flermærkeforhandler etablere sig i en enkeltmærkeforhandlers område eller forhandlerens ønske om at åbne flere salgssteder.
25. For at forhindre, at en placeringsklausul anvendes til at begrænse en forhandlers muligheder for at udvide sin virksomhed, fastslås det i udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning, at sådanne begrænsninger ikke er tilladt (jf. slutningen af artikel 4, litra d)). Hvis f.eks. lager- eller kontorlokalerne ikke er tilstrækkelige til, at forhandleren kan drive aktivt salg f.eks. via internet (hvilket kan kræve en række yderligere administrations- og oplagringsfaciliteter), skal producenten tillade forhandleren at benytte en sådan infrastruktur andre steder.

⁽¹⁷⁾ Artikel 4, litra c), i forordning (EF) nr. 2790/1999 hjemler fritagelse for placeringsklausuler inden for selektive distributionssystemer.

⁽¹⁸⁾ Jf. f.eks. Lademanns undersøgelse, s. 63: Forbrugerne foretrækker at købe en bil hos en forhandler, der tilbyder personlig rådgivning, prøvekørsel og endog serviceeftersyn.

⁽¹⁹⁾ I forbindelse med middeltunge og tunge lastbiler, busser og rutebiler, der købes af erhvervs kunder, som bedre er i stand til at købe et nyt køretøj i udlandet end de enkelte forbrugere, ser det ikke ud til at være nødvendigt at forbyde anvendelsen af placeringsklausuler.

⁽²⁰⁾ En fransk Opel-forhandler på 100, place de la Concorde i Strasbourg kunne åbne flere salgs- eller leveringssteder andre steder i Frankrig. Han kunne også åbne salgs- eller leveringssteder i Tyskland og f.eks. sælge Corsa i Tyskland til franske priser, der ligger 20,1 % under den tyske detailpris.

⁽²¹⁾ Dvs. for middeltunge og tunge lastbiler, busser og rutebiler, hvor en placeringsklausul altid er tilladt.

Forholdene inden for det indre marked ved eneforhandling

26. I forbindelse med eneforhandlingssystemer sikres det på anden måde, at forbrugerne kan købe nye motorkøretøjer overalt inden for fællesmarkedet. For det første har forhandleren ret til at drive passivt salg til alle forbrugere, der kommer ind i hans udstillingslokale. Selv om producenterne kan forbyde forhandlerne aktivt at gennemføre salg fremstød uden for eneforhandlingsområdet, f.eks. i en avis, der hovedsagelig sælges i en anden by, eller gennem personligt stilede e-breve til forbrugere uden for det tildelte område, kan de ikke forbyde forhandlerne at have et netsted⁽²²⁾. Eneforhandlere kan heller ikke forhindres i at sælge til uafhængige videreforskere («grå forhandlere»), der ikke deltager i den pågældende producenters distributionsnet. Disse uafhængige videreforskere, der kunne være supermarkeder eller rene internetforhandlere, ville formodentlig udnytte prisforskellene og spille en betydelig rolle inden for parallelhandelen.

Forholdene inden for det indre marked ved såvel selektiv distribution som eneforhandling

27. For at give forhandlerne mulighed for at levere biler til alle forbrugere, der henvender sig til dem, vil salgsmål, produkttildelelse eller bonusordninger baseret på et område (f.eks. en by eller et distrikt som i dag), der er mindre end fællesmarkedet, ikke længere være tilladt, i modsætning til hvad der er fastsat i forordning (EF) nr. 1475/95 (jf. betragtning 17 og artikel 4, litra d)). Tidligere har producenterne anvendt salgsmål baseret på lokale eller nationale markeder til at kontrollere eksportsalget ved at mindske leverancerne af nye biler til de forhandlere, der ønskede at sælge dem uden forskelsbehandling til både forbrugere i deres eget område og udenlandske forbrugere. Bonusordninger blev også anvendt til at gøre salget til udenlandske forbrugere mindre attraktivt. Den nye gruppefritagelsesforordning sætter derfor forhandlerne i stand til at efterkomme alle ordrer fra alle forbrugere inden for EU; en producent vil ikke længere kunne begrænse aktivt⁽²³⁾ eller passivt⁽²⁴⁾ salg. Efter den nye forordning vil en forhandler i f.eks. Oostende, hvor bilerne er langt billigere end i Det Forenede Kongerige, og hvor mange britiske forbrugere køber nye biler, skulle have leveret alle de biler, han behøver for at kunne efterkomme ordrerne fra både belgiske og udenlandske kunder, uden at blive straffet finansielt.
28. For at give forbrugerne mulighed for at udnytte prisforskellene inden for fællesmarkedet har Kommissionen altid afklaret⁽²⁵⁾ forholdene omkring indkøbsagenter eller

formidlere (såsom »Virgin cars«), der som professionelle hjælper forbrugere, der ønsker at købe et nyt motorkøretøj i en anden medlemsstat. Udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning understreger formidlernes vigtige rolle inden for fællesmarkedet og giver dem større muligheder for at tilrettelægge deres virksomhed effektivt. Det foreslås derfor, at to kommissionsmeddelelser⁽²⁶⁾, der begrænser formidlernes virksomhed⁽²⁷⁾, ophæves. Disse begrænsninger har også været en indirekte hindring for parallelhandelen og har givet producenterne mulighed for at følge en national prispolitik med store prisforskelle mellem medlemsstaterne. Det specificeres i udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning, at det eneste tilladte krav til en formidler er en gyldig fuldmagt fra den endelige forbruger. Det følger heraf, at formidlere i vid udstrækning kan benytte internettet til reklamevirksomhed og gennemførelse af transaktionerne.

29. For at give alle forbrugere en reel mulighed for at udnytte det indre marked indeholder den nye gruppefritagelsesforordning, hvad der i almindelighed betegnes som en rådighedsklausul (jf. artikel 5, litra b)). Denne klausul forpligter producenterne til at levere deres forhandlere et køretøj af en model, der markedsføres i andre lande, og som svarer til en model, der normalt sælges af forhandleren. Klausulens hidtil vigtigste rolle har været at give britiske og irske forbrugere mulighed for at købe en ny højrestyret bil på det europæiske fastland, hvor forhandlerne normalt kun sælger venstrestyrede biler. Rådighedsklausulen er blevet forenklet i den nye gruppefritagelsesforordning i forhold til forordning (EF) nr. 1475/95, og dens anvendelsesområde er blevet udvidet til at omfatte samtlige motorkøretøjer: Forhandlerne kan bestille enhver tilsvarende bil, der forhandles af bilproducenten inden for fællesmarkedet, og ikke kun de modeller, der er nødvendige for at opfylde en eksisterende salgskontrakt.
30. Den nye gruppefritagelsesforordning sikrer, at alle forhandlere kan sælge via internet ved at have deres eget netsted eller ved at benytte en internetformidlingstjeneste (f.eks. Autobytel), som sender forbrugernes henvendelser videre til forhandlerne (jf. betragtning 15).

⁽²²⁾ Retningslinjerne for vertikale begrænsninger, nr. 50, andet led.

⁽²³⁾ Inden for selektiv distribution.

⁽²⁴⁾ Inden for eneforhandling.

⁽²⁵⁾ Retningslinjer for vertikale begrænsninger, nr. 53; Kommissionens meddelelse om formidlingsvirksomhed inden for automobilbranchen (EFT C 329 af 18.12.1991, s. 20).

⁽²⁶⁾ Kommissionens meddelelse om forordning (EØF) nr. 123/85 af 12. december 1984 om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (EFT C 17 af 18.1.1985, s. 4), og Kommissionens meddelelse »Nærmere redegørelse for virksomhed, der udøves af mellemhandlere i automobilbranchen« (EFT C 329 af 18.12.1991, s. 20).

⁽²⁷⁾ Efter disse meddelelser kan formidlere å pålagt begrænsninger med hensyn til f.eks. placeringen af deres forretningssted. Et andet forhold, der begrænser deres virksomhed er, at en bilforhandler ikke kan sælge mere end 10 % af de nye køretøjer gennem en bestemt formidler.

Flermærkeforhandling

31. Den nye gruppefritagelsesforordning letter flermærkeforhandling, som ifølge undersøgelser bliver stadig mere tillokkende for forbrugerne (²⁸). Forhandlerne vil kunne sælge nye motorkøretøjer fra forskellige producenter i forskellige områder af udstillingslokalet på en sådan måde, at det ikke skaber forveksling mellem mærkerne (jf. betragtning 26 og artikel 5, litra a)). I praksis betyder dette, at en Audi-forhandler efter den nye gruppefritagelsesforordning kan sælge biler fra Jaguar i specielle salgsområder i det samme udstillingslokale. Andre betingelser, som kan pålægges flermærkeforhandling i henhold til forordning (EF) nr. 1475/95, såsom en forpligtelse til at have særskilte juridiske enheder, særskilt administration og salgspersonale og særskilte lokaler, hvilket gør flermærkeforhandling dyrere for forhandlerne og hindrer dens udbredelse (²⁹), er ikke længere omfattet af gruppefritagelsen.

32. Flermærkeforhandling har den fordel, at forbrugerne kan sammenligne modeller fra forskellige producenter, og at konkurrencen skærpes mellem de forskellige mærker. Det forekommer derfor hensigtsmæssigt, at salgspersonalet uddannes inden for alle de modeller, det skal sælge: Et sådant salgspersonale ville være bedre kvalificeret til at oplyse forbrugerne om fordele og ulemper ved de forskellige modeller end personale, der kun sælger et bestemt mærke. Det bør overlades til forhandleren at beslutte, om han ønsker at ansætte salgspersonale, der er uddannet inden for alle mærker, som det er almindeligt f.eks. inden for salg af video- eller hi-fi-udstyr eller computere, eller om han ønsker at anvende salgspersonale, der er uddannet inden for ét bestemt mærke. Det argument, at salgspersonale, der ikke udelukkende beskæftiger sig med et enkelt mærke, ikke har noget incitament til at være objektiv og vil sælge de biler, der giver en højere forhandleravance, synes ikke overbevisende: Det står de producenter, som yder lavere avancer, frit for at forhøje dem og dermed fjerne dette problem. Desuden vil en person, der beskæftiger sig med et bestemt mærke, forsøge at sælge en model af dette mærke, selv om en bil af et andet mærke måske i højere grad ville opfylde den pågældende forbrugers behov. Udkastet til gruppefritagelsesforordningen søger at undgå unødvendige omkostninger og give forhandleren mulighed for at bestemme, hvordan han vil organisere sit salgspersonale.

Leverancer til leasingselskaber

33. I udkastet til gruppefritagelsesforordning fastlægges det i definitionen i artikel 1, litra u), og betragtning 14 og 15, at forhandlere også kan sælge nye køretøjer til leasingselskaber. For at forhindre leasingselskaber (der ikke

deltager i en producents distributionsnet) i at begynde at videresælge nye køretøjer, er leverancer til leasingselskaber kun tilladt, hvis leasingkontrakten ikke indeholder bestemmelser om overdragelse af ejendomsretten eller forkøbsret til et køretøj inden leasingkontraktens udløb. Indholdet er her det samme som i forordning (EF) nr. 1475/95. Som det fremgår af Kommissionens beslutning af 10. oktober 2001 om at pålægge DaimlerChrysler en bøde, omfatter denne bestemmelse ikke blot salg til leasingselskaber, der allerede har fundet lejere til bilerne, men også ordrer på biler, som leasingselskaberne vil finde lejere til i leveringsperioden, eller biler, der skal sættes på lager, så de kan lejes ud med meget kort varsel (f.eks. som erstatning for en bil, der har været udsat for et uheld). Disse bestemmelser skal sikre, at uafhængige (³⁰) leasingselskaber kan konkurrere effektivt med bilproducenternes egne leasingselskaber. Desuden angives det i betragtning 29, at forhandlerne også kan levere nye motorkøretøjer til endelige forbrugere på grundlag af en leasingkontrakt i stedet for en salgskontrakt.

Sammenkobling af salg og service

34. For at give forhandlerne mulighed for at specialisere sig i salg af nye motorkøretøjer og i betragtning af, at eftersalgsservice er af stor betydning for forbrugerne, omfatter udkastet til gruppefritagelsesforordning en ophævelse af sammenkoblingen af salg og eftersalgsservice. Forhandlerne kan således vælge selv at yde eftersalgsservice (som forhandlerne gør i dag), eller de kan udbyde denne service i underleverance til en autoriseret reparatør, der opfylder alle bilproducentens kvalitative reparationskriterier, som også gælder for forhandlere i dag (jf. artikel 4, litra g)). Hvis en forhandler yder eftersalgsservice gennem underleverandører, skal han underrette kunden om underleverandørens beliggenhed, før der indgås en salgskontrakt om et nyt motorkøretøj. Det er også vigtigt for fremtidige flermærkeforhandlere, at de får lejlighed til at specialisere sig i salg af nye motorkøretøjer: De kan ombygge deres reparationsværksted til et udstillingslokale og benytte autoriserede reparatører som underleverandører til eftersalgsservice inden for de pågældende mærker. Omlægningen af forbindelserne mellem salg og service bidrager således til at udvikle en ny type forhandler, nemlig en forhandler, der er forbrugerefterspørgsel efter.

35. Efter den nye gruppefritagelsesforordning vil en forhandler kunne vælge enten selv at tilbyde eftersalgsservice eller udbyde den i underleverance til én eller flere autoriserede reparatører, der er lettilgængelige for hans kunder (jf. artikel 4, stk. 1, litra g)). Herved sikres det, at de enkelte forhandlers kunder vil kunne henvende sig til i hvert fald én autoriseret reparatør. Efter den nye forordning vil der overalt i Europa være den nødvendige infrastruktur bestående af autoriserede reparatører, som opfylder en producents kvalitetsstandarder, der er nødvendige for at opfylde garantiforpligtelser og for at udføre arbejde på tilbagekaldte biler og gratis service, som det også er tilfældet i dag. Den eneste forskel mellem de nye og de gældende regler er, at nogle af de autoriserede reparatører ikke vil sælge nye biler i fremtiden. Dette er dog allerede tilfældet i dag: F.eks. har Audi, VW og Ford et net af autoriserede reparatører (f.eks. Audis servicecentre i Tyskland og

(²⁸) Lademann kom i sin undersøgelse til den konklusion, at 8-15 % af forbrugerne, afhængigt af medlemsstaten, ville handle hos en flermærkeforhandler; undersøgelsen »Zukunftstudie Automobilverkauf 2003« om afsætningen i 2003 viser, at 38 % af alle forbrugere ville foretrække at købe en ny bil hos en forhandler af flere mærker. En undersøgelse, som Taylor, Nelson, Sofres har gennemført for bilindustrien, angiver et tal på 25 %.

(²⁹) Flermærkeforhandling har kun udviklet sig i de skandinaviske lande. I betragtning af den ringe befolkningstæthed er en forhandler nødt til at sælge flere mærker af hensyn til rentabiliteten.

(³⁰) Ikke knyttet til en bilproducent, som f.eks. Avis Lease eller Lease Plan.

Belgien eller Fords serviceværksteder), der også udfører denne type reparationer. Kommissionen er ikke blevet underrettet om, at der skulle være problemer i denne forbindelse.

3.1.6. Grøppefritagelsesforordningens tærskler for distributions-systemer for nye motorøretøjer

36. Den nye gruppefritagelsesforordning skal omfatte kvantitativ, selektiv distribution eller eneforhandling på alle relevante afsætnings- og servicemarkeder op til en markedsandel på normalt 30 % (jf. artikel 3, stk. 1). På grund af de nuværende prisforskelle mellem medlemsstaterne er det meget sandsynligt, at markederne for detailsalg af personbiler og lette erhvervsøretøjer stadig er nationale. Da reglerne for kvantitativ, selektiv distribution af nye motorøretøjer er strengere end i forordning (EF) nr. 2790/1999, forekommer det hensigtsmæssigt at sådanne systemer er omfattet op til en markedsandelstærskel på 40 % (jf. artikel 3, stk. 2). Disse markedsandelstærskler, der ligger under den markedsandel, som angiver dominans, vil sikre, at praktisk talt alle producenter og distributionsnet, der er baseret på kvantitativ, selektiv distribution, i Fællesskabet vil være omfattet af gruppefritagelsesforordningen. Dette er ønskeligt af hensyn til retssikkerheden. Over disse tærskler vil gruppefritagelsesforordningen omfatte kvalitativ, selektiv distribution (jf. artikel 3, stk. 3) som et minimum, hvilket er et generelt fingerpeg om, at reglerne bør være strengere, når markedsandelen er på over 40 %⁽³¹⁾.

3.2. Eftersalgsservice

3.2.1. Generelle betragtninger

37. Som anført i punkt 10 ovenfor bygger den nye gruppefritagelsesforordning i vid udstrækning på principperne i forordning (EF) nr. 1475/95 og søger at gøre disse mere effektive og tilpasse dem til den tekniske udvikling på blandt andet elektronikområdet.

3.2.2. Regler for udvælgelse af autoriserede reparatører

Kvalitativ, selektiv distribution

38. For at sikre, at de autoriserede reparatører opfylder den pågældende producenters kvalitetsstandarder, omfatter den nye gruppefritagelsesforordning kvalitativ udvælgelse af autoriserede reparatører uden nogen markedsandelstærskel (jf. artikel 3, stk. 3). Herved tages der hensyn til, at eftersalgsservice er af teknisk art, og at de autoriserede repara-

tører har en meget stor markedsandel inden for reparation og vedligeholdelse af motorøretøjer i garantiperioden og for øretøjer op til fire år, nemlig omkring 80 %⁽³²⁾. Derefter henvender forbrugerne sig hyppigere til uafhængige reparatører, men de autoriserede reparatørers markedsandel er stadig, som nævnt, på ca. 50 %, hvis man medregner reparation af alle øretøjer. I betragtning af disse store markedsandele bør fritagelsen kun omfatte det mindst restriktive system, kvalitativ, selektiv distribution, over de normale markedsandelstærskler på 30 % (jf. artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2790/1999), der er blevet fastholdt i artikel 3, stk. 2, i udkastet til gruppefritagelsesforordning. Denne differentiering er i overensstemmelse med den generelle politik for vertikale begrænsninger, som går ud på, at restriktive aftaler er fritaget op til en bestemt markedsandelstærskel, og at der anvendes strengere regler for aftaler, der overstiger disse tærskler.

39. Fritagelsen for kvalitativ, selektiv distribution har den fordel, at man undgår afskærmning af markedet for nytillkomne kvalificerede virksomheder. I betragtning af de investeringer, som en autoriseret reparatør skal foretage, kan det ikke forventes, at der ud over eksisterende forhandlere, hvis kontrakt er ophørt, vil være mange uafhængige reparatører, som opfylder de krav, der stilles til autoriserede reparatører. Desuden indebærer det fordele for eksisterende forhandlere, hvis kontrakt er bragt til ophør som led i den igangværende drastiske nedskæring i antallet af forhandlere⁽³³⁾. De kan nemlig fortsætte som »autoriserede reparatører« af deres mærke, så længe de opfylder den pågældende bilproducenters kvalitative kriterier. Herved styrker den nye gruppefritagelsesforordning i betydeligt omfang de autoriserede reparatørers stilling over for bilproducenterne. Imidlertid forbedres den generelle tekniske ekspertise på markedet, og der opretholdes et tæt net af autoriserede reparatører over hele Europa. Et tæt net af autoriserede reparatører med producentens tekniske ekspertise vil bidrage til service af høj kvalitet og til trafikikkerheden. Det kan også forventes, at den nye gruppefritagelsesforordning i denne henseende vil få positive virkninger for beskæftigelsen og for små og mellemstore virksomheder.

40. Det skal bemærkes, at udkastet til gruppefritagelsesforordning ikke omfatter placeringsklausuler for autoriserede reparatører (jf. artikel 5, litra h)). De har således mulighed for at udøve virksomhed, hvor det er rentabelt. Som det er tilfældet efter forordning (EF) nr. 1475/95, skal en autoriseret reparatør have lov til at reparere alle producenters øretøjer, da en konkurrenceklausul ikke er omfattet af gruppefritagelsesforordningen (artikel 5, litra d)). Efter udkastet til gruppefritagelsesforordning vil det således være muligt at etablere sig som reparatør af flere mærker.

⁽³¹⁾ Da der ikke foreligger nogen formodning om, at et distributions-system er ulovligt, når en af gruppefritagelsesforordningens tærskler overskrides (jf. retningslinjerne for vertikale begrænsninger, nr. 62), skal der foretages en individuel vurdering af sådanne systemer på grundlag af retningslinjerne for vertikale begrænsninger, og dette kunne føre til den konklusion, at en mindre restriktiv type kvantitativt, selektivt system er forenelig med kravene i artikel 81, stk. 3.

⁽³²⁾ Jf. bl.a. Andersens undersøgelse, tillæg 7, s. 252.

⁽³³⁾ General Motors meddelte for nylig, at selskabet ville indskrænke sit forhandlernet i Tyskland med 50 %; Volkswagen har allerede nedskåret antallet af forhandlere drastisk, og det er den generelle tendens, at antallet af forhandlere i de kommende fem år vil falde med 15-20 % ifølge Accentures undersøgelse, s. 117, der blev gennemført for automobilbranchen (ACEA) i 2001.

Kvantitativ, selektiv distribution eller eneforhandling

41. Den nye gruppefritagelsesforordning, der er baseret på den nye og mere fleksible fremgangsmåde inden for gruppefritagelsesforordninger, omfatter også anvendelse af mere restriktive systemer for udvælgelse af autoriserede reparatører, hovedsagelig kvantitativ, selektiv distribution eller eneforhandling, op til en markedsandelstærskel på 30 % (artikel 3, stk. 1). I praksis vil gruppefritagelsesforordningen dog kun omfatte sådanne systemer for de typer eftersalgsservice, hvor der er skarp konkurrence fra uafhængige reparatører, og hvor de autoriserede reparatører har en lav markedsandel, såsom udskiftning af dæk eller bestemte reparationer, der udføres af ekspreskæder. Med hensyn til den traditionelle eftersalgsservice vil en autoriseret reparatør, der tilbyder (næsten) hele sortimentet af ydelser inden for eftersalgsservice, få en markedsandel på langt over 30 %. Det er derfor sandsynligt, at motorkøretøjsproducenter, der har interesse i at have et system af reparatører, som tilbyder alle typer reparationsydelser for at gøre det lettere for forbrugerne og for at tage hensyn til forbrugerpræferencer, vil udvælge deres autoriserede reparatører på grundlag af kvalitative kriterier.

3.2.3. Regler for de autoriserede reparatørers virksomhed

42. Som det er tilfældet med den gældende forordning (EF) nr. 1475/95, gør udkastet til ny forordning det klart, at forbrugere, der har købt et motorkøretøj i en anden medlemsstat, kan henvende sig til alle autoriserede reparatører, når det drejer sig om opfyldelse af garantiforpligtelser, gratis service og arbejde på tilbagekaldte køretøjer ⁽³⁴⁾ (jf. betragtning 18). I lighed med forordning nr. 1475/95 gør udkastet (jf. betragtning nr. 18) det klart, at en producent i henhold til den nye gruppefritagelse skal pålægge alle sine autoriserede reparatører at udføre normalt reparations- og vedligeholdelsesarbejde. Betragtningerne præciserer, at der, hvis en sådan forpligtelse ikke medtages, vil være tale om en indirekte begrænsning af det aktive eller det passive salg, som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b) og d), i udkastet til gruppefritagelsesforordning ⁽³⁵⁾.

43. Desuden forhandler de autoriserede reparatører normalt også reservedele, som de får leveret af motorkøretøjsproducenten, og anvender dem i vidt omfang til reparation og vedligeholdelse. I betragtning af, at ca. 80 % af alle komponenter, der anvendes til samling af et motorkøretøj, fremstilles af komponent- og reservedelsproducenter (f.eks.

⁽³⁴⁾ Tilbagekaldelse af motorkøretøjer foranlediges af en motorkøretøjsproducent, når der påvises et teknisk problem ved en bestemt model. Producenten opfordrer så kunderne til at henvende sig til en af forhandlerne eller reparatørerne i producentens net for at få fejlen rettet, hvilket er gratis for kunden. Tilbagekaldelse af køretøjer offentliggøres undertiden også i medierne.

⁽³⁵⁾ Det er unødvendigt at nævne disse rettigheder i selve forordningens tekst. Desuden ville det fejlagtigt give det indtryk, at der ikke eksisterer sådanne rettigheder for andre produkter, hvor distributionen er reguleret ved forordning (EF) nr. 2790/1999, der ikke udtrykkeligt omtaler disse rettigheder.

Bosch, Magneti Marelli, Valeo) og normalt også kan fås hos uafhængige reservedelsforhandlere til en lavere pris, skal den nye gruppefritagelsesforordning (i lighed med den gældende forordning (EF) nr. 1475/95) skabe bedre betingelser for, at de autoriserede reparatører kan købe disse reservedele, hvor det er muligt, direkte hos reservedelsproducenten eller hos uafhængige reservedelsleverandører (jf. artikel 4, stk. 1, litra j) og k)), der også fremstiller og udbyder reservedele af tilsvarende kvalitet, men generelt billigere. Efter den nye gruppefritagelsesforordning skulle forbrugerne få en reel valgmulighed mellem reservedele, som motorkøretøjsproducenten har leveret reparatøren, og reservedele af tilsvarende kvalitet, der udbydes af andre leverandører.

44. For at fremme konkurrencen om reservedele, der sælges af en autoriseret reparatør, indeholder den nye gruppefritagelsesforordning en definition af udtrykket »originale reservedele« (jf. artikel 1, litra s)). Ifølge denne definition er originale reservedele de reservedele, der fremstilles af producenten af komponenter til nye køretøjer, og som fremstilles i samme produktionsanlæg. Denne nye definition er nødvendig for at fjerne den misforståelse, der for øjeblikket hersker blandt forbrugerne. Forbrugerne mener, at originale reservedele kun er de dele, der leveres af motorkøretøjsproducenten, og som ofte er dyrere, og at de er bedre end dele, der leveres direkte af reservedelsproducenten. I virkeligheden fremstilles begge reservedelskategorier dog af den samme reservedelsproducent i det samme produktionsanlæg (f.eks. vinduesviskere, der fremstilles af Bosch og anvendes af VW ved produktionen af Golf). Det er op til reservedelsproducenten at bevise, at de originale reservedele kvalitetsmæssigt svarer til de dele, der anvendes til samling af et nyt køretøj.

45. I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1475/95 skal de autoriserede reparatører også have adgang til reservedele, som kvalitetsmæssigt svarer til de originale dele, der anvendes ved samling af et nyt motorkøretøj, men som er blevet fremstillet i et andet produktionsanlæg af en producent af komponenter, der anvendes til samling af en bil, eller af en anden producent (f.eks. vinduesviskere, der fremstilles af Valeo til VW Golf).

46. I forbindelse med reparationer under garantien, arbejde på tilbagekaldte køretøjer og gratis service (motorkøretøjsproducenten tilbyder kunderne alle disse ydelser gratis) kan motorkøretøjsproducenten pålægge sine autoriserede reparatører kun at anvende reservedele, som motorkøretøjsproducenten har leveret (artikel 4, stk. 1, litra j)). Denne undtagelse er begrundet i økonomiske forhold og den omstændighed, at motorkøretøjsproducenten enten skal yde den autoriserede reparatør refusion, hvis der anvendes reservedele, eller i hvert fald udskifte dem gratis. Denne fleksibilitet ville gå tabt, hvis den autoriserede reparatør kunne benytte reservedele fra andre leveringskilder.

3.3. Regler for forhandlerkontraktens ophør og bilæggelse af uoverensstemmelser

47. For at forhindre en producent i at opsiges en kontrakt, fordi en forhandler eller en reparatør udviser en konkurrencefremmende adfærd, der ikke kan begrænses efter udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning, skal enhver opsigelse være klart begrundet (artikel 3, stk. 5). I lighed med forordning (EF) nr. 1475/95 indeholder den nye gruppefritagelsesforordning desuden bestemmelser om (artikel 3, stk. 6), at kontrakter skal opsiges med et års varsel, hvis nettet omorganiseres, eller hvis forhandleren får udbetalt kompensation, og med to års varsel i alle andre tilfælde. I forbindelse med høringen af medlemsstaterne og andre interesserede parter vil Kommissionen også undersøge, om en forhandler, der opfylder leverandørens kvalitative kriterier, bør have ret til at overtage forhandlingen fra en anden forhandler i leverandørens net.
48. Parterne skal fastsætte i deres distributionsaftale, at uoverensstemmelser med hensyn til opsigelse af en kontrakt eller opfyldelse af kontraktlige forpligtelser kan forelægges en uvildig sagkyndig eller en voldgiftsmand (artikel 3, stk. 6). Denne bestemmelse bygger på den relevante bestemmelse i forordning (EF) nr. 1475/95, der gælder for nogle begrænsede typer uoverensstemmelser, f.eks. om salgsmål. Da bestemmelsen har vist sig at være nyttig, udvides dens anvendelsesområde i den nye gruppefritagelsesforordning til at omfatte alle uoverensstemmelser om kontraktlige forpligtelser.

4. UAFHÆNGIGE REPARATØRER

49. Uafhængige reparatører (f.eks. uafhængige værksteder, ekspreskæder, autocentre såsom Midas, karrosseriværksteder) tegner sig for gennemsnitlig omkring 50 % af alle reparationer i EU. For at kunne konkurrere med de autoriserede reparatører må de have adgang til tekniske oplysninger om reparationer, uddannelse, diagnosticeringsudstyr og værktøjer (artikel 4, stk. 2). I modsat fald vil de ikke kunne udføre f.eks. det normale 10 000 kilometers eftersyn af en Smart, da dette forudsætter en bestemt type software, der leveres af Mercedes online eller på cd-rom. Den nye gruppefritagelsesforordning styrker i denne forbindelse motorkøretøjsproducenternes nuværende forpligtelse til at stille al teknisk viden, som også er tilgængelig for de autoriserede reparatører, til rådighed for de uafhængige reparatører. Adgang til en sådan viden skal gives omgående og uden forskelsbehandling (mellem forhandlere og uafhængige reparatører), idet der tages hensyn til, at prisen skal være overkommelig, samt til proportionalitetsprincippet. Efter forordning nr. 1475/95, der også indeholdt bestemmelser om en vis adgangsret, var adgangen dog ofte uoverkommelig, fordi motorkøretøjsproducenterne kun var villige til at sælge samlede informationspakker vedrørende reparationerne til en meget høj pris, som uafhængige reparatører af flere mærker ikke havde råd til. Hvis autoriserede reparatører skal betale for oplysninger eller uddannelse, betyder forbuddet mod forskelsbehandling dog, at uafhængige reparatører også skal betale en tilsvarende pris.

50. Den adgang til oplysninger, der er fastsat i den nye gruppefritagelsesforordning, og som nu også klart omfatter det

relevante software, adgangskoder, værktøjer, herunder diagnosticeringsudstyr, og uddannelse, er nødvendig for at sætte de uafhængige reparatører i stand til at reparere moderne motorkøretøjer (efterhånden som køretøjerne bliver ældre, vil ejerne i stadig stigende omfang henvende sig til uafhængige reparatører), at yde kvalitetsservice og at bidrage til, at motorkøretøjerne fungerer sikkert og pålideligt. Uden adgang til disse oplysninger ville de uafhængige reparatører, der udfører omkring 50 % af al eftersalgsservice, efterhånden opleve, at deres faglige kvalifikationer forringes, især med hensyn til moderne motorkøretøjer, der er udstyret med mere elektronik. Det er bemærkelsesværdigt, at undersøgelser viser, at uafhængige reparatører yder eftersalgsservice af samme kvalitet som autoriserede forhandlere, og at der blandt forbrugerne er lige stor tilfredshed med begge gruppers ydelser⁽³⁶⁾. Adgangen til oplysninger begrænses kun på to punkter: Der kan ikke kræves adgang til teknisk viden, der giver mulighed for at frakoble eller afmontere tyverialarmer (jf. betragtning 25), eller til software, som giver mulighed for rekalkibrering af computerne i et køretøj (f.eks. ændring af motorprogrammet for at gøre motoren kraftigere).

51. Gruppen af aktører, der kan kræve adgang til oplysninger, er også udvidet (betragtning 25 og artikel 4, stk. 2): Det er ikke blot uafhængige reparatører, men også producenter af reparationsudstyr og værktøjer, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder og virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning eller undervisning af reparatørerne, der skal have adgang til ovennævnte oplysninger.

52. Det er nødvendigt for uafhængige reparatører at få adgang til reservedele. For eksempel skal et karrosseriværksted kunne købe karrosseripaneler eller forlygter hos en motorkøretøjsforhandler eller en autoriseret reparatør, da disse dele normalt ikke kan fås hos de uafhængige reservedelsforhandlere. Det er udtrykkeligt nævnt i udkastet til den nye gruppefritagelsesforordning, at autoriserede reparatører har ret til at sælge reservedele til uafhængige reparatører, der skal bruge dem til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer (artikel 4, stk. 1, litra b), fjerde led). Der er her tale om samme princip som i forordning (EF) nr. 1475/95, og det bør opretholdes.

5. GRUPPEFRITAGELSENS VARIGHED OG OVERGANGSPERIODEN

53. Den nye gruppefritagelsesforordning skal træde i kraft den 1. oktober 2002. Det synes hensigtsmæssigt, at den får samme varighed som forordning (EF) nr. 2790/1999, der udløber den 31. maj 2010 (i alt syv år og otte måneder). Kommissionen vil således kunne tage den generelle situation op til revision i 2010 for samtlige brancher. Der er tale om samme varighed som for forordning (EF) nr. 1475/95 (syv år).

⁽³⁶⁾ Autopolis' undersøgelse, s. 13-14, afsnit 3.6, med henvisning til CECRA's udtalelse som svar på Europa-Kommissionens spørgeskema i august 2000; Kommissionens evalueringsrapport om forordning (EF) nr. 1475/95, punkt 396, indeholder yderligere oplysninger og henvisninger.

54. For at give markedsdeltagerne mulighed for at tilpasse sig efter den nye situation bør den nye gruppefritagelse som sædvanlig indebære en overgangsperiode. I forbindelse med forordning (EF) nr. 1475/95 var overgangsperioden på et år, mens overgangsperioden i forbindelse med forordning (EF) nr. 2790/1999 var på et år og syv måneder.
55. Der må dog tages hensyn til en række forskellige elementer:
- Med de nye regler afviges der i betydelig grad fra principperne i forordning (EF) nr. 1475/95, selv om nogle af elementerne i den tidligere forordning opretholdes og styrkes.
 - Evalueringsrapporten fastslår klart, at forordning (EF) nr. 1475/95 ikke har opfyldt alle de fastlagte målsætninger; ændringer er derfor nødvendige og også ønsket af forbrugerne.
 - Alle markedsdeltagere ved, at der vil gælde nye regler efter den 1. oktober 2002; nogle producenter har allerede sagt alle deres forhandlere op for at kunne tilpasse kontrakterne efter de nye regler pr. 1. oktober.
 - Den nye gruppefritagelsesforordning er til gavn for forhandlerne og de autoriserede reparatører, fordi de opnår konkurrencemuligheder, der ikke eksisterer efter den gældende forordning.
56. Der foreslås derfor en generel overgangsperiode på et år, dvs. indtil den 30. september 2003.

6. DEN NYE GRUPPEFRTAGELSESFORORDNINGENS VIRKNINGER FOR ALLE MARKEDSDELTAĞERE

57. Den valgte fremgangsmåde tager sigte på at løse de konkurrencemæssige problemer, der blev påvist i evalueringsrapporten, ved at indføre et mere fleksibelt system, der giver alle aktører større spillerum og smidighed i deres aktiviteter. Producenternes muligheder for at udvælge deres forhandlere og reparatører på grundlag af kvalitative kriterier bevares, uden at de tvinges til at åbne deres distributionssystemer for nye aktører, såsom supermarkeder eller rene internetforhandlere, hvis ikke de finder dette hensigtsmæssigt. For uafhængige leverandører af eftersalgsservice er det formålet at øge deres kvalifikationsniveau og at give dem mulighed for at tilbyde kunderne eftersalgsservice af høj kvalitet.

7. KONKLUSION

58. Den procedure, der skal følges ved udarbejdelse af gruppefritagelsesforordninger, er fastsat i artikel 5 og 6 i forordning nr. 19/65/EØF. Efter disse bestemmelser skal Kommissionen, når den stiller forslag til en forordning, offentliggøre et udkast med en opfordring til interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for en bestemt tidsfrist, der skal være mindst en måned. Desuden skal Kommissionen rådføre sig med Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål to gange: første gang inden den offentliggør et udkast til forordning, og anden gang inden den udsteder forordningen. I det foreliggende tilfælde vil Kommissionen især påskønne bemærkninger om potentielt skadelige virkninger, som forordningen måtte få på trafiksikkerheden og miljøforholdene.

BILAG 1

BEGRUNDELSE FOR EN NY GRUPPEFRITAGELSESFORORDNING FOR SALG AF MOTORKØRETØJER**1. Negativ vurdering af den gældende gruppefritagelsesforordning nr. 1475/95 i Kommissionens evalueringsrapport af 15. November 2000**

1. En videreførelse af den gældende gruppefritagelsesforordning for motorkøretøjer, forordning (EF) nr. 1475/95, er ikke nogen reel valgmulighed. Forordning (EF) nr. 1475/95 byggede på den foregående forordning (EØF) nr. 123/85. Kommissionen konkluderede i sin evalueringsrapport af 15. november 2000, at forordning (EF) nr. 1475/95 ikke havde opfyldt en række af de vigtigste målsætninger. Ved evalueringen blev der især draget følgende konklusioner med hensyn til salg af personbiler:
 - a) Forordning (EF) nr. 1475/95 har en vis »spændetrojeeffekt«, da alle nye motorkøretøjer forhandles på samme måde: dvs. gennem systemer, der anvender både eneforhandling og selektiv distribution.
 - b) Parallelhandelen mellem medlemsstaterne udfylder ikke sin rolle og er stadig ubetydelig; som det fremgår af Kommissionens halvårlige rapporter om bilpriserne, er der stadig store prisforskelle i Europa. Parallelhandelen er ikke stærk nok til at påvirke producenterens prispolitik; en undersøgelse, der blev foretaget for Generaldirektoratet for Konkurrence om årsagerne til prisforskellene, viser, at prisforskellene ikke blot skyldes afgiftsforskellene mellem ⁽¹⁾ medlemsstaterne, men også bilproducenterens prisstrategier; desuden kan formidlere ikke spille nogen effektiv rolle med hensyn til køb af nye motorkøretøjer i andre medlemsstater.
 - c) Forordning (EF) nr. 1475/95 vanskeliggør anvendelse af nye markedsføringsmetoder, især internet, og salg af nye biler via flermærkeforhandlere.
 - d) Der er ikke nogen naturlig forbindelse mellem salg af nye motorkøretøjer og eftersalgsservice. I forordning (EF) nr. 1475/95 var der en formodning om en sådan sammenkobling, og forordningen indeholdt derfor en forpligtelse til kun at udpege forhandlere, der også tilbød eftersalgsservice. Desuden blev det konstateret i evalueringsrapporten, at de specialister, der er behov for til reparation af motorkøretøjer, ikke nødvendigvis skal være forhandlere; dette resultat blev også bekræftet af en undersøgelse, som blev foretaget for Generaldirektoratet for Konkurrence ⁽²⁾.
 - e) Der er ikke tilstrækkelig sikkerhed for, at uafhængige reparatører har adgang til teknisk viden.
 - f) Reservedelsproducenter har ikke tilstrækkelig adgang til forhandlerne, og forhandlerne bruger ikke i tilstrækkelig omfang reservedele, der leveres direkte af reservedelsleverandører; i stedet leveres de fleste af de reservedele, som forhandlerne anvender, via bilproducenten, selv om ca. 80 % af reservedelene ikke fremstilles af bilproducenterne og i et vist omfang kunne leveres billigere direkte fra reservedelsproducenterne.
 - g) Forordning (EF) nr. 1475/95 har ikke styrket forhandlerens uafhængighed væsentligt. Forordningen indeholdt ganske vist bestemmelser om større anvendelse af aftalte i stedet for påtvungne salgsmål, gav forhandlerne ret til at sælge biler fra forskellige producenter på strenge betingelser og indførte længere minimumsvarsel for opsigelse (i de fleste tilfælde to år i stedet for et år som fastsat i den tidligere forordning (EØF) nr. 123/85), men forhandlerne er stadig meget afhængige af deres producenter.

2. Forordning (EF) nr. 1475/95 efterkommes ikke af bilindustrien, og forbrugerne er utilfredse med den

2. Selv om forordning (EF) nr. 1475/95 tager meget hensyn til bilindustrien, er det ofte sket, at bilproducenterne ikke har overholdt den, hvilket har tvunget Kommissionen til at vedtage fire beslutninger om bøder. Den 28. januar 1998 fik Volkswagen pålagt en bøde på 102 mio. EUR for at have forhindret parallelhandelen i Italien (bøden blev nedsat til 90 mio. EUR af Retten i Første Instans). Den 20. september 2000 pålagde Kommissionen Opel Nederland en bøde på 43 mio. EUR for at have begrænset parallelhandelen i Nederlandene. Den 30. maj 2001 fik Volkswagen pålagt en bøde for anden gang for fastsættelse af priserne i Tyskland, denne gang for VW Passat (bøde på 30,96 mio. EUR), og den 10. oktober 2001 fik DaimlerChrysler pålagt en bøde på 71,825 mio. EUR for at have forhindret parallelhandelen i Tyskland, begrænset salget til leasingselskaber og fastsat priser i Belgien ⁽³⁾.

3. Det store antal forbrugerklager, som Kommissionen har modtaget i de sidste par år, viser, at også forbrugerne finder forordning (EF) nr. 1475/95 utilfredsstillende.

⁽¹⁾ »Car price differentials in the European Union, an economic analysis« af prof. Verboven og Degryse.

⁽²⁾ »The sales-service link« af Autopolis.

⁽³⁾ Generaldirektoratet for Konkurrence har lagt udførlige oplysninger om disse sager ind på sit netsted.

3. De nationale konkurrencemyndigheders synspunkter og rapporter

4. De fleste af de medlemsstater, der har givet udtryk for deres synspunkter, har oplyst, at forordning (EF) nr. 1475/95 bør revideres, selv om synspunkterne kan variere med hensyn til revisionens omfang. Konkurrencemyndighederne i Det Forenede Kongerige og Danmark har også foretaget en vurdering af, hvordan forordning (EF) nr. 1475/95 har fungeret. De har draget følgende konklusioner:

— De britiske konkurrencemyndigheder kritiserede i deres »Rapport om udbuddet af nye motorkøretøjer i Det Forenede Kongerige« af april 2000, at eneforhandling og selektiv distribution, der er tilladt efter forordning (EF) nr. 1475/95, påvirkede priserne på nye biler, innovation og forbrugernes valgmuligheder. Konkurrencemyndighederne mener, at der er behov for betydelige ændringer for at afhjælpe disse negative virkninger. De foreslår blandt andet, at producenterne ikke bør kunne tildele forhandlerne eneforhandlingsområder og heller ikke bør kunne afslå at levere nye biler til en hvilken som helst detailhandler. De foreslår også, at bilproducenterne ikke bør kunne pålægge deres forhandlere at sælge et fuldstændigt modelsortiment, og at sammenkoblingen af salg og eftersalgsservice ophæves. De anbefaler derfor, at forordning (EF) nr. 1475/95 ikke forlænges.

— I foråret 2001 offentliggjorde Konkurrencestyrelsen i Danmark en rapport om »Aftaler og priser på autoområdet«. I rapporten konkluderes det, at konkurrencen inden for samme bilmærke i Danmark, dvs. mellem deltagere i samme net, er neutraliseret på markederne for nye biler og reservedele. Konkurrencestyrelsen fastslår, at forordning (EF) nr. 1475/95 er hovedårsagen til den manglende konkurrence, især på markedet for eftersalgsservice. Konkurrencestyrelsen anbefaler derfor, at fremtidige distributionssystemer for nye biler ikke baseres på kvantitative og eksklusive kriterier, men alene baseres på bestemte kvalitative kriterier.

4. Den generelle gruppefritagelse for vertikale begrænsninger, forordning (EF) nr. 2790/1999, afhjælper ikke de problemer, der er påvist i bilbranchen

5. Forordning (EF) nr. 2790/1999, der blev vedtaget den 22. december 1999, indfører gruppefritagelse for alle distributionsaftaler i alle erhvervssektorer, der ikke er undergivet specielle regler, som f.eks. motorkøretøjer (jf. artikel 2, stk. 5, i forordning (EF) nr. 2790/1999). Forordning (EF) nr. 2790/1999 repræsenterer den nye politik for vertikale begrænsninger og bør derfor danne udgangspunkt for den nye forordning om motorkøretøjer. Anvendelsen af det nye retsgrundlag for vertikale begrænsninger ville dog ikke medføre nogen væsentlig ændring i den nuværende situation inden for bilbranchen. Dette skyldes dels de konkurrencemæssige problemer, som de ensartede distributionssystemer medfører, dels det forhold, at der er behov for specifikke bestemmelser for at løse de problemer, Kommissionen påviste i evalueringsrapporten.

6. Kommissionen kan inddrage gruppefritagelsen efter forordning (EF) nr. 2790/1999, når de kumulative virkninger⁽¹⁾ af parallelle net af ensartede vertikale aftaler mærkbart begrænser adgangen til et bestemt marked eller konkurrencen på det pågældende marked, eller når sådanne net omfatter mere end 50 % af et relevant marked og anvendes af konkurrerende leverandører eller kunder. Retningslinjerne for vertikale begrænsninger fastslår klart, at der kan opstå betydelige konkurrencemæssige problemer, når det selektive distributionssystem omfatter mere end 50 % af markedet, og når de fem største leverandører (CR5) også har en samlet markedsandel på over 50 %, og leverandørerne anvender kvantitative udvælgelseskriterier, der direkte begrænser antallet af autoriserede forhandlere. Sådanne net af selektive distributionssystemer kan medføre neutralisering af en betydelig del af konkurrencen inden for samme mærke og en eventuel afskærmning af mere effektive forhandlere, og derved begrænse distributionen til skade for de endelige forbrugere og øge risikoen for hemmelig samordning mellem de største leverandører.

7. Alle mærker inden for nye biler sælges i alle medlemsstater gennem ensartede net af franchiseforhandlere, der bygger på eksklusivitet og selektivitet (kvalitative og kvantitative kriterier) kombineret med andre vertikale begrænsninger. Som følge heraf omfatter de kumulative virkninger herved langt over 50 % af det relevante marked (faktisk næsten 100 %), ligesom de fem største leverandørers (CR5) samlede markedsandel også overstiger 50 %. Disse tærskler overskrides både i Fællesskabet som helhed og i samtlige medlemsstater.

8. Et andet problem, der berører markedet for salg og eftersalgsservice, er, at forordning (EF) nr. 2790/1999 omfatter vertikale begrænsninger op til en markedsandel på 30 %. På grundlag af alle realistiske markedsafgrænsninger er det sandsynligt, at bestemte producenters distributionsnet overskrider tærsklen på 30 %, hvilket også er tilfældet med deres aktiviteter på markedet for eftersalgsservice og for reparationer, som sandsynligvis er mærkespecifikke markeder, hvor bilproducenterne har store markedsandele, især i betragtning af, at bilerne næsten udelukkende efterses af autoriserede forhandlere i producentens garantiperiode. Forordning (EF) nr. 2790/1999 ville derfor ikke omfatte en større andel af salgs- og reparationsnettene i Fællesskabet.

⁽¹⁾ Kommissionens meddelelse »Retningslinjer for vertikale begrænsninger« (EFT C 291 af 13.10.2000, s. 1), punkt 119 (7).

9. Med hensyn til konkurrencen mellem flere mærker hos samme forhandler (flermærkeforhandling) ville anvendelse af forordning (EF) nr. 2790/1999 på bilbranchen betyde et skridt tilbage i forhold til forordning (EF) nr. 1475/95, da en konkurrenceklausul, dvs. en forpligtelse til ikke at sælge mere end 20 % af en anden producents køretøjer, er tilladt i en periode på fem år, hvorefter den skal genforhandles. Hvis forhandleren benytter lokaler, der ejes eller leases af producenten, er konkurrenceklausulen ikke tidsbegrænset. Efter forordning (EF) nr. 1475/95 er flermærkeforhandling tilladt på den betingelse, at det sker gennem særskilte juridiske enheder, særskilt administration og i særskilte salgslokaler.
10. Forordning (EF) nr. 2790/1999 indeholder ikke den såkaldte »rådighedsklausul«, der giver forhandlerne mulighed for at bestille en bil til en udenlandsk forbruger, der ønsker at købe en bil i udlandet med samme specifikationer som den model, der sælges i den pågældende forbrugers hjemland (som f.eks. mange britiske forbrugere gør, når de bestiller en højrestyret bil på det europæiske fastland). Denne klausul er dog af stor betydning for etablering af det tilsigtede indre marked for distribution af motorkøretøjer.
11. De regler, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2790/1999 med henblik på at beskytte konkurrencen på eftermarkedet, synes heller ikke at være hensigtsmæssige. Det er bemærkelsesværdigt, at 40 % af en bilejers samlede omkostninger ved en personbil vedrører købet, og at 40 % vedrører eftersalgsservice, som udføres af autoriserede og uafhængige reparatører (resten er finansierings- og forsikringsomkostninger). Salg og eftersalgsservice er derfor lige relevante for forbrugerne. Adgangen til teknisk viden og immaterialrettighedernes eventuelle konkurrencebegrænsende virkninger er for øjeblikket et af de mere alvorlige problemer inden for denne sektor, især i betragtning af motorkøretøjernes teknisk komplicerede og vidt forskellige elektroniske systemer. Forordning (EF) nr. 2790/1999 sikrer heller ikke, at reservedelsleverandører kan sælge deres reservedele til forhandlerne, hvorved forhandlerne ville kunne give forbrugerne en valgmulighed mellem forskellige reservedele.
12. Under disse omstændigheder må der indføres strengere regler på grundlag af den politik, der er beskrevet i Kommissionens retningslinjer for vertikale begrænsninger ⁽¹⁾. Udkastet til gruppefritagelsesforordning omfatter det meste af indholdet i forordning (EF) nr. 2790/1999 samtidig med, at det indeholder strengere regler.

⁽¹⁾ Jf. f.eks. punkt 73 og 81 i Kommissionens retningslinjer for vertikale begrænsninger.

Meddelelse — Notifikation af benævnelser for speciallæger

(2002/C 67/03)

(EØS-relevant tekst)

Rådets direktiv 93/16/EØF om fremme af den frie bevægelighed for læger og gensidig anerkendelse af deres eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, senest ændret ved direktiv 2001/10/EF, særlig artikel 42a, bestemmer, at medlemsstaterne meddeler Kommissionen de love og administrative bestemmelser, de vedtager med hensyn til udstedelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser inden for dette direktivs område. Kommissionen offentliggør en passende meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og angiver de benævnelser, medlemsstaterne vedtager for eksamensbeviserne, certifikaterne og de andre kvalifikationsbeviser og i påkommende tilfælde for den tilsvarende erhvervsmæssige titel.

Italien har meddelt, at benævelsen for »thoraxkirurgi« ændres for denne medlemsstat i fortegnelsen over speciallægeuddannelser, der findes i to eller flere medlemsstater.

Sverige har meddelt, at benævelsen for »nuklearmedicin« ændres for denne medlemsstat i fortegnelsen over speciallægeuddannelser, der findes i to eller flere medlemsstater.

Bilag C til direktiv 93/16/EØF ændres som følger:

a) Under punktet »thoraxkirurgi« affattes benævelsen for Italien således:

»Chirurgia toracica; Cardiochirurgia«.

b) Under punktet »nuklearmedicin« affattes benævelsen for Sverige således:

»Nukleärmedicin«.

ENSARTET ANVENDELSE AF DEN KOMBINEREDE NOMENKLATUR (KN)**(tarifering af varer)**

(2002/C 67/04)

Offentliggørelse af forklarende bemærkninger vedtaget i overensstemmelse med proceduren i artikel 10, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2433/2001⁽²⁾.

De forklarende bemærkninger til De Europæiske Fællesskabers kombinerede nomenklatur⁽³⁾ ændres således:

Side 235

6402 Andet fodtøj med ydersål og overdel af gummi eller plast

Følgende indsættes efter første afsnit:

»De anførte »tekniske kendetegn« skal ikke anses som kumulative sammen med de »syntetiske materialer«, men som en beskrivelse af ovenstående »syntetiske materialer«.

Side 236

6404 Fodtøj med ydersål af gummi, plast, læder eller kunstlæder og overdel af tekstilmaterialer

Følgende indsættes efter afsnit:

»De anførte »tekniske kendetegn« skal ikke anses som kumulative sammen med de »syntetiske materialer«, men som en beskrivelse af ovenstående »syntetiske materialer«.

⁽¹⁾ EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 329 af 14.12.2001, s. 4.

⁽³⁾ EFT C 199 af 13.7.2000, s. 1.

Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.2631 — PTT/Hermes Versand)**

(2002/C 67/05)

(EØS-relevant tekst)

Den 25. februar 2002 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på tysk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CDE«-versionen af Celex-databasen under dokumentnummer 302M2631. Celex er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret.

For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP

Information, Marketing and Public Relations

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

Tlf. (352) 29 29 42718; fax (352) 29 29 42709.

Offentliggørelse af en ansøgning om registrering i henhold til artikel 6, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 2081/92 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser

(2002/C 67/06)

Med denne offentliggørelse åbnes der mulighed for at fremsætte indsigelser, jf. artikel 7 i nævnte forordning. Enhver indsigelse mod denne ansøgning skal fremsættes via myndighederne i en medlemsstat senest seks måneder efter denne offentliggørelse. Offentliggørelsen er begrundet i de forhold, som er beskrevet nedenfor, navnlig under 4.6, der giver grundlag for at betragte ansøgningen som berettiget efter forordning (EØF) nr. 2081/92.

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2081/92

REGISTRERINGSANSØGNING: ARTIKEL 5

BOB () BGB (x)

Nationalt sagsnummer: —

1. Medlemsstatens ansvarlige myndighed

Navn: Directorate for the Production and Utilisation of Orchard Products

Adresse: Akharnon St 2, GR-10176 Athen

Tlf. (30-1) 529 12 74

Fax (30-1) 523 38 66.

2. Ansøgende sammenslutning

2.1. Navn: Agricultural Fruit and Vegetable Company of Kastoria (GEOK)

2.2. Adresse: Fotini, GR-52059 Kastoria

2.3. Sammensætning: Producent/forarbejdningsvirksomhed (x) andet ()

610 æbleproducentmedlemmer (medlemsliste 13225/9-11-79).

Anerkendt som producentsammenslutning siden 1981.

Sammenslutningens forgængere var landbrugskooperativerne i Tichio, Mavrochori og Polykarpi (Kastorias tre vigtigste æbledyrkningsområder), som blev grundlagt i henholdsvis 1925, 1926 og 1958. Der er tale om en modelsammenslutning, som er en af de vigtigste af sin art i Grækenland.

3. Produktets art: 1.6.

4. Varespecifikation

(Sammenfatning af betingelserne i artikel 4, stk. 2):

4.1. **Navn:** Milo Kastorias.

4.2. **Beskrivelse:** Æbletræerne er flerårige, løvfældende træer, der tilhører arten *Rosaceae* og underarten *Pomoideae*. Deres blomster er tvekønnede og springer ud næsten samtidigt med bladene i klynger af fem til syv ad gangen.

Selve æblet er kødfuldt og saftigt med en let sød-syrlig smag, rundt med sprødt, hvidligt kød. Fra et botanisk synspunkt er æblet en »falsk frugt«, da frugtbladet indgår i dets dannelse.

Det nøje afgrænsede geografiske område producerer de røde sorter Starking, StarKrimson, IDR Delicious og Red Chif og de gule sorter Golden Delicious, Jonagold og Granny Smith.

Æbletræer dyrkes for frugtens skyld. Æblerne bliver høstet, når de opfylder visse modenhedskriterier — opløselige stoffer (12,5 Brix-grader for røde sorter, 14,5 for gule), frugtkødets trykfasthed (7-8 kg), rød dækfارve (mindst 80 %) og intern ethylenkoncentration (1 milliontedel).

Æbler spises hovedsageligt rå, men indgår dog i et mindre omfang i madlavningen (kogt, syltet, bagt, i tærter, i saucer osv.) De bruges endvidere i forbindelse med fremstilling af cider (hvis tilberedelse blev nævnt af Plutark i det 1. årh. e.Kr.), juice, vin, likør, cognac og vineddike samt i konfektur og fremstilling af pektin. Æbler er en god kilde til A- og C-vitaminer, indeholder store mængder af kulhydrater og er fiberrige.

4.3. **Geografisk område:** I præfekturet Kastoria dyrkes æbletræerne hovedsagelig på sø- og flodbredder, der er omfattet af GEOK's dyrkningsområder (distrikterne Kastoria, Vitsios, Agia Trias, Orestias, Agion Anargyron og Iona Dragoumi). Dyrkningsområderne ligger mellem 630 og 850 m over havoverfladen.

Det samlede areal for æbledyrkning udgør 16 500 stremmaer (1 stremma = 1 000 m²), hvilket svarer til 5 % af præfekturets landbrugsareal.

Jordbunden i æbledyrkningsområderne er alluvial og sedimentær, let i konsistensen, veldrænet og let sur.

Der er tale om et kontinentalt klima med lave temperaturer om vinteren, hvilket opfylder æbletræets store behov for koldt vejr til at bryde med spiringsshvilen. Somrene er kølige pga. den geografiske bredde, højden og vandet fra søerne og floderne, og der er stor forskel mellem dag- og nattemperaturer, hvilket er med til at fremme en kraftig pigmentering (anthocyaner) i frugten. Den gennemsnitlige årlige nedbør ligger på 602 mm (1991-1997).

4.4. **Bevis for oprindelse:** De græske navne for æble og æbletræ — »milo« og »milia« (eller »mileia« inden for poesien) — nedstammer fra de gamle græske æolske og doriske dialekter og er oprindeligt fra Middelhavsområdet.

Man har kendt til æbletræer siden den forhistoriske tid i såvel deres naturlige som vilde form. Der er fundet forstenede træer, der stammer helt tilbage fra 3 000 f.Kr.

Homer (8. årh. f.Kr.) omtaler æbledyrkning i såvel Odysseen, VII, 115 (»Abild med glindsende Frugter paa Grene«) og XXIV, 340, som Iliaden, X, 152. Man finder den også omtalt i Hesiods Theogonien (8. årh. f.Kr.), linie 215 (»hesperiderne, de som står vagt ved de skønne og gyldne æbler og frugttræer hist på Okeanos' fjerneste strandbred«), Herodot (5. årh. f.Kr.), Aristofanes (Skyerne, linje 978), Theofrast (4. årh. f.Kr.) og andre forfattere fra antikken.

I den græske mytologi er der desuden historien om det berømte gyldne æble, der blev sendt som en gave fra Eris, splidens gudinde, til brylluppet mellem Thetis og Peleus, med påskriften »til den skønneste«. Dette var hendes hævn for som den eneste olympiske gud ikke at være blevet inviteret, og den fremprovokerede en rivalisering mellem de tre smukkeste gudinder, Hera, Athene og Afrodite, hvilket siden førte til bortførelsen af Helena og den trojanske krig. (Det oprindelige græske udtryk for »stridens æble« er »μήλο της έριδος« eller »Eris' æble«.)

Ifølge C. H. Chandler, professor i trædyrkning ved Universitetet i Californien, har man dyrket æbletræer i Grækenland siden 600 f.Kr.

I Kastoria-præfektoret kan dyrkningen føres tilbage til i hvert fald begyndelsen af det 20. årh., hvor den oprindeligt startede i nogle bjerglandsbyer. I mellemkrigsårene (1930-1940) spredte fænomenet sig og slog så rødder i områderne omkring præfektorets søer og floder (svarende til distrikterne Kastoria, Aliakmona, Makedna, Vitsios, Agia Trias, Orestias, Agion Anargyron og Iona Dragoumi).

GEOK er en officielt anerkendt sammenslutning af æbleproducenter, som i retlig henseende er forpligtet til at føre protokol over dyrkning, produktion og salg for dets medlemmer. Der eksisterer således protokoller over hver enkelt producents antal træer, træernes jordbund samt produktionskvantitet og -kvalitet.

Det deraf følgende høj kvalitetsprodukt bliver indsamlet, opbevaret, sorteret, pakket og standardiseret i GEOK's moderne kølelager og sorteringsanlæg.

De regionale landbrugsdirektoraters kompetente kontrolpersonale overvåger produktion, standardisering og distribution i overensstemmelse med ministerielle beslutninger.

4.5. Fremstillingsmetode

4.5.1. *Høst*: Høsten starter i slutningen af september, varer en måned og finder sted i en festlig stemning.

De modenhedskriterier, som GEOK anvender, blev fastsat af laboratoriet for trædyrkning i landbrugsfakultetet på universitet i Thessaloniki som følge af en række eksperimenter, der blev foretaget på GEOK's æbledyrkningsområder. Kriterierne er følgende:

- A. Koncentration af opløselige stoffer (røde sorter 12,5 Brix-grader, gule sorter 14,5 Brix-grader).
- B. Frugtkødets trykfasthed (7-8 kg).
- C. Lokal rød dækfarve (> 80 % af farvedækningen).
- D. Intern ethylenkoncentration (1 milliontedel).

Denne metode benyttes til at kontrollere kvaliteten af det høstede produkt, og derved undgås i høj grad fysiologiske sygdomme eller sygdomme, der må have udviklet sig under opbevaringen efter plukningen.

Producenterne plukker frugterne manuelt (ét ad gangen), hvorefter de kommer dem i plastbeholdere, hvorfra de overføres til tremmekasser af træ af størrelsen 1,10 × 1,20 × 0,7 m. Kasserne hejses over i lastbiler, der samme dag transporterer dem til GEOK's kølelagre.

- 4.5.2. *Opbevaring*: Æblerne indsamles, opbevares, sorteres, standardiseres og pakkes på GEOK's fabrik i Fotini, hvor sammenslutningens kølelager og sorteringsudstyr, der er det mest moderne i Balkanområdet, befinder sig.

Derefter oplagres de og opbevares i 16 kølelagre, hvoraf fire har en kontrolleret atmosfære.

Æblerne opbevares fra høsten og frem til maj/begyndelsen af juni det efterfølgende år.

GEOK er den mest velorganiserede landbrugsvirksomhed i Kastoria-præfekturet og råder over omfattende faciliteter og teknisk erfaring.

GEOK vil dog inden for rammerne af den handlingsplan, som den har fremlagt i sin egenskab af æbleproducentsammenslutning (og hvis implementering skal ske ved hjælp af støtte fra EUGFL), modernisere og tilpasse sin infrastruktur for at kunne tilbyde dets medlemmer stabile handelsstrukturer, uddannelse, landbrugsinformation og mere miljøvenlige dyrkningsmetoder.

En af handlingsplanens vigtigste mål er at anskaffe nyt udstyr, der sammen med det eksisterende udstyr vil sikre og modernisere indsamling, forarbejdning og oplagring af produktet.

- 4.5.3. *Standardisering — emballering — markedsføring*: Den eneste standardiserings- og pakkeenhed i Kastoria-præfekturet tilhører GEOK og udgør distributionscentret for hele Kastorias æbleproduktion, for hvilken der søges beskyttet geografisk betegnelse.

Under opbevaringsperioden sker sortering og standardisering etapevis ved hjælp af det ultramoderne elektroniske sorteringsudstyr, der har en kapacitet på 10 t/h, og som fordeler æblerne i kvalitetskategorier alt efter deres individuelle vægt og farve (rød dækfarve på mindst 80 %).

Alle sorter og størrelser bliver pakket ned i plastkasser og papkasser af varierende størrelser i henhold til de bestemmelser og særlige betingelser, der gælder for hjemmemarkedet og de udenlandske markeder:

— trelagspapkasser (50 × 27 × 30 cm)

— femlags »tray pack«-papkasser (52 × 32 × 32 cm)

— tolags papbakker (40 × 60 × 18 cm), med æbler lagt i to lag i en plastikholder.

I den handlingsplan, som GEOK har fremlagt med henblik på at opnå EU-støtte, indgår der også planer om at anskaffe et mikroemballeringssystem, der er bedre tilpasset den endelige markedsføring af produktet.

Der vil også være brug for mærkningsudstyr for at fremhæve produktets kvalitative egenskaber og dets oprindelse. Endvidere vil der blive etableret et detailmarked for Kastoria-æbler af garanteret kvalitet.

Omkring 20-30 % af GEOK's æbleproduktion bliver eksporteret til lande i Europa, såsom Italien, Portugal, Tyskland og Nederlandene. Mindre partier bliver eksporteret til Israel, Albanien og Rusland.

- 4.6. **Tilknytning:** Produktets egenskaber (størrelse, intens rød farve, ganske særlige organoleptiske egenskaber — smag, aroma og saftigt kød — som følge af et passende forhold mellem opløselige stoffer og syre, og en høj frugtkødsfasthed — 7-8 kg — som forringes naturligt frem til slutningen af handelsesperioden) er et resultat af dels jordbunds- og klimaforholdene i området, dels de anvendte dyrkningsmetoder.

Jorden i GEOK's æbledyrkningsområder spiller en væsentlig rolle for trævækst og optimalt udbytte af den naturlige modningscyklus. Der er tale om en aflejret og sedimentær jordbund, der oprindeligt stammer fra klippelagene i Grammo og Vitsio (hovedsageligt vulkansk). Den har en let konsistens, er veldrænet, let sur og patogenfri, med et højt indhold af organiske stoffer (1,5-2,0 %).

Klimaet i området, som er mildt kontinentalt (takket være vandet fra søerne) med kølige somre pga. højden (æbledyrkningsområderne ligger i en højde af 630 m), medfører en høj koncentration af opløselige stoffer og et optimalt sød-syrligt forhold, hvilket resulterer i fortræffelige organoleptiske egenskaber (dvs. dejlig smag og aroma, en saftig og kraftig konsistens) og en lang holdbarhed.

Den store variation mellem dag- og nattemperaturer, særlig i modningsmånederne juli, august og september, fremmer dannelsen af en kraftig pigmentering (anthocyaner) i frugten, som er årsag til de respektive sorters kraftige røde og gule farve.

De anvendte dyrkningsmetoder, der er frugten af flere års erfaring og know-how, er med til at frembringe velproportionerede, anseelige og homogene frugter. Metoderne indbefatter primært en passende udtynding på det rette tidspunkt, passende (hovedsagelig biologisk) gødskning og kompenserende vanding om sommeren.

Der bliver regelmæssigt arrangeret æblefestivaler, sådan som man har gjort det i mange år, med deltagelse af folkloristiske kunstnere og kulturelle grupper. Disse begivenheder samt diverse traditioner, der involverer æbler (særligt i julen), arrangerede skoleudflugter til æbleplantager (gammel tradition), diverse ordsprog, der er resultatet af flere års erfaring og populær visdom (»æblet falder ikke langt fra stammen«, »at måtte bide i det sure æble«, »an apple a day keeps the doctor away«) — alle disse elementer af lokal kultur og tradition bidrager både til en bevarelse af miljøet og til en harmonisk livsstil for de mennesker, som bor i området.

4.7. **Kontrolinstans**

Navn: Normarchiaki aftodiikissi Kastorias (Prefectural Government of Kastoria)

Adresse: Diikitirio (Town Hall)
M. Alexandrou
GR-52100 Kastoria

- 4.8. **Mærkning:** På emballagen anføres obligatorisk »Milo Kastorias« BGB såvel som de oplysninger, der er påkrævet i artikel 4, stk. 7, i præsidentens dekret nr. 81/93.
- 4.9. **Krav i nationale bestemmelser:** De generelle bestemmelser i præsidentens dekret nr. 81/93 om BOB- og BGB-produktionsproceduren finder anvendelse.

EF-nr.: EL/00128/2000.05.16.

Dato for modtagelsen af den fuldstændige ansøgning: 17. juli 2001.

Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten

Tilfælde, med hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse

(2002/C 67/07)

(EØS-relevant tekst)

Dato for vedtagelse af beslutningen: 30.10.2001

Sag nr.: N 611/B/01

Medlemsstat: Det Forenede Kongerige

Støtteordning: Forarbejdning og afsætning af fiskerivarer

Sag nr.: N 120/01

Formål: At fremme den økonomiske og tekniske forvaltning af virksomheder i fiskerisektoren gennem rådgivning

Støtteordning: Støtte til Rolls-Royce til udvikling af motorer

Formål: Støtte til udvikling af to nye motorer med stor trækraft til den civile luftfart

Retsgrundlag: Orden por la que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones para planes de asistencia técnica y de gestión en los sectores de transformación y comercialización de los productos agrarios, silvícolas, de la pesca, la acuicultura y la alimentación, y se convocan para el ejercicio 2001 (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación)

Retsgrundlag: 1982 Civil Aviation Act

Rammebeløb: 250 mio. GBP

Rammebeløb: 40 mio. ESP (240 405 EUR) i 2001 (beløbet gælder for alle sektorer, der er nævnt i retsgrundlaget: landbrug, skovbrug, fiskeri og fødevarer)

Støtteintensitet eller støttebeløb: Forskud på op til 37 % af de støtteberettigede omkostninger, der skal tilbagebetales

Varighed: Sidste afdrag skal være tilbagebetalt senest 31.3.2004

Varighed: Ubestemt

Andre oplysninger: Årlig indberetning

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 3.7.2001

Medlemsstat: Irland

Sag nr.: N 209/01

Støtteordning: Garanti for lån fra boligfinansieringsagenturet

Formål: Socialt boligbyggeri

Retsgrundlag: Housing Finance Agency Act, 1981 with its amendments 1982, 1985, 1988 and 1992

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 20.6.2001

Medlemsstat: Tyskland

Sag nr.: N 804/2000

Støtteordning: Salg af aktier i GSG — Delstaten Berlin

Formål: Salg af et offentligt selskab

Støtteintensitet eller støttebeløb: Foranstaltningen udgør ikke støtte

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 21.12.2001

Medlemsstat: Spanien

Dato for vedtagelse af beslutningen: 20.6.2001

Varighed: 1.4.1998-31.12.2001

Medlemsstat: Nederlandene

Sag nr.: NN 87/2000

Støtteordning: Ordning for bortskaffelse af papir og pap i perioder med lave internationale priser

Andre oplysninger: Foranstaltningen er ensbetydende med, at en aftale mellem producenter og importører af papir og papirprodukter, kommuner og virksomheder, som behandler affaldspapir, gøres bindende for alle producenter og importører af papir og papirprodukter i Nederlandene

Formål: Miljøbeskyttelse

Retsgrundlag: Artikel 15.36 Wet Milieubeheer

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

Støtteintensitet eller støttebeløb: Foranstaltning, der ikke udgør støtte

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Meddelelse om det forestående udløb af gyldigheden af visse antidumpingforanstaltninger

(2002/C 67/08)

1. Kommissionen skal meddele, at medmindre der indledes en fornyet undersøgelse efter følgende procedure, udløber gyldigheden af nedenfor anførte antidumpingforanstaltninger på de i tabellen angivne tidspunkter som omhandlet i artikel 11, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 384/96 af 22. december 1995 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab ⁽¹⁾.

2. Procedure

Producenter i Fællesskabet kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse. Anmodningen skal indeholde tilstrækkelige beviser for, at foranstaltningernes bortfald sandsynligvis vil medføre, at der fortsat eller igen vil finde dumping sted med deraf følgende skade.

Skulle Kommissionen beslutte at foretage en fornyet undersøgelse af de pågældende foranstaltninger, vil importørerne, eksportørerne, repræsentanterne for eksportlandet og producenterne i Fællesskabet få lejlighed til at uddybe, afvise eller fremsætte bemærkninger til de spørgsmål, der er indeholdt i anmodningen om fornyet undersøgelse.

3. Tidsfrist

Producenterne i Fællesskabet kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse på ovennævnte grundlag, således at den er Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Handel (Kontor B-1), TERV 0/13, B-1049 Bruxelles/Brussel ⁽²⁾ i hænde på et hvilket som helst tidspunkt efter denne meddelelses offentliggørelse, men ikke senere end tre måneder før den i tabellen nedenfor angivne dato.

4. Denne meddelelse offentliggøres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 384/96.

Vare	Oprindelses- eller eksportland	Foranstaltning	Reference	Dato for udløb
Siliciummetal	Folkerepublikken Kina	Told	Forordning (EF) nr. 2496/97 (EFT L 345 af 16.12.1997)	17.12.2002

⁽¹⁾ EFT L 56 af 6.3.1996, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 2238/2000 (EFT L 257 af 11.10.2000, s. 2).

⁽²⁾ Telex: COMEU B 21877; fax (32-2) 295 65 05.

III

(Oplysninger)

KOMMISSIONEN

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Donegal, Irland

(2002/C 67/09)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** Irland har ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste, som er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 266 af 16.9.2000 i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet, for så vidt angår ruten mellem Dublin og Donegal med virkning fra den 22.7.2002. De nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

Hvis der den 30.4.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde ruteflyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Irland i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d) i førnævnte forordning besluttet fortsat at begrænse adgangen til denne rute til et enkelt luftfartsselskab og - efter udbud - at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 22.7.2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Dublin og Donegal fra den 22.7.2002 i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h), og i) i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Oplysninger til tilbudsgivere:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder formularen til indgivelse af bud, oplysninger om Donegal-oplandets demografiske og socio-økonomiske situation, oplysninger om lufthavnen i Donegal (passagerantal, landingsafgifter, tekniske faciliteter mv.) og kontraktvilkårene, kan rekvireres gratis hos:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Kontaktperson: Mr Ken Gorman, Tlf: (353 1) 604 16 18. Fax: (353 1) 604 16 81. email: kengorman@dpe.ie.

6. **Oplysninger, som kræves af tilbudsgivere:** I lyset af kravet om, at luftfartsselskabet skal påbegynde tjenesten den 22. juli 2002, skal tilbudsgiverne foruden en behørigt udfyldt ansøgningsformular over for den kontraktudstedende myndighed dokumentere, at de besidder:

(a) tilstrækkelige midler og kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute,

(b) de nødvendige, gyldige driftstilladelser og -certifikater (Air Operating Licence og Air Operator's Certificate) og

(c) tidligere erfaring med passagerruteflyvning.

Med forbehold af dokumentation for hvert af ovennævnte (a), (b) og (c) vil den kontraktudstedende myndighed udstede kontrakten til den tilbudsgiver, som ansøger om det laveste kompensationsbeløb i kontraktens treårige løbetid. Den kontraktudstedende myndighed er dog ikke forpligtet til at acceptere noget bud.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at indhente yderligere oplysninger om ansøgerens finansielle og/eller tekniske ressourcer og kapacitet og, uden at dette berører det foregående, at indhente eller søge yderligere oplysninger fra tredjeparter eller ansøgeren om dennes kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute.

Bud angives i EUR, og al dokumentation skal være på engelsk. Kontrakten vil være underlagt irsk lovgivning, og de irske domstole har enekompetence til at behandle tvister vedrørende kontrakten.

7. **Kompensation:** Kompensationsbeløbet for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år regnet fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Kompensationsbeløbet beregnes i henhold til de fastsatte minimumskrav.

Det faktiske kompensationsbeløb, som udbetales af Department of Public Enterprise, fastsættes med tilbagevirkende kraft og vil blive begrænset til de reelle tab under hensyntagen til de faktiske omkostninger, indtægter og eventuel avance, som opstår i forbindelse med det udvalgte luftfartsselskabs drift, men kan dog ikke overstige det beløb, der er anført for hvert år i budet.

Kontrakten vil indeholde en bestemmelse om et maksimalt kompensationsbeløb for hvert år, som den kontraktudstedende myndighed egenhændigt kan øge i tilfælde af ændringer i driftsvilkårene. Uden at dette indskrænker anvendelsen af bestemmelserne vedrørende opsigelse af kontrakten, vil den kontraktudstedende myndighed i forbindelse med sin vurdering af ethvert forslag om at forøge det maksimale kompensationsbeløb i et givet år tage behørigt hensyn til den udvikling, som påvirker driften af ruten, og som ikke kunne have været forudset af tilbudsgiver eller skyldes forhold, som tilbudsgiver ikke har indflydelse på.

Kontrakten tildeles af ministeren for offentlig virksomhed. Alle udbetalinger foretages i EUR på betingelse af, at den kontraktudstedende myndighed modtager behørigt dokumenterede krav fra luftfartsselskabets revisorer i overensstemmelse med kontraktbetingelserne.

8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten indgås for en periode på tre år regnet fra den 22.7.2002. Om nødvendigt vil der blive offentliggjort et nyt udbud inden for en periode på højst tre år regnet fra den 22.7.2002. Ændring eller opsigelse af kontrakten skal ske i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Afvigelser fra de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste tillades kun efter forudgående aftale med den kontraktudstedende myndighed.
9. **Sanktioner ved luftfartsselskabets misligholdelse af kontrakten:** I tilfælde af force majeure eller hvis en flyvning er aflyst af årsager, som direkte skyldes luftfartsselskabet, udbetales der kun kompensation i forhold til de eventuelle omkostninger, som luftfartsselskabet påtager sig i forbindelse med betjeningen af passagerer, som rammes af aflysningen af sådanne flyvninger.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at give meddelelse om opsigelse af kontrakten, hvis myndigheden er af den opfattelse, at luftfartsselskabets tjeneste og navnlig antallet af aflyste flyvninger, som direkte skyldes luftfartsselskabet, ikke eller ikke i tilstrækkelig grad har levet eller lever op til de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Frist for indgivelse af bud:** Bud skal indgives senest 31 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
11. **Fremgangsmåde ved indgivelse af bud:** Bud indsendes pr. anbefalet brev, idet poststemplets dato er afgørende, eller afleveres personligt til:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2,

før kl. 12.00 (lokal tid) på datoen nævnt i punkt 10. Kuverten mærkes »EASP Donegal Tender«.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette udbud er underkastet den betingelse, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92, dvs. at intet luftfartsselskab før den 30.4.2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.
13. **Freedom of Information Act, 1997:** Department of Public Enterprise forpligter sig til efter bedste evne at bevare den fortrolige karakter af alle oplysninger afgivet af luftfartsselskaber med forbehold af myndighedens retlige forpligtelser, og herunder Freedom of Information (FOI) Act 1997. Hvis tilbudsgiverne ønsker, at nogle af oplysningerne i deres bud ikke må offentliggøres af hensyn til deres forretningsmæssige sensitivitet, bør disse oplysninger udpeges i forbindelse med indsendelsen, og der bør angives en begrundelse for fortroligheden af disse. Myndigheden vil rådføre sig med tilbudsgiverne om disse fortrolige oplysninger, inden den træffer afgørelse om at frigive disse oplysninger i henhold til bestemmelserne i Freedom of Information Act. Hvis tilbudsgiverne er af den opfattelse, at ingen af de afgivne oplysninger er fortrolige, bør de erklære dette, og sådanne oplysninger kan frigives på baggrund af en FOI-anmodning.

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Kerry, Irland

(2002/C 67/10)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** Irland har ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste, som er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 266 af 16.9.2000 i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet, for så vidt angår ruten mellem Dublin og Kerry med virkning fra den 22.7.2002. De nærmere bestemmelser for den ændrede forpligtelse til offentlig tjeneste er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

Hvis der den 30.4.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde ruteflyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Irland i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d) i førnævnte forordning besluttet fortsat at begrænse adgangen til denne rute til et enkelt luftfartsselskab og - efter udbud - at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 22.7.2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Dublin og Kerry fra den 22.7.2002 i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.
3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.
4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h), og i) i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Oplysninger til tilbudsgivere:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder formularen til indgivelse af bud, oplysninger om Kerry-oplandets demografiske og socio-økonomiske situation, oplysninger om lufthavnen i Kerry (passagerantal, landingsafgifter, tekniske faciliteter mv.) og kontraktvilkårene, kan rekvireres gratis hos:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Kontaktperson: Ken Gorman, Tlf: (+ 353-1)

604 16 18; Fax: (+ 353-1) 604 16 81; email: kengorman@dpe.ie

6. **Oplysninger, som kræves af tilbudsgivere:** I lyset af kravet om, at luftfartsselskabet skal påbegynde tjenesten den 22. juli 2002, skal tilbudsgiverne foruden en behørigt udfyldt ansøgningsformular over for den kontraktudstedende myndighed dokumentere, at de besidder:

(a) tilstrækkelige midler og kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute,

(b) de nødvendige, gyldige driftstilladelser og -certifikater (Air Operating Licence og Air Operator's Certificate) og

(c) tidligere erfaring med passagerruteflyvning.

Med forbehold af dokumentation for hvert af ovennævnte (a), (b) og (c) vil den kontraktudstedende myndighed udstede kontrakten til den tilbudsgiver, som ansøger om det laveste kompensationsbeløb i kontraktens treårige løbetid. Den kontraktudstedende myndighed er dog ikke forpligtet til at acceptere noget bud.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at indhente yderligere oplysninger om ansøgerens finansielle og/eller tekniske ressourcer og kapacitet og, uden at dette berører det foregående, at indhente eller søge yderligere oplysninger fra tredjeparter eller ansøgeren om dennes kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute.

Bud angives i EUR, og al dokumentation skal være på engelsk. Kontrakten vil være underlagt irsk lovgivning, og de irske domstole har enekompetence til at behandle tvister vedrørende kontrakten.

7. **Kompensation:** Kompensationsbeløbet for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år regnet fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Kompensationsbeløbet beregnes i henhold til de fastsatte minimumskrav.

Det faktiske kompensationsbeløb, som udbetales af Department of Public Enterprise, fastsættes med tilbagevirkende kraft og vil blive begrænset til de reelle tab under hensyntagen til de faktiske omkostninger, indtægter og eventuel avance, som opstår i forbindelse med det udvalgte luftfartsselskabs drift, men kan dog ikke overstige det beløb, der er anført for hvert år i budet.

Kontrakten vil indeholde en bestemmelse om et maksimalt kompensationsbeløb for hvert år, som den kontraktudstedende myndighed egenhændigt kan øge i tilfælde af ændringer i driftsvilkårene. Uden at dette indskrænker anvendelsen af bestemmelserne vedrørende opsigelse af kontrakten, vil den kontraktudstedende myndighed i forbindelse med sin vurdering af ethvert forslag om at forøge det maksimale kompensationsbeløb i et givet år tage behørigt hensyn til den udvikling, som påvirker driften af ruten, og som ikke kunne have været forudset af tilbudsgiver eller skyldes forhold, som tilbudsgiver ikke har indflydelse på.

Kontrakten tildeles af ministeren for offentlig virksomhed. Alle udbetalinger foretages i EUR på betingelse af, at den kontraktudstedende myndighed modtager behørigt dokumenterede krav fra luftfartsselskabets revisorer i overensstemmelse med kontraktbetingelserne.

8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten indgås for en periode på tre år regnet fra den 22.7.2002. Om nødvendigt vil der blive offentliggjort et nyt udbud inden for en periode på højst tre år regnet fra den 22.7.2002. Ændring eller opsigelse af kontrakten skal ske i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Afvigelser fra de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste tillades kun efter forudgående aftale med den kontraktudstedende myndighed.
9. **Sanktioner ved misligholdelse af kontrakten:** I tilfælde af force majeure eller hvis en flyvning er aflyst af årsager, som direkte skyldes luftfartsselskabet, udbetales der kun kompensation i forhold til de eventuelle omkostninger, som luftfartsselskabet påtager sig i forbindelse med betjeningen af passagerer, som rammes af aflysningen af sådanne flyvninger.
- Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at give meddelelse om opsigelse af kontrakten, hvis

myndigheden er af den opfattelse, at luftfartsselskabets tjeneste og navnlig antallet af aflyste flyvninger, som direkte skyldes luftfartsselskabet, ikke eller ikke i tilstrækkelig grad har levet eller lever op til de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Frist for indgivelse af bud:** Bud skal indgives senest 31 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
11. **Fremgangsmåde ved indgivelse af bud:** Bud indsendes pr. anbefalet brev, idet poststemplets dato er afgørende, eller afleveres personligt til:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin2,

før kl. 12.00 (lokal tid) på datoen nævnt i punkt 10. Kuverten mærkes »EASP Kerry Tender«.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette udbud er underkastet den betingelse, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92, dvs. at intet luftfartsselskab før den 30.4.2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.
13. **Freedom of Information Act, 1997:** Department of Public Enterprise forpligter sig til efter bedste evne at bevare den fortrolige karakter af alle oplysninger afgivet af luftfartsselskaber med forbehold af myndighedens retlige forpligtelser, og herunder Freedom of Information (FOI) Act 1997. Hvis tilbudsgiverne ønsker, at nogle af oplysningerne i deres bud ikke må offentliggøres af hensyn til deres forretningsmæssige sensitivitet, bør disse oplysninger udpeges i forbindelse med indsendelsen, og der bør angives en begrundelse for fortroligheden af disse. Myndigheden vil rådføre sig med tilbudsgiverne om disse fortrolige oplysninger, inden den træffer afgørelse om at frigive disse oplysninger i henhold til bestemmelserne i Freedom of Information Act. Hvis tilbudsgiverne er af den opfattelse, at ingen af de afgivne oplysninger er fortrolige, bør de erklære dette, og sådanne oplysninger kan frigives på baggrund af en FOI-anmodning.

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Galway, Irland

(2002/C 67/11)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** Irland har ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste, som er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 266 af 16.9.2000 i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, for så vidt angår ruten mellem Dublin og Galway med virkning fra den 22.7.2002. De nærmere bestemmelser for den ændrede forpligtelse til offentlig tjeneste er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

Hvis der den 30.4.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde ruteflyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Irland i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d) i førnævnte forordning besluttet fortsat at begrænse adgangen til denne rute til et enkelt luftfartsselskab og - efter udbud - at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 22.7.2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Dublin og Galway fra den 22.7.2002 i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.
3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.
4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h), og i) i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Oplysninger til tilbudsgivere:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder formularen til indgivelse af bud, oplysninger om Galway-oplandets demografiske og socio-økonomiske situation, oplysninger om lufthavnen i Galway (passagerantal, landingsafgifter, tekniske faciliteter mv.) og kontraktvilkårene, kan rekvireres gratis hos:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Kontaktperson: Ken Gorman, Tlf: (353 1)

604 16 18. Fax: (353 1) 604 16 81. email: kengorman@dpe.ie

6. **Oplysninger, som kræves af tilbudsgivere:** I lyset af kravet om, at luftfartsselskabet skal påbegynde tjenesten den 22. juli 2002, skal tilbudsgiverne foruden en behørigt udfyldt ansøgningsformular over for den kontraktudstedende myndighed dokumentere, at de besidder:

(a) tilstrækkelige midler og kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute,

(b) de nødvendige, gyldige driftstilladelser og -certifikater (Air Operating Licence og Air Operator's Certificate) og

(c) tidligere erfaring med passagerruteflyvning.

Med forbehold af dokumentation for hvert af ovennævnte (a), (b) og (c) vil den kontraktudstedende myndighed udstede kontrakten til den tilbudsgiver, som ansøger om det laveste kompensationsbeløb i kontraktens treårige løbetid. Den kontraktudstedende myndighed er dog ikke forpligtet til at acceptere noget bud.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at indhente yderligere oplysninger om ansøgerens finansielle og/eller tekniske ressourcer og kapacitet og, uden at dette berører det foregående, at indhente eller søge yderligere oplysninger fra tredjeparter eller ansøgeren om dennes kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute.

Bud angives i EUR, og al dokumentation skal være på engelsk. Kontrakten vil være underlagt irsk lovgivning, og de irske domstole har enekompetence til at behandle tvister vedrørende kontrakten.

7. **Kompensation:** Kompensationsbeløbet for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år regnet fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Kompensationsbeløbet beregnes i henhold til de fastsatte minimumskrav.

Det faktiske kompensationsbeløb, som udbetales af Department of Public Enterprise, fastsættes med tilbagevirkende kraft og vil blive begrænset til de reelle tab under hensyntagen til de faktiske omkostninger, indtægter og eventuel avance, som opstår i forbindelse med det udvalgte luftfartsselskabs drift, men kan dog ikke overstige det beløb, der er anført for hvert år i budet.

Kontrakten vil indeholde en bestemmelse om et maksimalt kompensationsbeløb for hvert år, som den kontraktudstedende myndighed egenhændigt kan øge i tilfælde af ændringer i driftsvilkårene. Uden at dette indskrænker anvendelsen af bestemmelserne vedrørende opsigelse af kontrakten, vil den kontraktudstedende myndighed i forbindelse med sin vurdering af ethvert forslag om at forøge det maksimale kompensationsbeløb i et givet år tage behørigt hensyn til den udvikling, som påvirker driften af ruten, og som ikke kunne have været forudset af tilbudsgiver eller skyldes forhold, som tilbudsgiver ikke har indflydelse på.

Kontrakten tildeles af ministeren for offentlig virksomhed. Alle udbetalinger foretages i EUR på betingelse af, at den kontraktudstedende myndighed modtager behørigt dokumenterede krav fra luftfartsselskabets revisorer i overensstemmelse med kontraktbetingelserne.

8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten indgås for en periode på tre år regnet fra den 22.7.2002. Om nødvendigt vil der blive offentliggjort et nyt udbud inden for en periode på højst tre år regnet fra den 22.7.2002. Ændring eller opsigelse af kontrakten skal ske i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Afvigelser fra de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste tillades kun efter forudgående aftale med den kontraktudstedende myndighed.
9. **Sanktioner ved misligholdelse af kontrakten:** I tilfælde af force majeure eller hvis en flyvning er aflyst af årsager, som direkte skyldes luftfartsselskabet, udbetales der kun kompensation i forhold til de eventuelle omkostninger, som luftfartsselskabet påtager sig i forbindelse med betjeningen af passagerer, som rammes af aflysningen af sådanne flyvninger.
- Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at give meddelelse om opsigelse af kontrakten, hvis

myndigheden er af den opfattelse, at luftfartsselskabets tjeneste og navnlig antallet af aflyste flyvninger, som direkte skyldes luftfartsselskabet, ikke eller ikke i tilstrækkelig grad har levet eller lever op til de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Frist for indgivelse af bud:** Bud skal indgives senest 31 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
11. **Fremgangsmåde ved indgivelse af bud:** Bud indsendes pr. anbefalet brev, idet poststemplets dato er afgørende, eller afleveres personligt til:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2,

før kl. 12.00 (lokal tid) på datoen nævnt i punkt 10. Kuverten mærkes »EASP Galway Tender«.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette udbud er underkastet den betingelse, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92, dvs. at intet luftfartsselskab før den 30.4.2002 har forelagt et program for at befryde den pågældende rute i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.
13. **Freedom of Information Act, 1997:** Department of Public Enterprise forpligter sig til efter bedste evne at bevare den fortrolige karakter af alle oplysninger afgivet af luftfartsselskaber med forbehold af myndighedens retlige forpligtelser, og herunder Freedom of Information (FOI) Act 1997. Hvis tilbudsgiverne ønsker, at nogle af oplysningerne i deres bud ikke må offentliggøres af hensyn til deres forretningsmæssige sensitivitet, bør disse oplysninger udpeges i forbindelse med indsendelsen, og der bør angives en begrundelse for fortroligheden af disse. Myndigheden vil rådføre sig med tilbudsgiverne om disse fortrolige oplysninger, inden den træffer afgørelse om at frigive disse oplysninger i henhold til bestemmelserne i Freedom of Information Act. Hvis tilbudsgiverne er af den opfattelse, at ingen af de afgivne oplysninger er fortrolige, bør de erklære dette, og sådanne oplysninger kan frigives på baggrund af en FOI-anmodning.

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Knock, Irland

(2002/C 67/12)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** Irland har ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste, som er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 266 af 16.9.2000 i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, for så vidt angår ruten mellem Dublin og Knock med virkning fra den 22.7.2002. De nærmere bestemmelser for den ændrede forpligtelse til offentlig tjeneste er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

Hvis der den 30.4.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde ruteflyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Irland i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d) i førnævnte forordning besluttet fortsat at begrænse adgangen til denne rute til et enkelt luftfartsselskab og - efter udbud - at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 22.7.2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Dublin og Knock fra den 22.7.2002 i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h), og i) i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Oplysninger til tilbudsgivere:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder formularen til indgivelse af bud, oplysninger om Knock-oplandets demografiske og socio-økonomiske situation, oplysninger om lufthavnen i Knock (passagerantal, landingsafgifter, tekniske faciliteter mv.) og kontraktvilkårene, kan rekvireres gratis hos:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Kontaktperson: Ken Gorman, Tlf: (+ 353 1) 6041618; Fax: (+ 353 1) 6041681; email: kengorman@dpe.ie

6. **Oplysninger, som kræves af tilbudsgivere:** I lyset af kravet om, at luftfartsselskabet skal påbegynde tjenesten den 22. juli 2002, skal tilbudsgiverne foruden en behørigt udfyldt ansøgningsformular over for den kontraktudstedende myndighed dokumentere, at de besidder:

(a) tilstrækkelige midler og kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute,

(b) de nødvendige, gyldige driftstilladelser og -certifikater (Air Operating Licence og Air Operator's Certificate) og

(c) tidligere erfaring med passagerruteflyvning.

Med forbehold af dokumentation for hvert af ovennævnte (a), (b) og (c) vil den kontraktudstedende myndighed udstede kontrakten til den tilbudsgiver, som ansøger om det laveste kompensationsbeløb i kontraktens treårige løbetid. Den kontraktudstedende myndighed er dog ikke forpligtet til at acceptere noget bud.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at indhente yderligere oplysninger om ansøgerens finansielle og/eller tekniske ressourcer og kapacitet og, uden at dette berører det foregående, at indhente eller søge yderligere oplysninger fra tredjeparter eller ansøgeren om dennes kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute.

Bud angives i EUR, og al dokumentation skal være på engelsk. Kontrakten vil være underlagt irsk lovgivning, og de irske domstole har enekompetence til at behandle tvister vedrørende kontrakten.

7. **Kompensation:** Kompensationsbeløbet for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år regnet fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Kompensationsbeløbet beregnes i henhold til de fastsatte minimumskrav.

Det faktiske kompensationsbeløb, som udbetales af Department of Public Enterprise, fastsættes med tilbagevirkende kraft og vil blive begrænset til de reelle tab under hensyntagen til de faktiske omkostninger, indtægter og eventuel avance, som opstår i forbindelse med det udvalgte luftfartsselskabs drift, men kan dog ikke overstige det beløb, der er anført for hvert år i budet.

Kontrakten vil indeholde en bestemmelse om et maksimalt kompensationsbeløb for hvert år, som den kontraktudstedende myndighed egenhændigt kan øge i tilfælde af ændringer i driftsvilkårene. Uden at dette indskrænker anvendelsen af bestemmelserne vedrørende opsigelse af kontrakten, vil den kontraktudstedende myndighed i forbindelse med sin vurdering af ethvert forslag om at forøge det maksimale kompensationsbeløb i et givet år tage behørigt hensyn til den udvikling, som påvirker driften af ruten, og som ikke kunne have været forudset af tilbudsgiver eller skyldes forhold, som tilbudsgiver ikke har indflydelse på.

Kontrakten tildeles af ministeren for offentlig virksomhed. Alle udbetalinger foretages i EUR på betingelse af, at den kontraktudstedende myndighed modtager behørigt dokumenterede krav fra luftfartsselskabets revisorer i overensstemmelse med kontraktbetingelserne.

8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten indgås for en periode på tre år regnet fra den 22.7.2002. Om nødvendigt vil der blive offentliggjort et nyt udbud inden for en periode på højst tre år regnet fra den 22.7.2002. Ændring eller opsigelse af kontrakten skal ske i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Afvigelser fra de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste tillades kun efter forudgående aftale med den kontraktudstedende myndighed.
9. **Sanktioner ved misligholdelse af kontrakten:** I tilfælde af force majeure eller hvis en flyvning er aflyst af årsager, som direkte skyldes luftfartsselskabet, udbetales der kun kompensation i forhold til de eventuelle omkostninger, som luftfartsselskabet påtager sig i forbindelse med betjeningen af passagerer, som rammes af aflysningen af sådanne flyvninger.
- Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at give meddelelse om opsigelse af kontrakten, hvis

myndigheden er af den opfattelse, at luftfartsselskabets tjeneste og navnlig antallet af aflyste flyvninger, som direkte skyldes luftfartsselskabet, ikke eller ikke i tilstrækkelig grad har levet eller lever op til de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Frist for indgivelse af bud:** Bud skal indgives senest 31 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
11. **Fremgangsmåde ved indgivelse af bud:** Bud indsendes pr. anbefalet brev, idet poststemplets dato er afgørende, eller afleveres personligt til:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2,

før kl. 12.00 (lokal tid) på datoen nævnt i punkt 10. Kuverten mærkes »EASP Knock Tender«.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette udbud er underkastet den betingelse, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92, dvs. at intet luftfartsselskab før den 30.4.2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.
13. **Freedom of Information Act, 1997:** Department of Public Enterprise forpligter sig til efter bedste evne at bevare den fortrolige karakter af alle oplysninger afgivet af luftfartsselskaber med forbehold af myndighedens retlige forpligtelser, og herunder Freedom of Information (FOI) Act 1997. Hvis tilbudsgiverne ønsker, at nogle af oplysningerne i deres bud ikke må offentliggøres af hensyn til deres forretningsmæssige sensitivitet, bør disse oplysninger udpeges i forbindelse med indsendelsen, og der bør angives en begrundelse for fortroligheden af disse. Myndigheden vil rådføre sig med tilbudsgiverne om disse fortrolige oplysninger, inden den træffer afgørelse om at frigive disse oplysninger i henhold til bestemmelserne i Freedom of Information Act. Hvis tilbudsgiverne er af den opfattelse, at ingen af de afgivne oplysninger er fortrolige, bør de erklære dette, og sådanne oplysninger kan frigives på baggrund af en FOI-anmodning.

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d) i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Irland følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Dublin og Sligo, Irland

(2002/C 67/13)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** Irland har ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste, som er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 266 af 16.9.2000 i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EØF) 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, for så vidt angår ruten mellem Dublin og Sligo med virkning fra den 22.7.2002. De nærmere bestemmelser for den ændrede forpligtelse til offentlig tjeneste er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.

Hvis der den 30.4.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde ruteflyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Irland i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d) i førnævnte forordning besluttet fortsat at begrænse adgangen til denne rute til et enkelt luftfartsselskab og — efter udbud — at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 22.7.2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Dublin og Sligo fra den 22.7.2002 i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 66 af 15.3.2002.
3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.
4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h), og i) i forordning (EØF) nr. 2408/92.
5. **Oplysninger til tilbudsgivere:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder formularen til indgivelse af bud, oplysninger om Sligo-oplandets demografiske og socio-økonomiske situation, oplysninger om lufthavnen i Sligo (passagerantal, landingsafgifter, tekniske faciliteter mv.) og kontraktvilkårene, kan rekvireres gratis hos:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Kontaktperson: Ken Gorman, Tlf.: (353-1) 604 16 18; Fax: (353-1) 604 16 81, email: kengorman@dpe.ie

6. **Oplysninger, som kræves af tilbudsgivere:** I lyset af kravet om, at luftfartsselskabet skal påbegynde tjenesten den 22. juli 2002, skal tilbudsgiverne foruden en behørigt udfyldt ansøgningsformular over for den kontraktudstedende myndighed dokumentere, at de besidder:
- a) tilstrækkelige midler og kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute,
 - b) de nødvendige, gyldige driftstilladelser og -certifikater (Air Operating Licence og Air Operator's Certificate) og
 - c) tidligere erfaring med passagerruteflyvning.

Med forbehold af dokumentation for hvert af ovennævnte (a), (b) og (c) vil den kontraktudstedende myndighed udstede kontrakten til den tilbudsgiver, som ansøger om det laveste kompensationsbeløb i kontraktens treårige løbetid. Den kontraktudstedende myndighed er dog ikke forpligtet til at acceptere noget bud.

Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at indhente yderligere oplysninger om ansøgerens finansielle og/eller tekniske ressourcer og kapacitet og, uden at dette berører det foregående, at indhente eller søge yderligere oplysninger fra tredjeparter eller ansøgeren om dennes kapacitet til at gennemføre og drive den pågældende rute.

Bud angives i EUR, og al dokumentation skal være på engelsk. Kontrakten vil være underlagt irsk lovgivning, og de irske domstole har enekompetence til at behandle tvister vedrørende kontrakten.

7. **Kompensation:** Kompensationsbeløbet for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år regnet fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Kompensationsbeløbet beregnes i henhold til de fastsatte minimumskrav.

Det faktiske kompensationsbeløb, som udbetales af Department of Public Enterprise, fastsættes med tilbagevirkende kraft og vil blive begrænset til de reelle tab under hensyntagen til de faktiske omkostninger, indtægter og eventuel avance, som opstår i forbindelse med det udvalgte luftfartsselskabs drift, men kan dog ikke overstige det beløb, der er anført for hvert år i budet.

Kontrakten vil indeholde en bestemmelse om et maksimalt kompensationsbeløb for hvert år, som den kontraktudstedende myndighed egenhændigt kan øge i tilfælde af ændringer i driftsvilkårene. Uden at dette indskrænker anvendelsen af bestemmelserne vedrørende opsigelse af kontrakten, vil den kontraktudstedende myndighed i forbindelse med sin vurdering af ethvert forslag om at forøge det maksimale kompensationsbeløb i et givet år tage behørigt hensyn til den udvikling, som påvirker driften af ruten, og som ikke kunne have været forudset af tilbudsgiver eller skyldes forhold, som tilbudsgiver ikke har indflydelse på.

Kontrakten tildeles af ministeren for offentlig virksomhed. Alle udbetalinger foretages i EUR på betingelse af, at den kontraktudstedende myndighed modtager behørigt dokumenterede krav fra luftfartsselskabets revisorer i overensstemmelse med kontraktbetingelserne.

8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten indgås for en periode på tre år regnet fra den 22.7.2002. Om nødvendigt vil der blive offentliggjort et nyt udbud inden for en periode på højst tre år regnet fra den 22.7.2002. Ændring eller opsigelse af kontrakten skal ske i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Afvigelser fra de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste tillades kun efter forudgående aftale med den kontraktudstedende myndighed.
9. **Sanktioner ved misligholdelse af kontrakten:** I tilfælde af force majeure eller hvis en flyvning er aflyst af årsager, som direkte skyldes luftfartsselskabet, udbetales der kun kompensation i forhold til de eventuelle omkostninger, som luftfartsselskabet påtager sig i forbindelse med betjeningen af passagerer, som rammes af aflysningen af sådanne flyvninger.
- Den kontraktudstedende myndighed forbeholder sig ret til at give meddelelse om opsigelse af kontrakten, hvis

myndigheden er af den opfattelse, at luftfartsselskabets tjeneste og navnlig antallet af aflyste flyvninger, som direkte skyldes luftfartsselskabet, ikke eller ikke i tilstrækkelig grad har levet eller lever op til de nærmere bestemmelser for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Frist for indgivelse af bud:** Bud skal indgives senest 31 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
11. **Fremgangsmåde ved indgivelse af bud:** Bud indsendes pr. anbefalet brev, idet poststemplets dato er afgørende, eller afleveres personligt til:

Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2,

før kl. 12.00 (lokal tid) på datoen nævnt i punkt 10. Kuverten mærkes »EASP Sligo Tender«.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette udbud er underkastet den betingelse, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92, dvs. at intet luftfartsselskab før den 30.4.2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.
13. **Freedom of Information Act, 1997:** Department of Public Enterprise forpligter sig til efter bedste evne at bevare den fortrolige karakter af alle oplysninger afgivet af luftfartsselskaber med forbehold af myndighedens retlige forpligtelser, og herunder Freedom of Information (FOI) Act 1997. Hvis tilbudsgiverne ønsker, at nogle af oplysningerne i deres bud ikke må offentliggøres af hensyn til deres forretningsmæssige sensitivitet, bør disse oplysninger udpeges i forbindelse med indsendelsen, og der bør angives en begrundelse for fortroligheden af disse. Myndigheden vil rådføre sig med tilbudsgiverne om disse fortrolige oplysninger, inden den træffer afgørelse om at frigive disse oplysninger i henhold til bestemmelserne i Freedom of Information Act. Hvis tilbudsgiverne er af den opfattelse, at ingen af de afgivne oplysninger er fortrolige, bør de erklære dette, og sådanne oplysninger kan frigives på baggrund af en FOI-anmodning.