

απαλύνουν όσο το δυνατόν την έννοια του καρτέλ. Τούτο δύναται να επιτευχθεί εάν εξασφαλισθεί με τον κανονισμό αφενός η δυνατότητα υπάρξεως και λειτουργίας outsiders εκτός των κοινοπραξιών, οι οποίοι να τις ανταγωνίζονται βάσει εμπορικών κριτηρίων και αφετέρου η δυνατότητα εισδοχής στις κοινοπραξίες νέων μελών με ίσους όρους προς εκείνους των εταιρειών μελών δηλαδή με τη χορήγηση βιώσιμων φορτίων. Είναι προφανές ότι μια τέτοια εισδοχή για να είναι συνεπής με την γενική αρχή της μη διακρίσεως λόγω εθνικότητας της συνθήκης της ΕΟΚ δεν θα πρέπει να λαμβάνει σαν βάση κριτήρια που δημιουργούν τέτοιες διακρίσεις στον κοινοτικό χώρο, όπως η σημαία του πλοίου ή η προέλευση του φορτίου.

Αποτελέσματα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 25, ψήφοι κατά: 52, αποχές: 16.

2. Τα ακόλουθα σημεία της γνωμοδότησης απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων:

Σελίδα 14, παράγραφος 1.1.3

«Όσον αφορά τη νομική βάση που προτείνεται για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, το τμήμα θεωρεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της σπουδαιότητας που έχει για τον αναφερόμενο τομέα, πρέπει η πρόταση κανονισμού να βασισθεί μόνο στο άρθρο 84 παράγραφος 2 της συνθήκης».

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 16, ψήφοι κατά: 84, αποχές: 9.

Σελίδα 16, παράγραφος 2.3.3 προς το τέλος

«. . . αν προσδιοριστεί η δομή των εν λόγω κοινοπραξιών και κατ' επέκταση ορισθούν δίκαιοι όροι για την είσοδο σ' αυτές ναυτιλιακών εταιρειών, μη μελών».

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Απορρίφθηκε ομόφωνα.

Γνωμοδότηση για μια πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου περί εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΟΚ στις εναέριες μεταφορές (κανόνες ανταγωνισμού οι οποίοι ισχύουν για τις επιχειρήσεις)

Το κείμενο που αποτελεί αντικείμενο της γνωμοδότησης αυτής δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* αριθ. C 291 της 12ης Νοεμβρίου 1981, σελίδα 4, και αριθ. C 317 της 3ης Δεκεμβρίου 1981, σελίδα 3.

A. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

Το Συμβούλιο αποφάσισε στις 27 Αυγούστου 1981 να ζητήσει, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 84 και 87 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

B. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε τη γνωμοδότησή της για το ανωτέρω θέμα κατά την 204η σύνοδο της ολομέλειάς της, που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, στις 26 και 27 Ιανουαρίου 1983.

Το κείμενο της γνωμοδότησης αυτής είναι το ακόλουθο:

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 και το άρθρο 87,

την αίτηση γνωμοδότησης του Συμβουλίου της 27ης Αυγούστου 1981 για την παραπάνω πρόταση ⁽¹⁾,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962 ⁽²⁾, αριθ. 141 του Συμβουλίου της 26ης Νοεμβρίου 1962 ⁽³⁾ και (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 ⁽⁴⁾,

το πρόγραμμα προτεραιοτήτων για τις εναέρια μεταφορές που ενέκρινε το Συμβούλιο την 1η Ιουνίου 1978 και στο οποίο εξετάζεται αν και σε ποιο βαθμό μπορούν οι κανόνες για τον ανταγωνισμό να εφαρμοσθούν και στις εναέρια μεταφορές,

το υπόμνημα της Επιτροπής της 16ης Ιουλίου 1979 προς το Συμβούλιο για τη συμβολή των Κοινοτήτων στην ανάπτυξη των εναέριων μεταφορών και τη σχετική γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 3ης Ιουλίου 1980 ⁽⁵⁾,

την απόφαση του Προέδρου της ΟΚΕ της 9ης Σεπτεμβρίου 1981 να αναθέσει στο τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών την επεξεργασία γνωμοδότησης για την πρόταση αυτή (άρθρο 22 του Εσωτερικού Κανονισμού),

τη γνωμοδότηση που εξέδωσε το παραπάνω τμήμα στην 146η συνεδρίασή του, στις 10 Νοεμβρίου 1982,

την εισηγητική έκθεση του εισηγητή κ. Bos στην 146η συνεδρίαση της 10ης Νοεμβρίου 1982,

τις συζητήσεις της κατά τη 204η συνεδρίαση του της 26ης και 27ης Ιανουαρίου 1983 (συνεδρίαση της 27ης Ιανουαρίου 1983),

ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

με πλειοψηφία (6 ψήφοι κατά και 4 αποχές):

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής με την επιφύλαξη των εξής γενικών και ειδικών παρατηρήσεων.

1. Γενικές παρατηρήσεις

1.1. Νομικές βάσεις

1.1.1. Η ΟΚΕ εξέτασε το πεδίο εφαρμογής των κανονισμών του Συμβουλίου αριθ. 17 της 6ης Φεβρουαρίου 1962, αριθ. 141 της 26ης Νοεμβρίου 1962 και (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 της 19ης Ιουλίου 1968 και διαπίστωσε ότι, λόγω των κανονισμών αριθ. 141 και (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 ο

κανονισμός αριθ. 17, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 δεν εφαρμόζεται στους τομείς των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών.

1.1.2. Ωστόσο, μετά τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1974 και 12ης Οκτωβρίου 1978 για τις υποθέσεις 176/73 και 156/77, οι εναέρια και θαλάσσιες μεταφορές υπάγονται στις διατάξεις των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης, μολονότι, δυνάμει του άρθρου 84 παράγραφος 2 της ίδιας συνθήκης και εφόσον δεν υπάρχει διαφορετική απόφαση του Συμβουλίου, εξαιρούνται από τον τίτλο Ιν της συνθήκης, που αφορά την κοινή πολιτική μεταφορών. Με βάση τα δεδομένα αυτά η Επιτροπή θεμελιώνει την πρότασή της που καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις αεροπορικές μεταφορές, μόνο στο άρθρο 87 της συνθήκης, το οποίο προβλέπει μεταξύ άλλων ότι οι προβλεπόμενες διατάξεις «θεσπίζονται από το Συμβούλιο με ειδική πλειοψηφία προτάσει της Επιτροπής».

1.1.3. Η ΟΚΕ χωρίς να εξετάσει όλες τις λεπτομέρειες και τις νομικές αποχρώσεις που εκφράστηκαν κατά τις συνεδριάσεις της, θεωρεί ότι το Συμβούλιο θα πρέπει να χρησιμοποιήσει, για τη δική του πρόταση σχετικά με το θέμα αυτό μια διπλή νομική βάση, δηλαδή το άρθρο 84 παράγραφος 2, και το άρθρο 87, δεδομένου ότι ο καθορισμός των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί ένα σοβαρό θέμα για τις ανωτέρω μεταφορές.

1.1.4. Για να ενισχύσει τη γνώμη της, η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι από το 1979, που δημοσιεύτηκε το υπόμνημα για τις εναέρια μεταφορές, η Επιτροπή έχει υποβάλει στο Συμβούλιο μια σειρά από προτάσεις ορισμένες από τις οποίες μερικές έχουν υιοθετηθεί. Οι σχετικές πράξεις του Συμβουλίου είχαν όλες σαν βάση το άρθρο 84 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η ΟΚΕ διερωτάται κατά συνέπεια, για ποιο λόγο η Επιτροπή δεν ακολούθησε στο σημαντικό αυτό τομέα του εναέριου και θαλάσσιου ανταγωνισμού – που από τα πράγματα υπερβαίνει τα κοινοτικά όρια – τη γραμμή που η ίδια είχε χαράξει κατά το παρελθόν.

1.2. Πεδίο εφαρμογής και σκοπιμότητα ρυθμίσεως του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών

1.2.1. Η ΟΚΕ έχει τη γνώμη ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη στην πρόταση της Επιτροπής για τον ανταγωνισμό τα ιδιαίτερα προβλήματα των μεταφορών και ιδίως εκείνα των διεθνών εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών.

1.2.2. Η ΟΚΕ διαπίστωσε όμως, δυστυχώς, ότι μέχρι τώρα δεν υπήρξε κοινή πολιτική μεταφορών, αλλά ούτε και αεροπορικών μεταφορών, ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν περιλαμβάνει παρά μόνο διαδικαστικές διατάξεις, χωρίς να περιέχει μια ανάλογη πολιτική ανταγωνισμού και ότι τελικά μέχρι τώρα δεν υπήρξε κοινή κοινωνική πολιτική για τους εργαζομένους των αεροπορικών εταιρειών και των εταιρειών αεροδρομίων. Κάθε προσπάθεια να ρυθμισθούν επιμέρους τομείς του θέματος είναι καταδικασμένη να αποτύχει γιατί λείπουν βασικές

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 317 της 3. 12. 1982, σ. 3.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. 124 της 18. 11. 1962, σ. 2751/62.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. 175 της 23. 7. 1968, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. C 230 της 8. 9. 1980, σ. 30.

αρχές των τομέων αυτών. Γι' αυτό και η ΟΚΕ έχει πολλές αμφιβολίες για το περιεχόμενο του εγγράφου της Επιτροπής στη σημερινή μορφή του.

1.2.3. Σύμφωνα με τη γνώμη της, δεν είναι επίσης λογικό να ρυθμισθούν ορισμένες μορφές των διακοινοτικών αεροπορικών μεταφορών χωρίς να ληφθεί υπόψη η παγκόσμια οργάνωσή τους (OACI, IATA, CEAC).

1.2.4. Η ΟΚΕ θα υποστηρίξει τις ρυθμίσεις για την επίτευξη σωστών συνθηκών ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές, μόνον αν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ήδη υπάρχουσες συμφωνίες με τις τρίτες χώρες,
- η προσπάθεια για τη λήψη μέτρων πολιτικών μεταφορών ή του ανταγωνισμού θα έπρεπε να ισοδυναμεί με την προσπάθεια για την εναρμόνιση των συμφερόντων μεταξύ των ενδιαφερομένων,
- τα μέτρα δεν θα έπρεπε να αποβούν σε βάρος της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών και της ασφάλειας και της δυνατότητας να δημιουργηθούν νέες θέσεις απασχόλησης,
- τα μέτρα της πολιτικής αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα προβλήματα ενέργειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- απορρίπτονται μέτρα που συντείνουν στην αύξηση της παραγωγικότητας ή/και στις ταυτόχρονες μειώσεις των μισθών, που έχουν αρνητικές επιπτώσεις στους όρους εργασίας.

2. Ειδικές παρατηρήσεις για τα επιμέρους άρθρα

2.1. Άρθρο 1

2.1.1. Σύμφωνα με το άρθρο 1 ο προτεινόμενος κανονισμός ισχύει «για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από ή προς ένα ή περισσότερους κοινοτικούς αερολιμένες». Επομένως κατά το άρθρο αυτό ο κανονισμός περιλαμβάνει τις συμφωνίες μεταξύ κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών καθώς επίσης και μεταξύ κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών και αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών. Θεωρείται σαν δεδομένο, ότι με βάση το άρθρο 85 και το άρθρο 86 της συνθήκης ΕΟΚ, οι συμφωνίες του είδους αυτού εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού μόνο κατά την έκταση που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών μελών και στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών μελών και των τρίτων χωρών. Οι συνθήκες αυτές, που επικρατούν σε επιμέρους γραμμές εκτός της Κοινότητας, μπορούν πράγματι να επιδράσουν στο συνολικό υπολογισμό των αεροπορικών ναύλων στις κοινοτικές μεταφορές που αποτελούν δρομολόγια ανταποκρίσεως ή κύρια δρομολόγια.

2.1.2. Η ΟΚΕ θεωρεί σαν δεδομένο ότι ο κανονισμός ισχύει και για τα γραφεία ταξιδιών σε περίπτωση που προσφέρουν υπηρεσίες που συνήθως προσφέρονται από τις αεροπορικές εταιρείες.

2.1.3. Η ΟΚΕ εκφράζει όμως σοβαρές ανησυχίες για τον προφανή κίνδυνο που ενέχει η λήψη μονομερών μέτρων από τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, τα οποία είναι ικανά να επηρεάσουν τα συμφέροντα των καταναλωτών, των εργαζομένων, των αεροπορικών εταιρειών καθώς και τρίτων κρατών.

2.1.4. Έχει εξάλλου τη γνώμη ότι οι αεροπορικές συγκοινωνίες, όπως διεξάγονται μέχρι τώρα στην Κοινότητα, αποτελούν ουσιαστικά έκφραση εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων (υποχρεώσεις του Δημοσίου, χρησιμοποίηση του εναέριου χώρου, εξασφάλιση θέσεων απασχόλησης, συντονισμός τιμολογίων κλπ.) και δεν μπορούν να αποτελέσουν οπωσδήποτε αντικείμενο ρύθμισης από νόμους περί ανταγωνισμού με βάση τους οποίους θα έπρεπε η προσφορά και η ζήτηση να αποφασίζουν για την ισορροπία της αγοράς. Μια ανεπιφύλακτα θετική στάση έναντι αυτού του σχεδίου θα έπρεπε να οδηγήσει αναγκαστικά στην οικονομική καταστροφή πολλών αεροπορικών εταιρειών και θα είχε σαν αποτέλεσμα την κατάργηση ενός ορισμένου αριθμού ασύμφορων γραμμών και θέσεων απασχόλησης, τις οποίες όμως τα Κράτη μέλη, εξαιτίας άλλων λόγων, θεωρούν αναγκαίες.

2.1.5. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα αυτό μπορεί να γίνει μόνο σταδιακά και μάλιστα παράλληλα με μεταρρυθμίσεις μεταξύ άλλων και στους εξής τομείς:

- εναρμόνιση της δομής των δαπανών και των κοινωνικών προϋποθέσεων μεταξύ των εταιρειών·
- ρύθμιση της διαφάνειας των κρατικών ενισχύσεων·
- εξυγίανση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών.

2.1.6. Τέλος, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των αεροπορικών μεταφορών, θα έπρεπε να προβλεφθεί για τον τομέα αυτό μια σειρά εξαιρετικών ρυθμίσεων, διότι αλλιώς στην κατάσταση που είναι τώρα το διεθνές σύστημα των αεροπορικών μεταφορών θα κατέληγε στην κατάργησή του.

2.1.7. Κατά την άποψη της ΟΚΕ θα έπρεπε η έννοια «διεθνείς αεροπορικές μεταφορές» να ορισθεί οπωσδήποτε επακριβώς και να περιλαμβάνει τους ακόλουθους τομείς δραστηριότητας:

- α) εμπορευματικές τακτικές αεροπορικές μεταφορές·
- β) εμπορευματικές έκτακτες αεροπορικές μεταφορές·
- γ) γενικές αεροπορικές μεταφορές για την εξυπηρέτηση επιχειρηματιών κατά την έκταση που διέρχονται τα σύνορα (aviation générale d'affaires)·
- δ) αεροδρόμια·
- ε) διεκπεραιώσεις εδάφους·
- στ) γραφεία ταξιδιών και φορτωτές που προσφέρουν αεροπορικές υπηρεσίες ή μεσολαβούν για την προφορά τέτοιων υπηρεσιών·
- ζ) αεροπορικές μεταφορές με τρίτες χώρες.

2.1.8. Επειδή οι δραστηριότητες α) έως στ) που αναφέρθηκαν ασκούνται κάθε φορά με άλλη μορφή στά Κράτη μέλη της Κοινότητας, ή μάλλον το άρθρο 85 της συνθήκης ΕΟΚ δεν λαμβάνει υπόψη την προβληματική των τρίτων χωρών, θα πρέπει να προσδιορισθεί αναλόγως ο τομέας ισχύος του.

2.2. Άρθρο 2

2.2.1. Λόγω της σημερινής διατύπωσης του άρθρου 2, η ΟΚΕ καταλήγει εξάλλου στην άποψη ότι ο προτεινόμενος κανονισμός της Επιτροπής υπερβαίνει σε μεγάλη έκταση τα όρια ενός κανονισμού που έχει κυρίως διαδικαστικό χαρακτήρα. Θεωρεί ότι η παράλειψη:

- α) ορισμένων κριτηρίων στα οποία πρέπει η Επιτροπή να δώσει προσοχή κατά την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε ορισμένες συμφωνίες, αποφάσεις ή πρακτικές που έχουν αμοιβαία συμφωνηθεί,
- β) ειδικών εξαιρέσεων για τις συνήθεις μορφές επιχειρηματικών συμφωνιών,

καταλήγει ουσιαστικά στο να ασκείται πολιτική διαμέσου ερευνών και αποφάσεων ad hoc (ενώ αυτό θα πρέπει να είναι υπόθεση του Συμβουλίου).

2.2.2. Επίσης ορισμένες μορφές «τεχνικών συμφωνιών» που απαριθμούνται στο άρθρο 2 δεν έχουν μόνο καθαρά τεχνολογικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι έχουν και οικονομικές συνέπειες. Στην πράξη αυτές οι τεχνικές συμφωνίες συνδυάζονται μερικώς με συμφωνίες οικονομικού χαρακτήρα ή μάλλον βασίζονται σ' αυτές. Η ΟΚΕ θα ήθελε να διευκρινισθεί το ερώτημα κατά πόσον ο προτεινόμενος κανονισμός αφορά και τέτοιου είδους επιπτώσεις.

2.2.3. Η ΟΚΕ διαπιστώνει επιπλέον ότι ο κατάλογος εξαιρέσεων που αναφέρεται στο άρθρο 2 δεν περιλαμβάνει τις δύο κύριες μορφές συμφωνιών που ισχύουν σήμερα και συγκεκριμένα τα σύμφωνα *rool* και τις συμφωνίες ναύλων. Οι δύο αυτές μορφές συμφωνιών περιλαμβάνουν πλην της σειράς σημείων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και σειρά σημαντικών πλεονεκτημάτων για τους καταναλωτές και τις αεροπορικές εταιρείες.

2.2.4. Το γεγονός ότι, σύμφωνα με τον προτεινόμενο κανονισμό, οι συμφωνίες *rool* και οι συμφωνίες ναύλων δεν απολαύουν εξαίρεσης, θα μπορούσε να δημιουργήσει ανασφάλεια στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν συνάψει τις συμφωνίες αυτές. Κατά συνέπεια, είναι απόλυτα απαραίτητο να προσδιορίσει η Επιτροπή τα αποτελέσματα της εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις συμφωνίες *rool* και στις συμφωνίες για τον καθορισμό των ναύλων. Η Επιτροπή λοιπόν καλείται να λάβει υπόψη της τα πλεονεκτήματα αυτού του είδους των συμφωνιών και να αναφέρει πώς είναι δυνατό να διατηρηθούν, στην περίπτωση που θα απαγορευθούν οι συμφωνίες αυτού του είδους.

2.2.5. Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2 του σχεδίου κανονισμού πρέπει η Επιτροπή

να ερευνησει αν στην περίπτωση έλλειψης συμφωνημένων τιμολογιακών δομών και τιμολογιακών επιπέδων είναι δυνατόν να δικαιολογηθούν οι εξαιρέσεις αυτές. Με τις εξαιρέσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 σημεία στ) και ζ) η Επιτροπή έχει ήδη εκδηλώσει τη βούλησή της να διατηρήσει το σύστημα του συνδυασμού εταιρειών σε μια γραμμή και τα ποσοστικά στοιχεία του ισχύοντος συστήματος.

2.2.6. Συμπερασματικά πρέπει να διαπιστώσουμε ότι η Επιτροπή δεν έχει ακόμα αναγνωρίσει ότι υπάρχει στενή σχέση μεταξύ των πλεονεκτημάτων που απολαμβάνει ο επιβάτης, τα οποία δικαίως προσπαθεί να προστατεύσει, και των γνώστων και από πολλές και διαφορετικές αεροπορικές εταιρείες αποδεκτών ναύλων. Η ΙΑΤΑ αποτελεί μέχρι τώρα έναν παράγοντα για την επίτευξη αυτού του σκοπού.

2.2.7. Τα όσα έχουν μέχρι τώρα εκτεθεί δείχνουν ότι ο συντονισμός των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων σε πολυμερή βάση (για τις οποίες η Επιτροπή δεν είναι διατεθειμένη να παράσχει άδεια εξαίρεσης σ' αυτό το στάδιο) αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για ορισμένα στοιχεία του ισχύοντος συστήματος (για τα οποία η Επιτροπή είναι διατεθειμένη να παράσχει την άδεια εξαίρεσης) η οποία και αποβαίνει σε όφελος του επιβάτη. Είναι προφανές ότι σε περίπτωση που ορισμένα αποτελέσματα απολαύουν της εξαίρεσης κατά την ίδια έννοια της εξαίρεσης απολαύει και η αιτία που τα προκάλεσε.

2.2.8. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ τα πλεονεκτήματα των συμφωνιών *rool* στηρίζονται και στα εξής επιχειρήματα:

- αν ορισμένη διαδρομή εξυπηρετείται από δύο ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, τότε ο συνδυασμός των πτήσεών τους είναι αντικειμενικά λογικός. Διευρύνει τις δυνατότητες που προσφέρονται στον επιβάτη, ενώ συγχρόνως μειώνει τα έξοδα των αεροπορικών εταιρειών καθώς και τα έξοδα τα σχετικά με τα αεροδρόμια και τον αεροπορικό έλεγχο,
- σκοπός του καταμερισμού των εσόδων (στην περίπτωση ακριβώς καθορισμένης σχέσης) είναι να παράσχει στις αεροπορικές εταιρείες μια αντιπαροχή για την εξυπηρέτηση σπανίως χρησιμοποιούμενων διαδρομών,
- με την περιοριστική χρησιμοποίηση της κατανομής των εσόδων, διατηρείται άθικτη η ανταγωνιστική λειτουργία για τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες.

2.2.9. Κατά τη γνώμη ορισμένων μελών πρέπει να τροποποιηθούν τα σημεία α) και β) σε μια διάταξη που υπόκειται σε έγκριση.

2.2.10. Είναι π.χ. συχνά αδύνατο για τα συνδικάτα αλλά και για τις ελεγκτικές υπηρεσίες να επηρεάσουν μέσω συλλογικών συμβάσεων που ισχύουν σε εθνικά πλαίσια τέτοιου είδους πρακτικές, όπως αυτές που απαγορεύει το άρθρο 85 της συνθήκης.

2.2.11. Η ΟΚΕ διατυπώνει επίσης ορισμένες επιφυλάξεις όσον αφορά το σημείο στ) σύμφωνα με το οποίο επιτρέπεται να «αντιστραφεί» η απαγόρευση που προβλέπεται το άρθρο 85 παράγραφος 1 και που συνεπάγεται την αυτόματη εξαίρεση.

2.2.12. Περαιτέρω η ΟΚΕ ζητά την επεξεργασία από συντακτική άποψη και από άποψη περιεχομένου της σημερινής μορφής του άρθρου 2 σε σχέση με την μορφή του αντίστοιχου άρθρου 2 της πρότασης κανονισμού «Ο ανταγωνισμός στις θαλάσσιες μεταφορές».

2.3. Άρθρο 3

2.3.1. Η ΟΚΕ προτείνει να βελτιωθεί η διατύπωση του άρθρου 3 υπό β) στις διάφορες γλώσσες, επειδή δεν ορίζει προφανώς με σαφή τρόπο τους δικαιούμενους να διατυπώνουν αντιρρήσεις. Πάντως θα πρέπει κατά την άποψη του τμήματος να εξασφαλίζεται και για τους επιχειρηματίες, τις ενώσεις καταναλωτών και για άλλα πρόσωπα ή ενώσεις προσώπων το δικαίωμα να διατυπώνουν αντιρρήσεις.

2.4. Άρθρο 4

2.4.1. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ στην περίπτωση που η Επιτροπή θα διαπιστώσει την παράβαση, πρέπει να υποχρεώνει τους δράστες να απέχουν από τις παράνομες πράξεις. Η παρούσα μορφή του κειμένου: «... μπορεί να υποχρεώνει», δίνει στην Επιτροπή περιορισμένη διακριτική ευχέρεια που δε βασίζεται σε δικαίωμα κανόνα· έτσι χάνεται η ουσία του περιεχομένου του άρθρου αυτού.

2.5. Άρθρο 5

2.5.1. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ πρέπει να τροποποιηθεί το εδάφιο 2 του άρθρου 5 ως εξής:

«Στην περίπτωση που η Επιτροπή θεωρεί παραδεκτή την αίτηση, βάσει των εγγράφων που της έχουν υποβληθεί, τότε . . . πρέπει να γνωστοποιηθεί αμελλητί στην επίσημη εφημερίδα . . . ληφθεί υπόψη».

Η έκφραση «στην κατοχή όλων των εγγράφων» μπορεί να προκαλέσει περιττές καθυστερήσεις.

2.5.2. Η Επιτροπή θα έπρεπε να πραγματοποιεί εξάλλου τις δημοσιεύσεις «χωρίς υπαίτιο αργοπορία» επομένως αμελλητί και όχι «όσο το δυνατόν συντομότερα».

2.6. Άρθρο 6

Καμία παρατήρηση.

2.7. Άρθρο 7

2.7.1. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, θα έπρεπε να απαλειφθεί και να μην αντικατασταθεί το δεύτερο εδάφιο του

άρθρου 7 («οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών . . . έχει στείλει»), δεδομένου ότι αποτελεί πλεονασμό.

2.7.2. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, το Δικαστήριο οπωσδήποτε εξετάζει μετά από αίτηση τις αποφάσεις της Επιτροπής. Επιπλέον τα Κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα, από τη συνθήκη ΕΟΚ να επιβάλλουν το σεβασμό των κοινοτικών πράξεων για τις οποίες αποτελούν δίχως άλλο εποπτεύουσα αρχή.

2.8. Άρθρο 8

2.8.1. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ θα πρέπει να καθορισθεί σ' αυτό το άρθρο ότι επιβάλλεται να ζητά η Επιτροπή όχι μόνο τη γνώμη της «Συμβουλευτικής Επιτροπής για θέματα καρτέλ αλλά και μονοπωλίων» στη γνώμη ενός τεχνικού οργανισμού που πρέπει να δημιουργηθεί από τις ομάδες συμφερόντων που αντιπροσωπεύονται στον τομέα αυτό, όπως π.χ. των κυβερνήσεων Κρατών μελών, επιχειρήσεων, καταναλωτών και συνδικάτων. Πλην των ειδικών γνώσεων που θα είχε ένας τέτοιος οργανισμός, θα έπρεπε συγχρόνως να φροντίζει για την απαραίτητη εξισορρόπηση των συμφερόντων.

2.8.2. Η Επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 8 συγκροτείται από δύο υπαλλήλους ανά Κράτος μέλος. Στην περίπτωση που θα ζητείτο η γνώμη της Επιτροπής αυτής πριν από τη λήψη κάθε απόφασης, τότε η εξισορρόπηση των συμφερόντων που ήδη αναφέρθηκε δε θα μπορούσε με κανένα τρόπο να εξασφαλισθεί. Για να αποφευχθεί όμως μία επιβάρυνση του Δικαστηρίου θεωρείται απαραίτητη η δημιουργία και τεχνικού οργανισμού. Η σύνθεση της επιτροπής αυτής θα έπρεπε να ρυθμισθεί ξεχωριστά.

2.9. Άρθρο 9

Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ θα έπρεπε η έννοια «τομέας αεροπορικών μεταφορών» (εδάφιο 3) να συμφωνεί με τον ορισμό του άρθρου 1 εδάφιο 2 του προτεινόμενου κανονισμού.

2.10. Άρθρο 10

Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ θα πρέπει να προστεθεί η κατάσταση απασχόλησης σαν περαιτέρω κριτήριο της αξιολόγησης της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, κατά την άποψη του τμήματος, είναι απόλυτα δυνατό να περιέλθει μια επιχείρηση σε οικονομικές δυσκολίες και συγχρόνως να είναι υποχρεωμένη είτε από νόμους είτε από συλλογικές συμβάσεις να συνεχίσει να απασχολεί το προσωπικό της. Τέτοιου είδους καταστάσεις πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν υπόψη, ιδίως λόγω του αριθμού των ανέργων στον κλάδο αυτό ή ακόμα και στα Κράτη μέλη της ΕΟΚ.

2.11. έως 2.17. Άρθρα 11 έως 17

Καμία παρατήρηση.

2.18. Άρθρο 18

2.18.1. Ανεξάρτητα από τη δημιουργία τεχνικού οργανισμού που απαιτεί το άρθρο 8 πρέπει να αναφερθούν ρητά στα εδάφια 1 και 2 του άρθρου 18 οι συνδικαλιστικές οργανώσεις.

2.18.2. Στο αγγλικό κείμενο του άρθρου 18 παράγραφος 3 του προτεινόμενου κανονισμού, γίνεται παραπλανητικά λόγος περί «negative clearance». Πρόκειται για την εξαίρεση κατά το άρθρο 85 παράγραφος 3.

2.19. έως 2.22. Άρθρα 19 έως 22

Καμία παρατήρηση.

3. Τελικές παρατηρήσεις

Γενικά πρέπει να παρατηρηθεί ότι η πρόταση της Επιτροπής με τη μορφή που έχει, δυσχεραίνει τη δυνατότητα λήψεως αποφάσεως. Είναι απόλυτα απαραίτητη η έκδοση κανονισμού για τον ανταγωνισμό, ο οποίος να ενοποιεί καλύτερα τις πολιτικές απόψεις και τη γενική κοινοτική πολιτική των μεταφορών.

Πράγματι είναι απαραίτητα για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, να διευκρινισθούν οι βασικές αρχές της σχετικής άποψης τόσο σε πολιτικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί που ισχύουν προς το παρόν για τον ανταγωνισμό.

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 1983.

Ο Πρόεδρος
της Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής
François CEYRAC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της γνωμοδότησης της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

1. Οι ακόλουθες τροπολογίες που κατατέθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του Εσωτερικού Κανονισμού απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων:

Σελίδα 21 παράγραφος 1.1.3

Να αντικατασταθεί η φράση «άρθρο 84 παράγραφος 2» από τη φράση «άρθρο 87».

Αιτιολογία

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης ισχύουν για τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 16, ψήφοι κατά: 84, αποχές: 9.

Σελίδες 21 και 22, παράγραφοι 1.2.2, 1.2.3 και 1.2.4

Να αντικατασταθούν οι παράγραφοι 1.2.2, 1.2.3 και 1.2.4 με το παρακάτω κείμενο:

«1.2.2. Παρά τις σοβαρές αντιρρήσεις όσον αφορά το άρθρο 2 που μπορεί να θεωρηθεί σαν το κεντρικό στοιχείο της πρότασης, η ΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής που αποβλέπει στην επίτευξη ενός λογικού ανταγωνισμού στον τομέα των διεθνών εναέριων ανταγωνισμών και διαπιστώνει ότι η πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή.

1.2.3. Η ΟΚΕ θεωρεί επίσης ότι η πρόταση της Επιτροπής θεσπίζει για πρώτη φορά διατάξεις που επιτρέπουν την εισαγωγή της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού στις εναέριες μεταφορές λαμβάνοντας υπόψη τα νόμιμα συμφέροντα των καταναλωτών.

1.2.4. Η πρόταση μπορεί να συμβάλει στην πραγματοποίηση μιας ισορροπίας ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες αφενός και στους καταναλωτές αφετέρου.»

Αιτιολογία

Η τροπολογία αυτοαιτιολογείται.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 13, ψήφοι κατά: 60, αποχές: 9.

Σελίδες 22 και 23, σημεία 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7 και 2.1.8

Το κείμενο των σημείων αυτών να αντικατασταθεί από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1.2. Λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που εξέφρασε στο σημείο 2.1.1, η ΟΚΕ συμφωνεί με το πνεύμα της πρότασης κανονισμού.»

Αιτιολογία

Το αρχικό κείμενο θέτει τόσους όρους και τόσες επιβαρύνσεις που οδηγεί τελικά στη διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης ενώ με το προτεινόμενο κείμενο υποστηρίζεται η πρόταση της Επιτροπής.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 3, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, αποχές: 0.

2. Το ακόλουθο σημείο της γνωμοδότησης αντικαταστάθηκε από νέα διατύπωση κατά τη διάρκεια των συζητήσεων:

Σελίδα 21, σημείο 1.1.3

«Όσον αφορά τη νομική βάση που προτείνεται για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, το τμήμα θεωρεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της σπουδαιότητας που έχει για τον αναφερόμενο τομέα, πρέπει η πρόταση κανονισμού να βασισθεί μόνο στο άρθρο 84 παράγραφος 2 της συνθήκης.»

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 16, ψήφοι κατά: 84, αποχές: 9.

Γνωμοδότηση για μια πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περί των κομιστρων στις τακτικές αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών μελών

Το κείμενο που αποτελεί αντικείμενο της γνωμοδότησης αυτής δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* αριθ. C 78 της 30ής Μαρτίου 1982, σελίδα 6.

A. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

Το Συμβούλιο αποφάσισε στις 11 Νοεμβρίου 1981 να ζητήσει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.